

Der Bahnverkehr in und um Oldenburg

—

Fallstudie Raumnutzung

(Sommersemester 2014)



Oldenburg, den 07. Juli 2014

Der Bahnverkehr in und um Oldenburg

—

Fallstudie Raumnutzung



Vorgelegt von:

Ann-Katrin Ochtrop,
Anna-Lena Heidenreich,
Britta Drude,
Carsten Wilkening,
Christian Frenzel,
Christian Spindler,
Christina Kieserg,
Christina Spaltmann,
Claudia Schulte,
Dana Wölki,
Daniel Brötzmann,
Fabian Schindler,
Franziska Velt,
Franziska Winkelmann,
Jan Borgelt,
Janna Kruse,

Janosch Hans,
Jennifer Herbert,
Julia Herling,
Julia Sieghold,
Katharina Potts,
Lea Brockhoff,
Lena Kassens,
Lena Lohmann,
Lucas Weber,
Maaïke Langhorst,
Marcel Stöppel,
Martin Ulferts,
Ole Fuhrmann,
Stefanie Adrian,
Vanessa Bütthe,
Waldemar Noll

Unter der Leitung von:

Prof. Dr. Ingo Mose
(Leiter der AG Angewandte Geographie und Umwelt-
planung)

Im Rahmen des Moduls:

mar180 Raumnutzungskonflikte (5.12.190)
des Studiengangs Umweltwissenschaften,
Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

Oldenburg, den 07. Juli 2014

Danksagung

An dieser Stelle möchten wir uns besonders bei den Geschäftsführern der Abteilung Verkehr | International der IHK Oldenburg, Felix Jahn, sowie der Hermann Busmann GmbH, Reiner Bürder, für Ihre Unterstützung bedanken.

Außerdem gilt dem Sprecher der Wochenmarktbeschicker am Pferdemarkt, zugleich Inhaber des Obst- und Gemüse-Standes, Gerd Schumacher, ein herzlicher Dank.

Zu guter Letzt gebührt Prof. Dr. Ingo Mose als Leiter des Moduls Raumnutzungskonflikte an der Universität Oldenburg, der uns jederzeit beratend zur Seite stand, ein besonderer Dank.

Oldenburg, den 07. Juli 2014

Inhaltsverzeichnis

I	Abbildungsverzeichnis.....	6
II	Tabellenverzeichnis	6
III	Abkürzungsverzeichnis	7
IV	Anlagenverzeichnis.....	8
	Vorwort.....	9
1.	Einleitung und Status Quo	11
1.1	Das Untersuchungsgebiet	11
1.2	Chronologie und Entstehung der Problematik	13
1.3	Die Akteure	15
1.4	Mögliche Auswirkungen	20
1.5	Lösungsansätze	23
2.	Methoden.....	28
3.	Das Planungsverfahren	30
3.2	Bedarfsplanung	30
3.2.1	Projektidee und -initiierung.....	30
3.2.2	Abstimmung der Projektplanung mit anderweitigen räumlichen Planungen.....	31
3.5.3	Planfeststellung	40
3.6	Einbindung der betroffenen Gemeinden in die Planung	42
3.7.1	Verwirklichung von Umgehungstrasse und Bestandsstrecke	43
3.7.2	Stopp der Planung	43
4.	Politische Willensbildung	45
4.1	Einleitung	45
4.2	Positionen der befragten Parteien	47
4.3	Zwischenfazit – politische Meinungsbildung	56
5.	Die wirtschaftlichen Interessen.....	57
5.1	Einführung.....	57
5.2	Darstellung der Problematik.....	58
5.3	Kommunale Wirtschaft Oldenburgs – am Beispiel des Wochenmarktes am Pferdemarkt	58
5.4	Wirtschaftliche Bedeutung des JadeWeserPorts.....	60
5.4.1	Die Entstehungsgeschichte des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven	60

5.4.2 Entwicklung des JadeWeserPorts seit der Eröffnung 2012 und Status Quo.....	63
5.4.3 Nationale / internationale Konkurrenten	64
5.5 Weitere Akteure	66
5.5.1 WWF Deutschland.....	66
5.5.2 Oldenburgische Industrie- und Handelskammer.....	67
5.5.3 Hermann Bussmann GmbH.....	68
5.5.4 Zweckverband JadeWeserPark Friesland-Wittmund-Wilhelmshaven	69
5.5.5 EUROGATE Container-Terminal Wilhelmshaven GmbH.....	69
5.6 Diskussion – Wirtschaftliche Interessen.....	69
5.7 Zwischenfazit – Wirtschaftliche Interessen	72
6. Positionen der Bürgerinitiativen	73
6.1 Charakterisierung der Bedenkenträger	73
6.1.1 Definition von Bürgerinitiativen	73
6.1.2 Weitere Bedenkenträger, Probleme und Gegner.....	74
6.2 Fragenkatalog an die Bürgerinitiativen	75
6.3 Auswertung und Ergebnisdarstellung.....	76
6.4 Zwischenfazit – Positionen der Bürgerinitiativen.....	86
7. Schutzmaßnahmen	87
7.1 Einleitung - Schutzmaßnahmen	87
7.2 Immissionsschutz.....	87
7.2.1 Lärm.....	87
7.2.2 Erschütterung	91
7.3 Naturraum.....	92
7.3.1 Boden.....	92
7.3.2 Wasser.....	93
7.3.3 Schutzgut „Luft und Klima“	94
7.3.4 „Schutzgebiete und geschützte Biotope“ als Schutzgüter	95
7.4 Flora	96
7.5 Fauna.....	98
7.6 Zwischenfazit - Schutzmaßnahmen	102
8. Quellenverzeichnis.....	103
9. Anhang.....	114

I Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Trassenverlauf zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven	11
Abbildung 2: Planfeststellungsabschnitt 1 Oldenburg - Rastede.....	12
Abbildung 3: Ist-Zustand der Bahnstrecke Oldenburg-Rastede	22
Abbildung 4: Alternative (http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/materialien.html)	24
Abbildung 5: Schematischer Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens (nach NLBStBV, o.J.)	34
Abbildung 6: Schematischer Ablauf einer Umweltverträglichkeitsprüfung (nach Langhagen-Rohrbach, 2010).....	36
Abbildung 7: Entscheidungskaskade der FFH-Verträglichkeitsprüfung (nach VL Schaal, 2013)	40
Abbildung 8: Lage des JadeWeserPorts an der deutschen Nordseeküste (KARNSTEDT, 2008)61	
Abbildung 9: Der JadeWeserPort im Überblick (JADEWESERPORT, 2014).....	62
Abbildung 10: Seegüterumschlag in Wilhelmshaven im Jahr 2013 in Mio.t	63
Abbildung 11: Logo LiVe	73
Abbildung 12: Protest-Aufkleber IBO.....	79
Abbildung 13: Lärmimmissionsgrenzwert nach der 16. BImSchV (§ 2) (Datengrundlage: BMJV o. J.).....	88
Abbildung 14: Schallausbreitung an Schienenwegen mit und ohne Schallwand (DEUTSCHE BAHN AG KONZERN 2005)	90

II Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge von zu bebauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsanlagen. Angaben in Dezibel (A) (nach § 216.BImSchG)	37
Tabelle 2: Übersicht über die nautischen Bedingungen in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven (JADEWESERPORT, 2014)	65

III Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn der Bundesrepublik Deutschland
BAB	Bundesautobahn
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz (Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CMA CGM	Compagnie Maritime d'Affrètement Compagnie Générale Maritime
FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen)
GVZ	Güterverkehrszentrum südlich der Kaianlage des JadeWeserPorts
IHK	Industrie- und Handelskammer
KV	Kombinierter Verkehr
LRT	Lebensraumtyp(en)
LSG	Landschaftsschutzgebiet
Mærsk Line	A. P. Møller-Mærsk
MSC	Mediterranean Shipping Company
NSG	Naturschutzgebiet
PFA	Planfeststellungsabschnitt
sm	Seemeilen, in der Schifffahrt gebräuchliche Maßeinheit der Länge, 1 sm = 1852 m
TEU	Twenty-foot Equivalent Units, ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von 20-Fuß-ISO-Containern und zur Beschreibung der Ladekapazität von Schiffen sowie des Umschlags von Containerterminals
WWF	World Wide Fund for Nature

IV Anlagenverzeichnis

Gruppe 1 – Einleitung und Status quo: Bahnverkehr in und um Oldenburg

a)Fragenkatalog an den Bürgermeister der Gemeinde Rastede

Gruppe 3 – politische Willensbildung

Fragenkatalog

Gruppe 4 - Wirtschaft

a)Fragebogen – Expertengespräche I

b)Fragebogen - Expertengespräche II

Gruppe 6 – Natur & Immissionen

Tabelle 1: Erfasste Brutvögel im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstrasse

Tabelle 2: Erfasste Fledermausfauna im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstrasse

Tabelle 3: Erfasste Amphibien und Reptilien im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstrasse

Tabelle 4: Erfasste Fische und Rundmäuler im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstrasse

Tabelle 5: Erfasste Libellenfauna im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstrasse

Tabelle 6: Erfasste Heuschreckenfauna im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstrasse

Tabelle 7: Erfasste Tagfalter im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstrasse

Vorwort

Im Rahmen des Bachelorstudiums der Umweltwissenschaften an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg bietet sich den Studierenden die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten zur Einordnung und Analyse von räumlichen Nutzungskonflikten in typischen Problem- und Akteurskonstellationen im Zuge des Wahlpflichtmoduls Raumnutzungskonflikte, welches die Bearbeitung einer Fallstudie als praktische Studienleistung vorsieht, zu entwickeln sowie zu stärken. Die Fallstudie zielt dabei auf die Bearbeitung einer aktuellen Konfliktkonstellation der Raumnutzung im ländlichen oder urbanen Kontext, vorzugsweise im Nahbereich, beispielsweise zwischen Tourismus und Naturschutz oder den Aspekten Verkehr und Wohnen, ab.

Das Modul besteht aus zwei Veranstaltungen, wobei es in der ersten vor allem um die Vermittlung der Theorie geht. Im zweiten Teil, wird eine Fallstudie bearbeitet die, mit folgendem Bericht, abgeschlossen wird.

Diese Fallstudie soll den Studierenden die Möglichkeit geben die erlernten Methoden praktisch anzuwenden. Dafür wird innerhalb der Übung „Fallstudie Raumnutzungskonflikt“ passende und aktuelle Themen vorgeschlagen, die sich zur Bearbeitung eignen. Durch Diskussion und Abstimmungen wird so letztendlich ein Thema erwählt, dass durch den gesamten Kurs bearbeitet wird. In unserem Fall haben wir uns, zusammen mit unserem Professor Ingo Mose, für ein sehr aktuelles und, ein Teil von uns sogar betreffendes Thema gewählt. Unter dem Titel „Bahnverkehr in Oldenburg und die Folgen“ wollen wir uns mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke in und um Oldenburg beschäftigen. Hierzu haben wir uns verschieden Schwerpunktthemen erarbeitet und in Kleingruppen aufgearbeitet.

Im ersten Teil des Berichtes finden sich eine Zusammenfassung und die Darstellung des Status Quo. Im Anschluss daran, werden die angewandten Methoden für die aufgearbeiteten Themen vorgestellt und erläutert. Im zweiten bzw. Hauptteil des Berichtes werden die Ergebnisse der einzelnen bearbeiteten Themen rund um das Projektverfahren, wie die Raumplanung an sich, die gesetzlichen Grundlagen und der aktuelle Stand des Projekts erläutert. Da das von uns ausgewählte Problem auch hohe Wellen innerhalb der Politik schlägt wollen wir innerhalb dieser Bearbeitung auch auf die politische Willensbildung eingehen. Hierbei werden die Standpunkte der großen Parteien aber auch der Freien Wähler genauer erläutert und fundiert.

Daraufhin soll eine Übersicht über den Aspekt der Wirtschaft folgen. Hierbei werden insbesondere die wirtschaftlich betroffenen Unternehmen aufgezeigt und ihr Standpunkt erläutert.

Da der Bahnausbau aber vor allem auch die Anwohner und die Betroffenen beschäftigt werden wir uns im vorletzten Teil der Bearbeitung mit den vorhandenen Bürgerinitiativen beschäftigen. Als abschließender Punkt wird der Lärm- und Naturschutz genauer betrachtet. Abschließend wird es noch ein Themenübergreifendes Fazit geben in dem die Ergebnisse der einzelnen Gruppen kurz in einen Kontext gebracht werden.

1. Einleitung und Status Quo

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich entlang der zweigleisigen, bisher nicht elektrifizierten Hauptbahn 1522 im Nordwesten Niedersachsens und es gehört dem Regionalbereich Nord der DB Netz AG an. Die Trasse verläuft im Norden von der Hafenstadt Wilhelmshaven bis zum

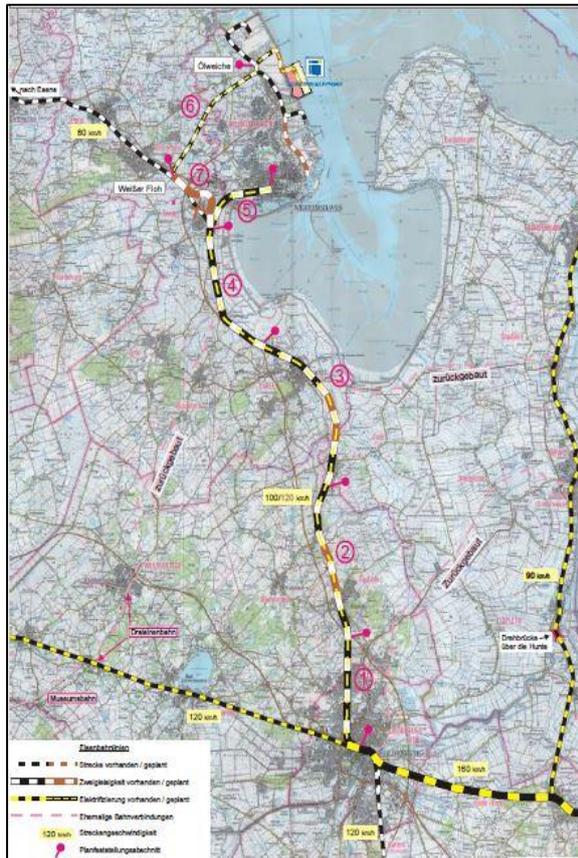


Abbildung 1: Trassenverlauf zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven

südlicher gelegenen Oldenburg (vgl. Abbildung 1). Dabei befährt sie zunächst 2,5 Kilometer einen 4 Meter hohen Bahndamm, bevor sich die Strecke vor der Autobahn BAB A293 absenkt und die Autobahn unterquert, bis sie schließlich auf Geländeneiveau bleibt (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2008). Währenddessen passiert sie die Haltestellen Sande, Varel (Oldb) und Rastede (DB Vertrieb GmbH, 2014) und überquert die Gewässer 2. Ordnung Süd-, Nord- und Ofenerdieker Bäche (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2014: Erläuterungsbericht). Da die Ausbaustrecke 1522 in sieben Planfeststellungsabschnitte gegliedert worden ist, sind mehrere Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Daraus befasst sich ein Verfahren mit

dem Planfeststellungsabschnitt 1 (Oldenburg- Rastede), auf den sich diese Fallstudie beschränkt (Stadt Oldenburg, 2014).

Anlässlich der Eröffnung des JadeWeserPort in Wilhelmshaven am 21. September 2012 wird ein verstärkter Güterverkehr auf dieser landwärts angrenzenden Bahntrasse erwartet. Der einzige Tiefwasserhafen Deutschlands befindet sich an der Jade- Mündung und ist von den Ländern Niedersachsen und Bremen finanziell unterstützt worden (JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, 2014). Durch seinen Bau können nun Container- Schiffe mit 18 Metern Tiefgang und noch dazu tidenunabhängig in Deutschland anlegen, was die Betreiber als großen Vorteil im Vergleich zu den Häfen Bremen und Hamburg ansehen (Radio Bremen, 2014). Voraussetzung für den Vertrieb der Container ist jedoch ein durchgängig zweigleisiges und

elektrifiziertes Bahnnetzwerk zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, was durch den Ausbau der Bahnstrecke gewährleistet werden soll.

Der Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg- Rastede ist als Planfeststellungsabschnitt 1 eingeteilt worden und beschreibt die Streckenerüchtigung, Untergrundverbesserung und Lärmschutzmaßnahmen von 0,841 bis 9,722 km. In diesem Bereich der Strecke 1522 soll eine Elektrifizierung vorgenommen werden. Des Weiteren ist eine Auflassung des Bahnüberganges Alexanderstraße bei 3,326 km sowie die Tieferlegung der Alexanderstraße geplant (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2014).

Die Strecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven, wurde im Jahre 1867 eröffnet. Endhaltepunkt war damals *Heppens*, da Wilhelmshaven erst 1869 offiziell gegründet wurde.



Abbildung 2: Planfeststellungsabschnitt 1 Oldenburg - Rastede

Aufgrund der Zugehörigkeit Wilhelmshavens zu Preußen wurde die Strecke als Gemeinschaftsprojekt der preußischen und der oldenburgischen Staatseisenbahn geplant und gebaut. Schon damals hatte man aufgrund des aus Marsch- und Moorboden bestehenden Geländes, mit seinen zahlreichen Bewässerungsgräben, Schwierigkeiten beim Bau der Strecke. Eine große Anzahl kleiner Brückenbauten wurden abgebaut und umfangreiche Sandbewegungen wurden getätigt (Löffler, Peter, 1999).

Wilhelmshaven als Marinehafen bescherte der Strecke ein hohes Verkehrsaufkommen. Sämtliche Personalbewegungen der Marine wurden über die Bahn abgewickelt, ab Mai 1913 gab es sogar eine Direktverbindung nach Berlin. Aber auch die Flotte selbst bedurfte

ständigen Nachschubs an Kohle und Material, das hauptsächlich mit der Eisenbahn antransportiert wurde. Hierbei war es von Vorteil, dass die Strecke schon vor dem zweiten Weltkrieg zweigleisig ausgebaut war. Damals war Wilhelmshaven mit seinen riesigen Rüstungsbetrieben starken Bombenangriffen ausgesetzt, die auch die Eisenbahninfrastruktur

größtenteils zerstörten. Hinzu kam, dass infolge von umfangreicher Demontage in Wilhelmshaven nach Kriegsende auch große Teile des zweiten durchgehenden Gleises der Trasse abmontiert wurden (Löffler, Peter, 1999).

Da Wilhelmshaven nicht die selbe Bedeutung erlangte wie vor dem Krieg und die Fahrgastzahlen mit der Währungsreform 1949 zusammenbrachen, verzichtete man auf einen erneuten zweigleisigen Ausbau. Jedoch behielt Wilhelmshaven bis ins Jahr 2002 den Status als Fernverkehrsziel der deutschen Bundesbahn. Mit Wegfall dieser Fernverkehrszüge betreibt seit 2002 ausschließlich die NWB die Strecke, die sie im Jahr 2000 nach einem Ausschreibungsverfahren von der DB übernommen hatte. Aufgrund der Eröffnung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven, wurde die gesamte Trasse als erster Teil der Streckenertüchtigung in den Jahren 2011 und 2012 wieder unter großen Schwierigkeiten zweigleisig ausgebaut (Löffler, Peter, 1999).

1.2 Chronologie und Entstehung der Problematik

Am 21. September 2012 wurde der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven eröffnet. Da die Oldenburger Bahnstrecken, vor allem die Strecke Wilhelmshaven-Bremen (WHV-HB) der landseitigen Anbindung des Jade-Weser-Ports dienen, werden sie in Zukunft zunehmenden Belastungen ausgesetzt sein. So wird mit Nachtverkehr und täglich mit bis zu 130 Zügen zu rechnen sein (Stadt Oldenburg, 2014). Um diesen aufkommenden Bahnverkehr zu ermöglichen muss die Deutsche Bahn die Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg (WHV-OL) ausbauen. Dafür wurde die Bahnstrecke OL-WHV in sieben Planfeststellungsabschnitte unterteilt, wobei der Planfeststellungsabschnitt 1 (Oldenburg-Rastede) dabei die Teilstrecke auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg umfasst (Stadt Oldenburg, 2014).

Für den Streckenausbau sieht die Deutsche Bahn den Ausbau der bisherigen Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven zu einer durchgängigen, 2-gleisigen Bahnstrecke mit Elektrifizierung vor. Nach Aussagen des Bundesverkehrsministeriums wird dieses Vorhaben jedoch als „wesentliche Änderung“ bezeichnet, was bedeutet, dass für die Bebauung der Stadt Oldenburg Lärmvorsorge im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung gewährt wird (Stadt Oldenburg, 2014).

Viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oldenburg und der Stadtrat betrachten diesen Zustand der Planung jedoch als nicht zumutbar. Sie fordern eine Umleitstrecke, damit der Eisenbahnverkehr nicht durch die stark besiedelten Bereiche der Stadt Oldenburg verläuft.

Deshalb wurde im März 2011 eine Ratsresolution gefasst, die im April 2011 vom Oberbürgermeister der Stadt Oldenburg Gerd Schwandner an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Berlin übergeben wurde.

Am 20. Juli teilte Schwandner in einem Schreiben nochmals die Positionierung von Stadt und Rat zum Bauvorhaben mit. Damit beteiligte sich die Stadt Oldenburg aktiv an den Planfeststellungsverfahren der nördlich des Stadtgebiets liegenden Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 der Strecke WHV-OL (NDR, 2014).

Im Rahmen eines Vergleiches vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig konnte im Sommer 2012 schließlich erreicht werden, dass für den Planfeststellungsabschnitt 1 aufgrund der wesentlichen Änderungen der Strecke von Seiten der DB anstatt der bis dahin geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen die Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen vorgezogen wird. Trotzdem lehnte der Rat der Stadt Oldenburg den von der Deutschen Bahn favorisierten Ausbauplan der Bahnstrecke ab. Daher beschloss der Rat noch im Jahr 2012 die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Eisenbahnumgehung im Osten der Stadt Oldenburg, parallel zur Autobahn A29 (Seefeldtrasse) zu erarbeiten.

Am 26.11.12 bekräftigte der Rat der Stadt Oldenburg seine Position für die Realisierung einer Eisenbahnumgehungstrasse durch einen Ratsbeschluss. Neben der nochmals formulierten Forderung nach einer Umgehungstrasse wurde die Forderung verfasst, dass die Bahn auf jegliche Ausbaumaßnahmen verzichten solle. Im Frühjahr 2014 erfolgte die Offenlegung der Planungsunterlagen und somit auch die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Planfeststellung für den Oldenburger Planfeststellungsabschnitt.

Viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt erhoben daraufhin Einwendungen gegen den Ausbau der Bahnstrecke durch Oldenburg. Beim Verfassen der Einwendungen wurden die Bürger und die Stadt Oldenburg durch eine Reihe von verschiedenen Ingenieur- und Beratungsbüros.

Derzeit sind die verantwortliche Anhörungsbehörde in Hannover sowie die Deutsche Bahn damit beschäftigt, alle Einwendungen zu sichten und zu sortieren. In einem nächsten Schritt werden die Anhörungsbehörde und die Deutsche Bahn zu einem Erörterungstermin in Oldenburg einladen. Voraussichtlich ist mit diesem Termin jedoch nicht mehr im Jahr 2014 zu rechnen (Stadt Oldenburg, 2014).

1.3 Die Akteure

Die Deutsche Bahn

Die Deutsche Bahn (DB) möchte die Eisenbahnstrecke von Oldenburg bis Wilhelmshaven komplett zweigleisig ausbauen, auf großen Teilstrecken elektrifizieren und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h anheben. Grund hierfür ist der steigende Bahnverkehr, der durch die Hafenhinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports entstehen soll. Für den Planfeststellungsabschnitt 1, die Strecke von Oldenburg bis Rastede, sind verschiedene Maßnahmen seitens der DB geplant. Der Abschnitt vom Abzweig in Bahn-km 0,841 bis zur Abschnittsgrenze in Bahn-km 9,722 ist bereits zweigleisig ausgebaut und muss daher lediglich noch elektrifiziert werden. Da die oben beschriebenen Vorgaben auf der vorhandenen Trasse ohne eine Änderung der Gleislage umgesetzt werden können, wurden vertiefte Überprüfungen von Alternativen durch die DB nicht durchgeführt.

Auf der vorhandenen Strecke müssen Oberleitungsanlagen errichtet werden und die Errichtung der Oberbauerneuerung und der Untergrundverbesserung ist nötig. Um den Ausbau durchführen zu können müssen außerdem Baustellenzufahrten erstellt werden und auch Gelände außerhalb der Grundstücke der deutschen Bahn werden benutzt werden müssen, um den Ausbau durchführen zu können (beispielsweise Gartenanlagen von Anwohnern). Im Bereich des Bahnübergangs Alexanderstraße ist eine Eisenbahnüberführung geplant, dazu muss die Alexanderstraße in diesem Bereich tiefer gelegt werden. Auch verschiedene andere Bahnübergänge müssen umgebaut und technisch gesichert werden. Außerdem müssen aufgrund der baulichen Maßnahmen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geschaffen werden. Weiterhin plant die deutsche Bahn „Herstellung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen“ (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr a & b). In Kapitel 7 wird näher auf die Lärmschutzmaßnahmen eingegangen.

Zu dem, von der Stadt Oldenburg in Auftrag gegebenen Gutachten zu einer Umgehungstrasse, gibt die DB an, dass diese Planungsabsichten über den gesetzlich festgestellten verkehrlichen Bedarf hinausgehen und die Realisierung einer solchen Trasse einen enormen zeitlichen Vorlauf benötige und es starke Widerstände innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen Oldenburg gegen mögliche Alternativtrassen gebe. Aus diesen Gründen wird es kein Planfeststellungsverfahren für eine Umgehungstrasse von der DB aus geben (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr a & b).

Stadt Oldenburg - Rat der Stadt Oldenburg

Der Rat der Stadt Oldenburg setzt sich wie folgt zusammen: SPD (17 Sitze), Bündnis 90/Die Grünen (14 Sitze), CDU (10 Sitze), Die Linke (3 Sitze), FW-BfO (2 Sitze), FDP (1 Sitz), Piraten (1 Sitz), WFO (1 Sitz) und NPD (1 Sitz) (STADT OLDENBURG 2014a). Im Folgenden wird nur ein kurzer Überblick über die Standpunkte der einzelnen Ratsmitglieder eingegangen. Im Kapitel „Politische Meinungsbildung“ wird näher auf den Umgang der einzelnen Parteien zum Thema Bahn in und um Oldenburg eingegangen. Der Rat der Stadt Oldenburg lehnt den von der DB angestrebten Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke ab (STADT OLDENBURG 2014b). Im Jahr 2012 hat der Rat beschlossen eine Machbarkeitsstudie zur Eisenbahnumgehung parallel zur Autobahn A 29 durchzuführen. Im Volksmund wird diese alternative Trassenführung als „Seefeld-Trasse“ bezeichnet. Am 26.11.2012 wurde das Vorhaben für die Realisierung einer Umgehungstrasse durch einen Ratsbeschluss bekräftigt (STADT OLDENBURG 2012). Anfang 2014 stimmte der Rat einstimmig für eine Einwendung gegen die Ausbaupläne der Bahn, da auch die Gegner einer Umfahrung anerkannten, dass die Mängel an der Planung für den Ausbau der Stadtstrecke in der Einwendung eindeutig benannt wurden (KUCHTA 2014). Trotz des einstimmigen Beschlusses haben die einzelnen Ratsmitglieder unterschiedliche Meinungen zu diesem Thema.

CDU, Grüne und Linke setzen von Anfang an auf eine Umgehungsstrecke. Alle drei Parteien stellen klar, dass es keine zwei Lösungen geben kann, denn es kann nicht erst das Geld für den Ausbau der Stadtstrecke ausgegeben werden um dann später eine Umgehungstrasse zu realisieren. Der Stadtverband Oldenburg der Grünen stellte im November 2012 einige Forderungen auf und sprach sich damit klar für eine Umfahrung der Stadt Oldenburg im PFA 1 aus. Außerdem wollen sie, dass die Umfahrung parallel und möglichst eng an die BAB 29 gelegt werde, unter Berücksichtigung von Naturschutzbelangen und dem Schutz der Anlieger (Bündnis 90/Die Grünen Stadtverband Oldenburg 2014). Die SPD sprach sich von Anfang an gegen eine Umfahrung aus (Kuchta 2013). Sie schätzten, genauso wie die FDP zusammen mit der WFO, die Möglichkeit für eine Umfahrung in mehreren Debatten als sehr gering ein, da die Kosten viel zu hoch seien und die Auswirkungen einer Bahnumfahrung nicht endgültig geklärt sind (Kuchta 2014). Trotz der Einwände stimmten sie im Rat für eine Umfahrung. Der Schwerpunkt der SPD liegt im Lärmschutz, der möglichst vor einem Ausbau der Bestandsstrecke installiert werden sollte.

Land Niedersachsen & Der Bund

Auch das Land Niedersachsen sowie der Bund sehen die Elektrifizierung der Stadtstrecke verbunden mit Lärmschutzmaßnahmen als ausreichend (Kuchta 2013).

Gemeinde Rastede

Die Gemeinde Rastede ist vom Ausbau im PFA 1 nur in Teilbereichen betroffen, da dieser die Gemeinde nur südlich des Borbecker Weges bis zur Stadtgrenze Oldenburg berührt. Allerdings führt auch der bereits teilweise fertiggestellte PFA 2 durch die Gemeinde. Um eine Einschätzung treffen zu können, wie die Gemeinde Rastede zu den Ausbauplänen der DB steht, wurde ein Fragebogen mit offenen Fragen an den Bürgermeister der Gemeinde, Dieter von Essen (CDU) gesendet. Im Anhang findet sich der komplette Fragebogen. Es wurden Fragen gestellt betreffend der Planungen für den PFA 1, die Auswirkungen auf die Gemeinde, die bisher eingetroffen sind bzw. im Laufe der erwarteten höheren Auslastung des Jade-Weser-Port und der Zufriedenheit bezüglich des Ausbaus im Zuge des PFA 2. Nach Angabe von Bürgermeister Dieter von Essen sei der Ortsteil Neusüdende besonders betroffen durch die Pläne der Bahn. Stärker betroffen ist die Gemeinde Rastede von den baulichen Veränderungen innerhalb des PFA 2. Laut Bürgermeister Dieter von Essen muss die für diesen PFA „gefundene Lösung als ausgesprochen zufriedenstellend angesehen werden“ (Bürgermeister Dieter von Essen 2014). Weiterhin sagt er, dass „durch bauliche Gestaltung an der Bahnstrecke selbst [...] und Veränderungen in den baulichen Anlagen der Anliegergrundstücke [...] die Voraussetzungen für die Berücksichtigung des Schutzbedürfnisses der Anlieger eingehalten worden“ sind. Auf die Planungen der Stadt Oldenburg für eine Umgehungsstrasse, die möglicherweise durch Ortsteile der Gemeinde Rastede führen würde, reagierte die Gemeinde mit Ablehnung. „Rechtliche Maßnahmen gegen derartige Überlegungen können allerdings nicht angestrengt werden“, sagte Bürgermeister Dieter von Essen dazu. Weiterhin gab er an, dass bisher keine konkreten Auswirkungen durch den Jade-Weser-Port zu spüren seien. Zu den Kosten, die auf die Gemeinde Rastede durch die Baumaßnahmen zu kommen gab Bürgermeister Dieter von Essen an, dass die Gemeinde durch gesetzliche Regelungen an den Kosten beteiligt sei, dass der überwiegende Teil aber durch staatliche Finanzierungsprogramme übernommen werde und weiterhin die Bahn einen Großteil der Kosten zu tragen habe (Bürgermeister Dieter von Essen 2014).

Bürgerinitiativen

Gerade dadurch, dass der Ausbau der Bahnstrecke vor allem innerhalb der Stadtgrenze Oldenburgs stattfindet, sind viel Bürger und Anwohner betroffen. Da sich aber in diesem Bereich der Informationsfluss schlecht steuern lässt, da es sich um ein komplexes Themengebiet mit vielen Akteuren und Entscheidungsebenen handelt, haben sich verschiedene Initiativen gegründet. Diese wollen vor allem die Rechte stärken aber auch alle relevanten Informationen sammeln und für die Öffentlichkeit aufarbeiten. Im folgenden Bericht werden die Positionen der Bürgerinitiativen genauer beleuchtet und ausgewertet. Im nachstehenden Abschnitt werden kurz die beiden größten und populärsten Bürgerverbände vorgestellt.

LiVe (Lärmschutz im Verkehr e.V.)

Der Verein, unter dem 1. Vorsitzenden Prof. Dr. Gernot Strey, ist seit April 2011 mit einer Online-Präsenz im Internet vertreten. Der 2. Vorsitzende ist Dr. Armin Frühauf, Schriftführer ist Prof. Dr. Klaus Klattenhoff und Schatzmeister ist Dr. Heinrich Nipper (Strey, 2014). Das Ziel dieser Bürgerinitiative ist das Verringern, das Vermeiden oder das prinzipielle Fernhalten von Lärm der mit dem Bahnausbau einhergeht. Weiterhin sammelt der Verein Informationen zu dem geplanten Ausbau und bietet Beratungen für die Betroffenen an. Teilweise wird sogar darauf hingewiesen, dass in Einzelfällen finanzielle Unterstützung bei gerichtlichen Auseinandersetzungen geleistet werden kann (Strey, 2014). Besonders das Problem des erhöhten Lärmaufkommens beschäftigt den Verein. Hierzu wurden unter anderem Vorträge gehalten (Vortrag am 18.08.2011 auf der Veranstaltung „Verkehrslärm macht krank!“ des Vereins „Lärmschutz im Verkehr, LiVe“ in Oldenburg) und Gutachten erstellt. Das Gutachten wurde im Auftrag des Vereins im Februar 2012 erstellt und beschäftigt sich mit der Lärmbelastung entlang der A29 unter Berücksichtigung einer neuen Bahntrasse. Innerhalb dieses Gutachtens wird im Besonderen darauf eingegangen, wie sich die Lärmbelastung entlang der A29 verändern würde, wenn die „Seefeld-Trasse“ gebaut werden würden. Die Seefeld-Trasse, die von Reinhard Seefeld entwickelt wurde, soll entlang der A29 verlaufen und gilt als eine der besten Alternativen und Lösungen der gesamten Problematik des Bahnausbaus. Mittlerweile ist der Begriff ein Synonym für alle möglichen Varianten von Umgehungstrassen geworden. Reinhard Seefeld verstarb am 18.08.2011 plötzlich und unerwartet. Der Verein favorisiert allerdings immer noch die eigentliche „Seefeld-Trasse“ (Strey, 2014).

Weiterhin hat sich „Lärmschutz in Verkehr“ auch direkt an die Anwohner gewendet. Der Verein hat gerade bei den betroffenen Anliegern durch Posteinwürfe auf sich aufmerksam gemacht und die Möglichkeit einen Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren zu erheben publik gemacht. Sie taten dies, indem sie vorgefertigte Anträge verteilten und darauf aufmerksam machten, dass dieser Einspruch nur noch bis zum 03.04.2014 möglich ist. Gerade im Hinblick auf die favorisierte „Seefeld-Trasse“ geht der Verein mit einer anderen Bürgerinitiative, der IBO, konform (Strey, 2014).

IBO (Interessengemeinschaft der Bahnanlieger in Oldenburg)

Die Interessengemeinschaft der Bahnanlieger in Oldenburg ist ein gemeinnütziger Verein der von dem 1. Vorsitzenden Ingo Splittgerber und dem 2. Vorsitzenden Friedrich-Wilhelm Wehrmeyer geführt wird. Der Verein wirbt auf seiner Internetseite damit, dass sie die Anlieger der Bahntrasse Oldenburg/Wilhelmshaven über die gravierenden Veränderungen informiert und im Zweifelsfall auch dagegen handeln will (Splittgerber, 2014). Der Verein trifft sich in regelmäßigen Abständen und erlaubt nicht nur Vereinsmitgliedern die Teilnahme an diesen Treffen, sondern der gesamten Öffentlichkeit. Auch die Interessengemeinschaft der Bahnanlieger hat sich an die betroffene Zielgruppe durch Posteinwürfe gewandt. Auch sie stellten hierbei einen vorgefertigten Antrag auf Einspruch zu Verfügung und verwiesen auf die Dringlichkeit dieses Termins. Weiterhin war die IBO aber auch in der Fußgängerzone in Oldenburg mit Infoständen vor Ort und bot dort Sprechzeiten an. Innerhalb dieser Sprechstunden konnten sich die Anlieger individuell beraten lassen. Auch verschiedene Flyer-Aktionen wurden vom Verein durchgeführt. Weiterhin haben sie auf ihrer Internetseite Vordrucke mit einem Andreaskreuz und dem Slogan „Keine Güterzüge durch OL – Wir stellen uns quer“ zu Verfügung gestellt, damit Anlieger und Betroffene eine Möglichkeit des einheitlichen Protestes haben.

Ebenso wie Ihre Mitstreiter, der Verein LiVe, spricht sich die Interessengemeinschaft für die Lösung mit Hilfe der „Seefeld-Trasse“ aus (Splittgerber, 2014)

Wirtschaft

Weitere wichtige Akteure finden sich in der Wirtschaft. Im folgenden Abschnitt werden zwei große wirtschaftliche Triebkräfte für den Ausbau der Bahnstrecke kurz aufgezeigt. Diese werden später im Bericht noch genauer betrachtet.

Jade-Weser Port

Der Jade-Weser Port ist neben der Deutschen Bahn einer der wichtigsten Akteure im Thema Bahnausbau in Oldenburg. Das Containerterminal in Wilhelmshaven wurde am 21. September 2012 fertig gestellt. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die Abfertigung von Containerschiffen müssen auch die Anlieferungswege wie Straßen und Schienennetze weiter ausgebaut werden. Natürlich ist für den Jade-Weser Port der Ausbau der Zulieferungsnetzwerke unvermeidlich (Banik, 2014).

Industrie und Handelskammer

Die IHK und ihr Präsident Gert Stuke fordern die Stadt Oldenburg immer wieder auf, ihre Klage gegen den zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke zurückzunehmen. Sie forderten einen schnellen Ausbau der Bahnstrecke, allerdings mit einem optimalen Lärmschutz für die Anwohner. Weiterhin sprach sich die IHK gegen die Umfahrung Oldenburgs aus. Diese sein nicht realisierbar und weiterhin wesentlich teurer als andere Möglichkeiten (Abeldt, 2012). Die IHK befürchtet, dass Oldenburg, innerstädtisch zu einem Nadelöhr werden könnte. Bahnübergänge, wie der an der Alexanderstraße haben hierbei das größte Risiko. Weiterhin spricht die IHK auch darüber, dass die Anwohner und ihre Sorgen und Ängste ernst genommen werden müssen. Somit ist es wichtig, dass alle Möglichkeiten zum Schutz gegen Lärm und Erschütterung im Zuge des Ausbaus ausgeschöpft werden müssen (Oldenburgisches Industrie und Handelskammer, 2014).

Die IHK positioniert sich ganz klar für den Ausbau der Hinterlandanbindung in Bezug auf den Jade-Weser Port. Sie spricht von Vorteilen, die die Wirtschaft, insbesondere die Verlade- und die Logistikanbieter des Hinterlandes, zu Ihren Kosten- und Wettbewerbsvorteilen machen kann (Oldenburgische Industrie und Handelskammer, 2013).

1.4 Mögliche Auswirkungen

Im folgenden Abschnitt soll der Bereich der Auswirkungen, die die Baumaßnahmen nach sich ziehen würden, kurz zusammengefasst werden. Innerhalb der Zusammenfassung soll die Problematik des erhöhten Lärmaufkommens und der Erschütterung kurz beschrieben werden. Weiterhin sollen die Auswirkungen auf den Naturraum, als den Boden, das Wasser, die Luft und das Klima sowie die Flora und Fauna einzeln betrachtet werden.

Lärm und Erschütterungen

Der Lärm als Auswirkung ist subjektiv und wird von Mensch zu Mensch unterschiedlich

wahrgenommen. Wir nehmen alle Lärm wahr, aber wann sich diese lauten Geräusche in ein störendes verwandelt ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich (BMUB, 2014). Gerade wenn Geräusche als störend wahrgenommen werden, also zu Lärm werden, kann es beim Menschen zu Folgerscheinungen kommen. Diese zeigen sich vor allem beim Einschlafen und in der Tiefe des Schlafes. Aber auch die Gesamtschlafzeit kann sich verkürzen, wenn der Mensch Lärm ausgesetzt ist. Da unsere Leistungsfähigkeit an unseren Schlaf gekoppelt ist, kann dies sehr problematisch sein (Strey, 2014).

Auch das ist ein Grund, warum es wichtig ist, Menschen und auch Tiere vor Lärm zu schützen. Gesetzliche Regelungen dazu finden sich in Deutschland im Bundes Immissionschutzgesetz (BImSchG) (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 1974). Bezüglich der Verminderung von vorhandenem Lärm und möglichen Lärmschutzmaßnahmen werden im späteren Bericht noch ausführliche Maßnahmen aufgezeigt.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der Hand in Hand mit dem Ausbau der Bahnstrecke und dem damit verbundenen Mehr-Aufkommen von Güterzügen geht, ist das Ansteigen der Erschütterungen entlang der Bahntrasse. Diese durch den Zugverkehr entstehenden Erschütterungen können die Bausubstanzen der umliegenden Häuser schädigen und teilweise sogar zerstören (Strey, 2014).

Gerade im Hinblick auf den Ausbau der Bahnstrecke innerhalb der Stadtgrenzen Oldenburgs ist das Thema des aufkommenden Lärms und möglicher Lärmschutzmaßnahmen, sowie die zunehmenden Erschütterungen, für die Anwohner, eines der wichtigsten Themen innerhalb der Bahn-Problematik. Um diese Auswirkungen so weit wie möglich zu minimieren, wäre eine weitläufige Umgehungsstrasse die beste Möglichkeit. Doch auch diese Lösung hätte verschiedene Auswirkungen, die gerade die nachfolgenden Schutzgüter betreffen würden.

Boden und Wasser

Das Schutzgut Boden wäre durch einen möglichen Neubau einer Trasse mit am stärksten beeinträchtigt. Dies liegt vor allem daran, dass auf der gesamten Fläche Böden zu finden sind, die durch besondere Standorteigenschaften oder historisch bedingt, besonders schützenswert sind. Die Störungen die von der Umgehungsstrasse ausgehen würden finden sich vor allem im Bauvorhaben an sich. So wäre der Verlust von Boden durch Abtragung und auch die Störung des Gefüges durch eventuelle wieder Auffüllung ein Problem innerhalb der Bauphase (Küfo – Landschaftsökologische und Biologische Studien ,2014).

Auch das Schutzgut Wasser würde durch die Baumaßnahmen stark in Mitleidenschaft gezogen werden. So könnte es durch die Arbeiten zu einer Absenkung bzw. zu einer Veränderung des Bodenwasserhaushaltes kommen. Auch könnte es zu einem Einschwemmen von Baustoffen in das Grundwasser kommen.

Ein weiterer Konflikt ergibt sich durch die enge Verbindung innerhalb dieser beiden Schutzgüter. Durch Auswirkungen auf den Boden folgen Veränderung im Wasserhaushalt und andersherum. Somit kann während der Bauphase nur versucht werden die Auswirkungen so gering zu halten wie möglich. Eine komplette Vermeidung ist, sobald der Bau beginnt, nicht mehr möglich (Küfo – Landschaftsökologische und Biologische Studien, 2014).

Luft und Klima

Weiterhin soll innerhalb der Auswirkungen auch auf die Luft und das Klima eingegangen werden, da sie eine wichtige Rolle für und innerhalb der Umweltfaktoren spielen. Gerade durch den Bau einer Umgehungsstrasse würde es unweigerlich zu einer Anreicherung der Luft mit Schadstoffen kommen. Auch eine vorhandene Bahnstrecke produziert durch den Abrieb und den Fahrbetrieb eine gewisse Luftverschmutzung. Somit ist es innerhalb dieser



Schutzgüter vor allem darauf zu achten, dass sich der derzeitige Zustand nicht zum schlechteren verändert. Weiterhin werden durch eventuelle Baumaßnahmen die Luft und das Klima passiv beeinträchtigt. Dies geschieht dadurch, dass klimarelevante Gebiete abgeholzt oder stark verdünnt werden (Strey, 2014).

Flora und Fauna

Um einen Überblick über die Flora zu bekommen, wurde in einem 200 m Radius rund um die Trasse eine Bestandsaufnahme durchgeführt.

Abbildung 3: Ist-Zustand der Bahnstrecke Oldenburg-Rastede

Hierbei wurden vor allem landwirtschaftliche Flächen und Siedlungsflächen, die in diesem Radius lagen, kartiert (Küfo – Landschaftsökologische und Biologische Studien, 2014). Besonders relevante Funden wurden vor allem im Süden der Donnerschweer Wiesen und im Umkreis der Wahnbäke gefunden. Hier wurden Flächen kartiert, die laut des Bundesnaturschutzgesetzes zu geschützten Landschaftsbestandteilen gehören. Weiterhin fanden sich verschiedene Rote Liste Arten, die einen besonderen Schutzstatus erfordern. Weiterhin hätte der Ausbau drastische Auswirkungen auf die schon bestehende Vegetation innerhalb des Baugebietes. Dadurch wird eine Wiederansiedlung der betroffenen Arten, nach den Bauarbeiten, kaum möglich sein, da die Eingriffe in die Landschaft zu stark sind (siehe Auswirkungen Boden). Auch für dieses Schutzgut ist es wichtig eine Minimierung der Eingriffsschäden anzustreben.

Auch für den Tierbestand wurden Bestandsaufnahmen durchgeführt. Vor allem wurde der Fokus auf die Avifauna gelegt. Innerhalb dieser Kartierung wurden, wie schon bei der Vegetationsaufnahme, besonders schützenswerte Arten gefunden. Durch den Bau einer Umgehungsstrasse, sowie durch die allgemeinen Bauarbeiten an der bestehenden Trasse, kann es zur Gefährdung bestimmter Arten kommen. Auch werden durch das Freilegen der Arbeitsfläche viele Lebensräume unwiederbringlich zerstört. Allerdings muss auch erwähnt werden, dass die Trassen selbst, im fertigen und aktiven Zustand, kaum eine Auswirkung auf die in der Nähe lebenden Arten haben. Lediglich die Bauphase ist kritisch (Küfo – Landschaftsökologische und Biologische Studien, 2014).

1.5 Lösungsansätze

Im Folgenden werden mögliche Ansätze vorgestellt, die die Auswirkung des Bahnverkehrs in und um Oldenburg mindern können. Dabei handelt es sich hier nur um einen kurzen Einblick in diese Problematik, eine genauere Ausführung der Lösungsansätze befindet sich im Kapitel Natur und Immissionsschutz.

Alternativtrassen

Ein Lösungsansatz wäre die Wahl einer Alternativtrasse. Im Kern gibt es aber nur 2 Alternativen: Durch Oldenburg hindurch oder um Oldenburg herum. Alle weiteren sogenannten Alternativen sind nur Untervarianten dieser grundlegenden Weichenstellung (Niedersächsische

Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2014). Die Deutsche Bahn führt keine Untersuchungen zu einer Umfahrung Oldenburgs durch, da sie die zusätzlichen Züge über die bestehende Strecke führen will, also durch Oldenburg hindurch (vgl. Abbildung 3). Grund für diese Entscheidung ist vor allem, dass die vorhandene Strecke im Planfeststellungsabschnitt 1 durchgängig zweigleisig ausgebaut ist, sodass lediglich eine Errichtung der Oberleitungsanlage, die Oberbauerneuerung und die Untergrundverbesserung notwendig wären.

„Seefeldt-Trasse“:

Im Gegensatz zur Deutschen Bahn ist die Stadt Oldenburg auf der Suche nach einer möglichen Alternativtrasse. Die favorisierte Alternativtrasse, die sogenannte „Seefeldt-Trasse“, verläuft dabei entlang der Autobahn A 29 (vgl. Abbildung 4). Ob diese genannte Alternative geeignet ist, muss anhand folgender Kriterien geprüft werden. Zunächst muss eine eisenbahnbetriebliche / verkehrliche Notwendigkeit bestehen und die technischen und baulichen Erfordernisse müssen den geplanten Bau der Trasse zulassen. Zudem müssen die Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich deren Wechselwirkungen ermittelt werden. Zuletzt werden die eigentumsrechtlichen Auswirkungen und Kosten erfasst. Auf die Ergebnisse dieser Untersuchung wird im Folgenden genauer eingegangen (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2014).

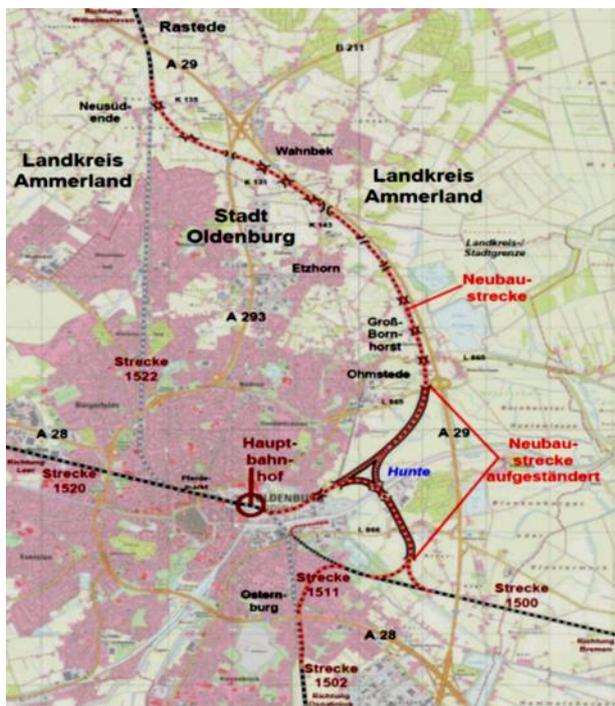


Abbildung 4: Alternative
(<http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/materialien.html>)

Die favorisierte Alternativtrasse, die sogenannte „Seefeldt-Trasse“, verläuft dabei entlang der Autobahn A 29 (vgl. Abbildung 4). Ob diese genannte Alternative geeignet ist, muss anhand folgender Kriterien geprüft werden. Zunächst muss eine eisenbahnbetriebliche / verkehrliche Notwendigkeit bestehen und die technischen und baulichen Erfordernisse müssen den geplanten Bau der Trasse zulassen. Zudem müssen die Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich deren Wechselwirkungen ermittelt werden. Zuletzt werden die eigentumsrechtlichen Auswirkungen und Kosten erfasst.

Auf die Ergebnisse dieser Untersuchung wird im Folgenden genauer eingegangen (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2014). Die von der Stadt Oldenburg untersuchte Alternativtrasse würde im Bereich Rastede-Neusüdende die vorhandene Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven (Strecke 1522) ostwärts in Richtung Autobahn A 29 verlassen. Im weiteren Verlauf würde sie parallel zur A 29 geführt werden. Auf Höhe der Autobahn-Anschlussstelle Oldenburg-Ohmstede lief sie dann wieder westwärts in Richtung Hauptbahn Oldenburg. Zwischen der A 29 und dem Hauptbahnhof

würde ein Gleisdreieck aus den Strecken 1500 (Bremen - Oldenburg) und 1522 entstehen, von dem aus ein neues Teilstück der Strecke 1500 die Hunte überqueren würde. Zudem würde der Zugverkehr auf der Strecke 1502 (Osnabrück - Oldenburg), der aus Süden kommt, über die Strecke 1511 ("Hemmelsberger Kurve") geführt werden (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2014). Dieser Trassenvorschlag hat die Vorteile, dass zum einen eine vollständige Lärmentlastung im ehemaligen Gleisdreieck erreicht wird und zum anderen die bestehende Huntebrücke nicht mehr benötigt wird.

Neben dieser favorisierten Alternativtrasse, gibt es noch weitere Untervarianten, die im Folgenden kurz vorgestellt werden.

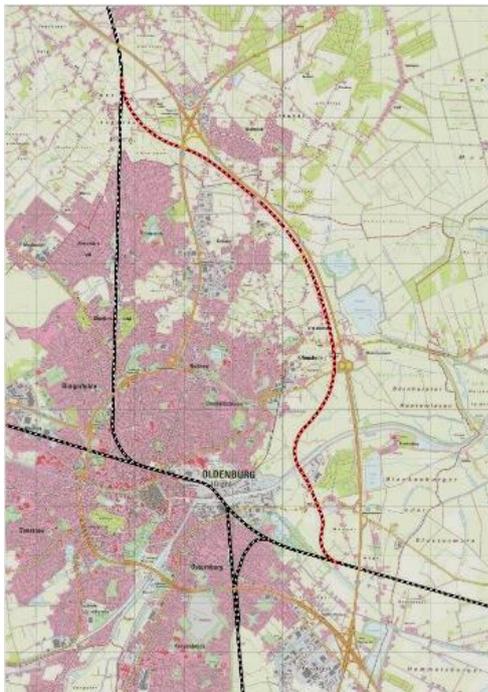


Abbildung 5: Untervariante 1
(<http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/materialien.html>)

Untervariante 1:

Bei dieser Untervariante der oben genannten Alternativtrasse (vgl. Abbildung 3) soll das Netz durch eine zusätzliche Trasse nur für den Güterverkehr ergänzt werden. Hierdurch soll der Lärm an der bestehenden Strecke durch weniger Güterzüge verringert werden (Prof. Dr.Ing. Harry Dobeschinsky, 2014).

Untervariante 2:

Weiterhin besteht die Option einer ergänzenden Verbindung zur Führung des Personenverkehrs. Dabei wird die Untervariante 1 (s.o.) nicht nur für Güterzüge, sondern auch für Personenzüge genutzt. Dafür wird zusätzlich eine Verbindungsstrecke westwärts zum Hauptbahnhof gebaut (vgl. Abbildung 4). Bei dieser Variante würde es zu einer vollkommenen Lärmentlastung der bestehenden Strecke kommen (Prof. Dr.Ing. Harry Dobeschinsky, 2014).

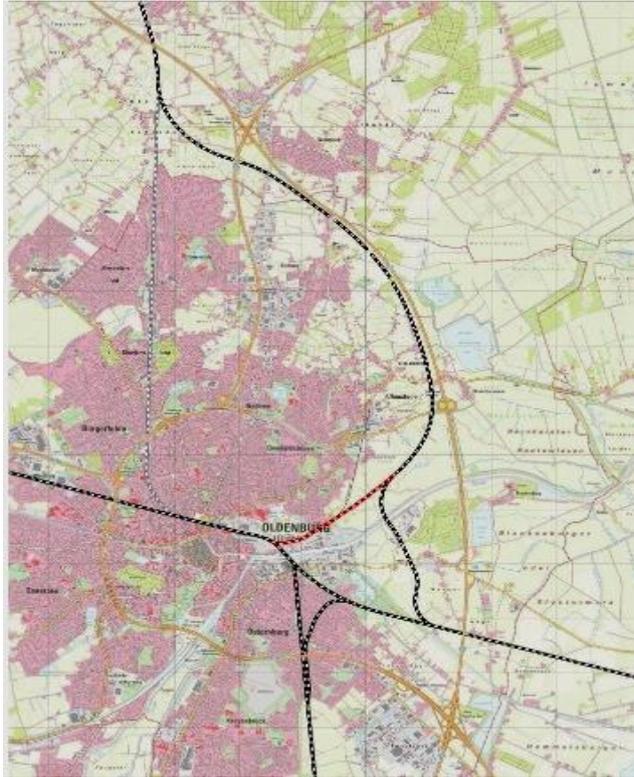


Abbildung 6: Untervariante (<http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/materialien.html>)

Lärmschutz

Ein weiterer Lösungsansatz wäre der Lärmschutz. Es wird hier zwischen dem aktiven Lärmschutz, das sind Maßnahmen am Schienenweg, wie zum Beispiel Lärmschutzwände, und dem passiven Lärmschutz, Maßnahmen an Gebäuden, unterschieden.

In diesem Zusammenhang wurde bereits am 05. Juli 2012 beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig folgender Vergleich geschlossen: „Die Deutsche Bahn erklärt sich bereit, die im Planfeststellungsabschnitt 1 (Oldenburg und Rastede-Neusüdende) für Grundstücke im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke 1522 zu erwartenden Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen, dass diese bereits im Laufe des kommenden Jahres und damit voraussichtlich vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für diesen Abschnitt umgesetzt werden können“ (DB ProjektBau GmbH, 2013). Folglich werden/wurden im Planfeststellungsabschnitt 1 Lärmschutzwände aufgebaut. Dabei beträgt die Gesamtlänge von diesem aktiven Schallschutz im PFA 1 ca. 16,8 km und die Lärmschutzwände haben eine Höhe zwischen 2 und 4 m über der Schienenoberkante. Durch diese Maßnahme wird eine maximale Pegelminderung von 15 dB, im Durchschnitt jedoch nur eine Pegelminderung von etwa 6 dB erreicht. Somit werden die Immissionsgrenzwerte an den umliegenden Gebäuden am Tag zu 90% und in der Nacht nur zu 60% eingehalten. An dieser Stelle besteht also noch Verbesserungsbedarf. Neben diesem aktiven

Lärmschutz werden ab dem Jahr 2013 auch passive Maßnahmen durchgeführt. Zum einen werden Schallschutzfenster und Wandlüfter mit Schalldämmung in die betroffenen Gebäude eingebaut, zum anderen werden Verbesserungen an Rollläden, Dächern und Wänden vorgenommen. Auf diese Schallschutzmaßnahmen wird im Weiteren noch genauer eingegangen (DB ProjektBau GmbH, 2013).

Nachfahrverbot und Langsam-Fahrgebot

Nach einer Prognose der Deutschen Bahn und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden im Jahr 2025 pro Tag 44 Personenzüge und 77 Güterzüge über die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven geführt. Die zugrunde gelegte Geschwindigkeit liegt dabei für Personenzüge bei 120 km/h (Erhöhung um 20 km/h) und bei Güterzügen bei 100 km/h (DB ProjektBau GmbH, 2013). Durch dieses vermehrte Verkehrsaufkommen und die erhöhte Geschwindigkeit wird die Lärmbelastung zusätzlich verstärkt, sodass Nachfahrverbot und Langsam-Fahrgebot zwangsläufig kommen müssen und damit einen weiteren Lösungsansatz darstellen.

2. Methoden

Die Erarbeitung dieses Berichtes erfolgte von insgesamt 32 Studierenden, die in sechs Kleingruppen zu je 5-6 Personen an jeweils einem Oberthema gearbeitet haben. Die Entscheidung über das methodische Vorgehen wurde den jeweiligen Kleingruppen freigestellt. Im Folgenden wird das methodische Vorgehen der einzelnen Kleingruppen dargestellt:

Gruppe I: Einleitung

Die Informationen zur Einführung in die Thematik wurden überwiegend durch ausführliche Literatur- beziehungsweise Internetrecherche ermittelt. Durch ein Experteninterview mit dem Bürgermeister der Gemeinde Rastede Dieter von Essen, dem ein Fragenkatalog mit offen formulierten Fragen zur Beantwortung zugesendet wurde, konnten zusätzliche Informationen gewonnen werden. Außerdem wird in der Einleitung auf die Inhalte der anderen beteiligten Gruppen zugegriffen, die im Verlauf der Erarbeitung des Berichtes zur Verfügung gestellt wurden.

Gruppe II: Raumplanung und Gesetz

Die Untersuchungen zum Stand des Planfeststellungsverfahrens erfolgten hauptsächlich durch das Studium der zur Verfügung stehenden Planfeststellungsunterlagen der Deutschen Bahn. Auf Basis von Gesetzestexten und Literatur zu ökologischer und räumlicher Planung wurde die theoretische Darlegung der rechtlichen Rahmenbedingungen und Genehmigungsverfahren dargestellt. Darüber hinaus wurde auf Informationsmaterial aus den Veranstaltungen „Umweltrecht“ und „Planungsrecht“ bei Herrn Dr. Ulrich Meyerholt sowie „Räumliche und ökologische Planung“ bei Herrn Dr. Peter Schaal der Universität Oldenburg zurückgegriffen. Mit Hilfe detaillierter Internetrecherche wurde der theoretische Teil der Untersuchung unterfüttert.

Gruppe III: Politische Willensbildung

Zunächst wurde die Konstellation des Oldenburger Stadtrates ermittelt, die als Ausgangslage für die Auswahl der fünf Parteien diente, die zu diesem Zeitpunkt zusammen die Mehrheit des Stadtrates bildeten. Anschließend wurde aufbauend auf ausführlicher Internetrecherche ein Fragenkatalog zu den politischen Standpunkten der einzelnen Parteien entwickelt und von den jeweiligen Vertretern der Parteien in einem persönlichen Gespräch beantwortet. Konnte kein Termin für ein Expertengespräch vereinbart werden, erfolgte eine schriftliche Stellungnahme des jeweiligen Vertreters. Über die politischen Positionen bezüglich der Themenschwerpunkte Öffentlichkeitsarbeit, Wirtschaft, Trassenverlauf, Überzeugungsarbeit / Kom-

promise und Enteignungen wurden die folgenden Parteien befragt: Sozialdemokratische Partei Deutschland (SPD), Bündnis 90 / Die Grünen, Christlich Demokratische Union Deutschland (CDU) und Die Linke. Zur Partei Freie Wähler (FW-BFO) konnte kein Kontakt hergestellt werden, weswegen deren Standpunkt in der Auswertung ausbleibt.

Gruppe IV: Wirtschaftliche Interessen

Die Untersuchung zum Oberthema der wirtschaftlichen Interessen erfolgte neben der Befragung von Experten hauptsächlich über das Studium von Online- und Printmedien. Der Informationsaustausch über die Expertenbefragung erfolgte überwiegend durch schriftlichen Nachrichtenverkehr mit Wirtschaftsexperten und wurde durch zwei persönliche Gespräche vervollständigt. Abgerundet wurde die Untersuchung durch die Teilnahme an einer öffentlichen Diskussionsrunde zum Thema JadeWeserPort und einer Bürgerinformationsveranstaltung bezüglich des Planfeststellungsverfahrens zum Bauabschnitt 1.

Gruppe V: Gegner und Bedenkenträger

Die Analyse der Thematik um die Gegner und Bedenkenträger des Projektes bestand aus Internetrecherche, Expertengesprächen und wurden durch Teilnahme an Bürgerinformationsveranstaltungen ergänzt. Die leicht zugänglichen Informationen aus dem Internet dienten dazu, einen Überblick über die Onlinepräsenz verschiedener Initiativen zu erhalten und dessen Standpunkte vergleichen zu können. Durch Expertengespräche wie zum Beispiel mit der Interessengemeinschaft der Bürger/Bahnanlieger in Oldenburg (IBO), wurden detaillierte Informationen aus erster Hand erfasst. Der Naturschutzaspekt wurde mit Hilfe des Studiums von Gutachten der Stadt Oldenburg unterfüttert.

Gruppe VI: Natur- und Immissionsschutz

Die Untersuchung der Problematik um den Lärm- und Naturschutz erfolgte durch Literaturrecherche von schalltechnischen und naturschutzfachlichen Gutachten der Stadt Oldenburg und in Ergänzung dazu durch Internetrecherche. Auf der Ebene des Immissionsschutzes erfolgte die Teilnahme an Bürgerinformationsveranstaltungen um Auskünfte aus der Sicht der einzelnen Konfliktparteien in Erfahrung zu bringen. Hinsichtlich des Naturschutzes wurde außerdem eine Expertenbefragung mit dem NABU Oldenburg sowie dem städtischen Umweltamt geführt.

3. Das Planungsverfahren

3.1 Planungsablauf bei Schienenverkehrswegebau und –ausbau

Die Verwirklichung eines Vorhabens ist meist mit zahlreichen Wirkungen auf verschiedene Interessengruppen verbunden. Diverse Aspekte sind bei der Erstellung der Pläne und anschließenden Genehmigung zu berücksichtigen, Akteure einzubeziehen, Interessen abzuwägen. Die hierfür zu berücksichtigenden Paragraphen und Vorschriften sind in zahlreichen Gesetzen und Richtlinien verankert. Dem Bau und Ausbau von Schienenverkehrswegen geht daher häufig ein langjähriger Planungsprozess voraus, der in seiner Gesamtheit nur schwer zu durchschauen ist. Es lassen sich vier wesentliche Planungsakte ausmachen: Bedarfs-, Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

3.2 Bedarfsplanung

3.2.1 Projektidee und -initiierung

Die Initiierung eines Bau- bzw. Ausbauvorhabens beruht auf einer gegebenen, unbefriedigenden Situation oder einer zu erwartenden Entwicklung und einem dadurch erwarteten infrastrukturellen Mangel. Durch einen Auftraggeber in Gestalt eines Unternehmens, einer Interessengruppe oder einer öffentlichen Institution wird als Folge der vorhandenen oder erwarteten Mangelercheinung eine Projektentwicklung initiiert.

Diese erste Phase der Planung umfasst im Wesentlichen die Ausarbeitung eines Nutzerbedarfsprogrammes, in welchem die Beschreibung der Ziele und Anforderungen an die auszuarbeitende Maßnahme im Nutzerbedarfsprogramm konkretisiert werden (vgl. DIN 18205), die Entwicklung des Vorentwurfskonzeptes, die mögliche Projektfinanzierung sowie eine auf Erfahrungswerten basierte Schätzung des Kosten- und Terminrahmens. Im Anschluss kommt es zur Analyse der angedachten Baumaßnahme(n) in Hinblick auf die Machbarkeit (Machbarkeits-/Projektstudie) sowie der Wirtschaftlichkeit (Kosten/Nutzen-Analyse) (VOLKMANN 2013, S. 4 – 9; KOCHENDÖRFER et al. 2000, S. 183–189).

Die Ergebnisse dieser ersten Planungsphase sind Grundlage für die politische Diskussion sowie bspw. im Falle von Verkehrsinfrastrukturplanung für die Aufnahme und Stellung im Bundesverkehrswegeplan.

Hintergrund der Ausbauplanung für die Strecke *1522 Wilhelmshaven – Oldenburg* in seiner jetzigen Form ist ein Verkehrsgutachten der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft über die Hinterlandanbindung des Tiefwasserhafens und darin ermittelten Engpässen bei der Güterabfertigung per Schiene (vgl. LACON 2013, S. 14).

3.2.2 Abstimmung der Projektplanung mit anderweitigen räumlichen Planungen

Die Koordinierung von Raumansprüchen erfolgt auf Landes-, Regional- und Gemeindeebene in den entsprechenden Raumordnungsplänen. Auf der niedersächsischen Landesebene ist es das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP). Die Landkreise des Landes entwickeln aus den Vorgaben des LROP die Regionalpläne/Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP) (vgl. § 8 ROG). Raumbedeutsame Planungen werden in diesen Plänen schriftlich und grafisch dargestellt. Durch Planänderungsverfahren (vgl. § 6 NROG) können diese Pläne um weitere Projekte ergänzt werden, für die nach Beschluss des entsprechenden Raumplanes eine Planungsabsicht kommuniziert wird.

Der Ausbau der Bestandsstrecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven ist im LROP 1994 enthalten (LROP II, 1994, S. 37) und auch im LROP 2008, hier erstmals in Zusammenhang mit dem geplanten JWP genannt, aufgeführt (LROP 2008, S. 33). Mit Bekanntgabe der Ausbauplanungsabsicht wurde der LROP erneut überprüft. 2010 wurde der ausgearbeitete Entwurf in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren kommuniziert (mw.niedersachsen, 2011).

Auf Ebene der RROG ist der Schienenwegeausbau in den RROP der betroffenen Landkreise Friesland, Wesermarsch, Ammerland und Oldenburg zu finden (Landkreis Friesland, o.J.; Landkreis Oldenburg, 1996; Landkreis Wesermarsch, 1996).

3.2.3 Projektaufnahme in den Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) regelt die Investitionen des Bundes in den Neu- und Ausbau sowie die Instandhaltung der Infrastruktur für einen Zeitraum von i.d.R. 10 Jahren (BVWP, 2013). Dies umfasst die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen), Bundes-schienenwege (Schienenstrecken der DB Netz AG, die dem Güter- und Fernverkehr dienen), sowie Bundeswasserstraßen (Siehe GG Art. 87e Abs. 4, Art. 89, Art. 90). Er wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet.

Die Anmeldung der in den BVWP aufzunehmenden Maßnahmen ist verkehrsträgerabhängig. Während die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) im Auftrag des Bundes von den Bundesländern verwaltet (GG Art. 90, Abs. 2) und ihr Aus- und Neubau in

Form von Wunschlisten an das BMVI weitergereicht werden, entfällt diese Länderverwaltung für die Bundesschienenwege. Hier kommt ein direkter Dialog zwischen BMVI und DB AG zustande (BMVI, 2014).

Auf Basis einer vorherigen Bewertung durch das BMVI erfolgt die Kategorisierung der Projekte in Vorhaben des "Vordringlicher Bedarfs" (VB) und "Weiteren Bedarfs" (WB) in den Bedarfsplänen für die Verkehrsträger Schiene und Straße. Im Anschluss kommt es zu einer Diskussion der Projektvorschläge zwischen Bund und Ländern, in der auch Verbände und Fachkreise Einfluss nehmen können. Der BVWP wird dann vom Bundeskabinett beschlossen. Erst durch die Verabschiedung von Ausbaugesetzen (BSchwAG & FStrAbG) durch Bundestag und Bundesrat erhält der BVWP letztlich einen verbindlichen Charakter (FIS, 2013). Der zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg (Oldb.) – Wilhelmshaven ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in der Kategorie 1 "Vordringlicher Bedarf", Abschnitt b) "Neue Vorhaben" als laufende Nummer 3 eingestellt.

Dieser Bedarfsplan wurde auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP) erstellt und bildet die Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSchwAG) in der Fassung vom 31.10.2006. Im vorherigen Bundesverkehrswegeplan 1992 war der Ausbau ebenfalls in dieser Kategorie aufgenommen, versehen mit der Fußnote „Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter“ (EBA, 2011).

3.2.4 Planungsauftrag

Nach Beschluss des BSchwAG findet eine Planungsvereinbarung zwischen Bundesregierung als Auftraggeber und Deutsche Bahn AG als Vorhabenträger statt.

Der Planungsauftrag für den Ausbau der Strecke 1522 wurde an die DB Projektbau GmbH, Regionalbereich Nord übergeben, die der DB Netz AG angehört.

3.3 Vorplanung

Die Vorplanung dient im Wesentlichen der Ausarbeitung eines Planungskonzeptes sowie der Abstimmung des Projektes mit den Planungen Dritter. Es kommt zur Vorabstimmung mit Behörden und anderen an der Planung Beteiligten über die Genehmigungsfähigkeit und Finanzierung der Maßnahme. Die Vorplanung umfasst auch eine Kostenschätzung und grobe Analyse der Betroffenheit. In der Vorplanung erfolgt auf Basis der Planungsunterlagen unter

Berufung auf § 1 RoV ein Raum-ordnungsverfahren, welches in ein Linienbestimmungsverfahren mündet und mit der Linienbestimmung des geplanten Verkehrsweges endet. Ziel des ROV ist die Koordinierung der Planung mit weiteren raumbedeutsamen Planungen sowie die Prüfung, ob diese „mit den Zielen und Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen“ (BRÖSSE 1982, S. 111) (Siehe Kap. 1.1.2).

Für die Gesamtstrecke (PFA 1-6) wurde die Vorplanung am 31.03.2010 abgeschlossen (DB Netze, 2010). Ein ROV musste aufgrund bereits vorhandener Gleisanlagen nicht durchgeführt werden (BT-Drucksache 14/4048).

3.4 Entwurfsplanung

In der Entwurfsplanung werden die in der Vorplanung erarbeiteten Pläne in einem Entwurf konkretisiert. Es erfolgen die Ausarbeitung eines Erläuterungsberichtes, zeichnerische Darstellungen der Maßnahme „im erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen“ (HOAI, 2013. S. 100), die Feststellung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen auf Basis detaillierter schalltechnischer Untersuchungen und eine Berechnung der voraussichtlichen Projektkosten. Zudem ist die Erarbeitung eines Bauplanes, die Ermittlung der Bauphasen und der mit dem Bau verbundenen Einschränkungen anderer Infrastruktur durchzuführen.

3.5 Genehmigungsplanung

Die Genehmigungsplanung sieht die weitere Ausarbeitung des Vorentwurfes zu einem Feststellungsentwurf vor. Darin sind die Baumaßnahme, Art und Ausmaß der Betroffenheiten sowie Kompensationsmaßnahmen detailliert dargestellt. Das hierfür durchzuführende Verfahren wird als Planfeststellungsverfahren (PFV) bezeichnet.

Es ist immer dann ein PFV notwendig, wenn Betriebsanlagen von Eisenbahnen gebaut oder verändert werden (§ 18 AEG). Das PFV ist in den §§ 72 bis 78 VwVfG und §§ 17 bis 22a AEG geregelt. Es wird vom Vorhabenträger durchgeführt und behandelt detailliert die zu bauenden oder zu ändernden Betriebsanlagen, die Flächen, die für die Projektrealisierung vorübergehend oder dauernd in Anspruch genommen werden, die Wirkung der Maßnahme auf Mensch und Umwelt sowie Form und Ausmaß der Schutz-, Kompensations- und Entschädigungsmaßnahmen (vgl. PF-RL 6.1). Weiter ist eine Planrechtfertigung notwendig, in der die Notwendigkeit der Maßnahme argumentiert wird.

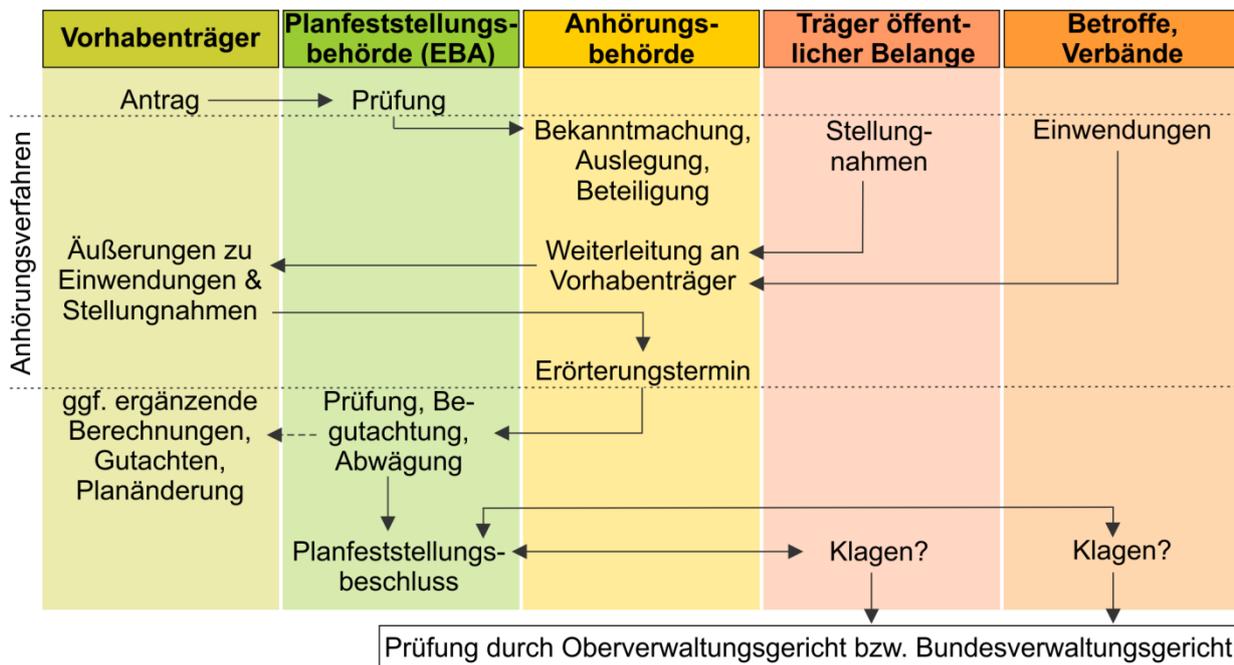


Abbildung 5: Schematischer Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens (nach NLBStBV, o.J.)

3.5.1 Anhörungsverfahren

Nach Fertigstellung des Feststellungsentwurfes durch den Vorhabenträger wird dieser an das Eisenbahnbundesamt (EBA) weitergeleitet, welchem gem. § 3 Abs. 1 und 2 BEVVG die Planfeststellung obliegt. Nach erfolgreicher Prüfung des Projektes auf „Vollständigkeit, Plausibilität und technische Realisierbarkeit“ (EBA, o.J.), werden die Unterlagen an die zuständige Anhörungsbehörde übermittelt.

Die Anhörungsbehörde leitet dann ein Anhörungsverfahren ein. Nach § 73 Abs. 3 VwVfG muss der Plan in den Gemeinden, die voraussichtlich betroffen sind, für einen Monat öffentlich ausgelegt werden. Jene Gemeinden haben die Auslage zuvor ortsüblich bekannt zu machen (§ 73, Abs. 5 VwVfG). „Die Planauslegung erfüllt dabei einen doppelten Zweck: Zum

einen dient sie der Informationsgewinnung der verfahrensführenden Behörde [...]. Zum anderen soll die Planauslegung die Betroffenen vor den Auswirkungen des Vorhabens schützen und ihnen rechtzeitig die Möglichkeit geben, auf ihre Belange hinzuweisen.“ (LANGHAGEN-ROHRBACH 2010, S. 65).

Die durch das Vorhaben berührten Behörden werden aufgefordert, bis zu einer durch die Anhörungsbehörde festgelegten Frist, die drei Monate nicht überschreiten darf, ihre Stellungnahme abzugeben. Zudem hat jede Privatperson bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist die Möglichkeit, Einwendungen gegen den Plan bei der Anhörungsbehörde oder Gemeinde einzureichen (§ 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG). Einwendungen und Stellungnahmen nach Ablauf der Frist können unberücksichtigt bleiben (Präklusion). Im Anschluss an die Einwendungsfrist folgt die durch die Anhörungsbehörde durchzuführende Erörterung. Darin wird den Behörden und Verbänden, den Betroffenen und jenen Personen, die Einwendungen eingereicht haben die Möglichkeit geboten, Erklärungen abzugeben, Anträge zu stellen sowie ihre Stellungnahmen bzw. Einwendungen zu ergänzen und im Falle von Unklarheit zu erläutern (§ 68 Abs. 2 VwVfG). Der Vorhabenträger muss sich zu den Einwendungen äußern und ggf. in die weitere Projektgestaltung einbeziehen. Als Ergebnisse des Anhörungsverfahrens gibt die Anhörungsbehörde eine Stellungnahme ab, die der Planfeststellungsbehörde übermittelt wird.

„Die DB Netz AG als Antragstellerin hat beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als der zuständigen Planfeststellungsbehörde [am 30. Januar 2014] die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt“ (NLBStBV, 05.2014). Das Anhörungsverfahren begann kurz darauf mit der Auslegung der Pläne im Zeitraum vom 21. Februar bis 20. März 2014 in der Stadt Oldenburg sowie den Gemeinden Wiefelstede und Rastede (ebd.). Anhörungsbehörde ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Bis einschließlich 3. April 2014 konnten Einwendungen erhoben werden. Bis Ablauf der Einwendungsfrist wurden 8.600 Einwendungen und 35 Stellungnahmen eingereicht (NDR, 19.05.2014).

3.5.2 Projektbezogene Planungen zur Eingriffsbewältigung

Neben der Projektplanung muss die Wirkung der Maßnahme auf die Umwelt geprüft werden (vgl. Art. 20a GG). Die zu erwartenden negativen Einflüsse werden in einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und ggf. FFH-Verträglichkeitsprüfung untersucht.

3.5.2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Als unselbstständiger Teil der Genehmigungsplanung ist die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf das laufende Verfahren „aufgesattelt“. Darin werden die Auswirkungen der Maßnahme auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Wasser, Boden, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter sowie deren Interaktionen ermittelt, beschrieben und bewertet, als auch Möglichkeiten der Vermeidung und Schadensminderung erarbeitet (vgl. §§ 2 und 6 UVPG). Ablauf und Inhalt der UVP sind im UVPG geregelt.

Der eigentlichen UVP geht nach § 3a UVPG eine Vorprüfung voraus („Screening“), in welcher über die Notwendigkeit der Prüfung entschieden wird (vgl. Abb. 2.2). Fällt diese positiv aus, wird in einem nächsten Schritt, dem „Scoping“, der Umfang der Untersuchung eingegrenzt. Es folgt die Ausarbeitung der UVS mit den oben genannten Inhalten. Die Ergebnisse der UVP bilden die Grundlage für Stellungnahmen seitens Behörden mit umweltbezogenem Aufgabenbereich und finden Eingang in die spätere Diskussion und Abwägung des Vorhabens.

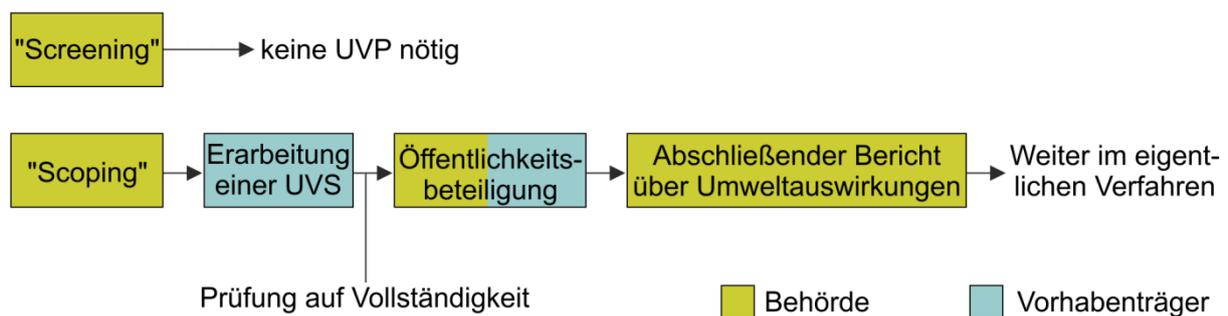


Abbildung 6: Schematischer Ablauf einer Umweltverträglichkeitsprüfung (nach Langhagen-Rohrbach, 2010)

Der Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven ist nach Anlage 1 UVPG UVP-pflichtig. Selbiges hat auch ein Scoping-Termin am 12.08.2008 ergeben (LACON 2013, S. 14). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden entsprechend die Auswirkungen der Maßnahme auf die oben genannten Schutzgüter untersucht und die Ergebnisse in grafischer sowie textlicher Form festgehalten.

Schalltechnische Untersuchung

Wesentlicher Bestandteil der Ausbauplanung ist die Ermittlung der zu erwartenden Lärmmissionen und der daraus resultierenden Ansprüche auf aktiven und passiven Lärmschutz (vgl. §§ 41 und 42 BImSchG).

Für die Beurteilung der Lärmimmission sind die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV (Siehe Tab. 1) maßgebend, da es sich um eine „wesentliche Änderung“ des Schienenweges handelt (vgl. § 1 Abs. 1 16. BImSchV). Dies gilt unmittelbar für die zweigleisig auszubauenden Bereiche. Für die bereits zweigleisig ausgebauten Streckenabschnitte ist dieser Zusammenhang von Streckenausbau und „wesentlicher Änderung“ nach § 1 16. BImSchV formal nicht gegeben, da weder die Schienenwege baulich erweitert, noch weitere Lärmimmissionen durch den Ausbau provoziert werden. Die Immissionen sind vielmehr auf die Inbetriebnahme des JWP zurückzuführen. Jedoch geht das BMVBS aufgrund der erwarteten Zunahme an Güterzügen und den damit verbundenen Ertüchtigungsmaßnahmen für die gesamte Strecke von einer „wesentlichen Änderung“ aus (A.I.T, 2013; S. 7 – 8).

Tabelle 8: Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge von zu bebauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsanlagen. Angaben in Dezibel (A) (nach § 216.BImSchG)

	<u>Tag</u> 6 – 22 Uhr	<u>Nacht</u> 22 – 6 Uhr
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3. In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
4. In Gewerbegebieten	96	59

Als Richtwert für die zu erwartende Schallimmission dient der sog. Beurteilungspegel, der für Schienenwege nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV, unter Einbeziehung der *Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen* (Schall 03, Ausgabe 1990), berechnet wird. Überschreitet dieser Wert „den Immissionsgrenzwert im Tag und/oder Nachtzeitraum, so liegt für das entsprechende Gebäude eine Anspruchsberechtigung vor.“ (ebd., S. 11)

Stehen die Kosten der Schutzmaßnahme in keinem akzeptablen Verhältnis zum angestrebten Nutzen, so ist der Anspruch darauf nicht gegeben (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG). Diesem Anspruch kann in Form von aktivem oder passivem Schallschutz gerecht werden. Aktiver Schallschutz umfasst dabei alle lärm mindernden Maßnahmen, die im direkten Umfeld der Trasse liegen (z.B. Lärmschutzmauern). Als passiven Schallschutz bezeichnet man hingegen jene baulichen Veränderungen an den übermäßig belasteten Gebäuden (z.B. Einbau von Schallschutz-fenstern).

Kann eine bauliche Anlage nicht oder nicht ausreichend durch aktiven Schallschutz abgeschirmt werden, ist es dem Eigentümer jener Anlage möglich, vom Baulastträger eine Entschädigung zu verlangen (vgl. § 42 Abs. 1 BImSchG). Diese ist in Höhe der Aufwendungen für an den baulichen Anlagen erbrachten Schallschutzmaßnahmen zu entrichten (vgl. § 42 Abs. 2 BImSchG).

Die Festlegung von Art und Ausmaß der passiven Schallschutzmaßnahmen wird objektbezogen zwischen Eigentümer und Baulastträger konkretisiert.

Auswirkung elektromagnetischer Felder durch elektrische Bahnstrecken

Um schädliche Wirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Feldstärken zu vermeiden, sind für Leitungsanlagen die in der 26. BImSchV vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten. Die Einhaltung der Grenzwerte ist dem EBA nachzuweisen und dessen Zustimmung als Teil der Planfeststellung anzuführen.

Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Die betriebsbedingten Erschütterungen in Gleisnähe und damit verbundene, Geräuschgenerierende Schwingung von Gegenständen (sekundärer Luftschall oder Körperschall) im Wirkungsraum ist Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung zu genehmigender Bahnanlagen. Gesetzliche Grenzwerte für Erschütterungen sind jedoch nicht im BImSchG und entsprechend auch nicht in der darauf basierenden 16. BImSchV genannt. Bezugsquelle für die Bewertung von Erschütterungen stellt die DIN 4150 Teil 2 dar. Zwischen November 2010 und Juli 2012 fanden Messungen bzgl. der derzeitigen und zu erwartenden Erschütterung im PFA 1 statt.

Schadstoffe

Zur Bewertung betriebsbedingter Emissionen von Luftschadstoffen sind die §§ 2 – 10 der 39. BImSchV anzuwenden. Da infolge der Elektrifizierung der Bestandsstrecke und damit verbundenen Abnahme von mit Verbrennungsmotor betriebenen Zugfahrzeugen von einer Verringerung der Luftschadstoffe ausgegangen wird, bleibt dieser Aspekt der UVP weitestgehend unberücksichtigt (vgl. LACON 2013, S. 261).

Emissionen während der Bauphase (primär Staub) spielen ebenfalls eine untergeordnete Rolle bei der Prüfung.

3.5.2.2 FFH-Verträglichkeitsprüfung

Im Rahmen des von der europäischen Union verabschiedeten Programms „Natura 2000“ gibt es zwei unterschiedliche Gebietstypen, welche von den einzelnen Mitgliedsstaaten der EU an die europäische Kommission weitergereicht werden. In der Bundesrepublik Deutschland werden diese Biotope in einem deterministischen Verfahren von den Bundesländern über das Bundesumweltministerium an die EU-Kommission weitergegeben.

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 5 NABGNatSchG ist die Wirkung eines Projektes auf umliegende Natura 2000-Flächen zu prüfen. Das hierfür anzuwendende Verfahren besteht aus einer FFH-Vorprüfung sowie, wenn nötig, einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (vgl. Abb. 2.3).

In der FFH-Vorprüfung wird festgestellt, ob das zu planende Projekt schädliche Auswirkungen nach § 19 BNatSchG Abs. 1 auf tangierende Natura 2000-Flächen haben könnte. Ist dies der Fall, wird eine FFH-Verträglichkeitsprüfung eingeleitet. Sie hat zum Ziel, die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Maßnahme auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete zu erfassen. Ist demnach eine Situationsverschlechterung durch das Projekt unvermeidbar, ist dieses unzulässig. Eine Ausnahme besteht dann, wenn in der Prüfung der Ausnahmenvoraussetzungen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses gegeben sind sowie „zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen“ (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) nicht möglich sind. Im Rahmen des PFV für die Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven musste für das in PFA 1 befindliche FFH-Gebiet „Mittlere und Untere Hunte (mit Barneführer Holz und Schreensmoor)“ lediglich eine FFH-Vorprüfung durchgeführt werden (LACON, 2013).

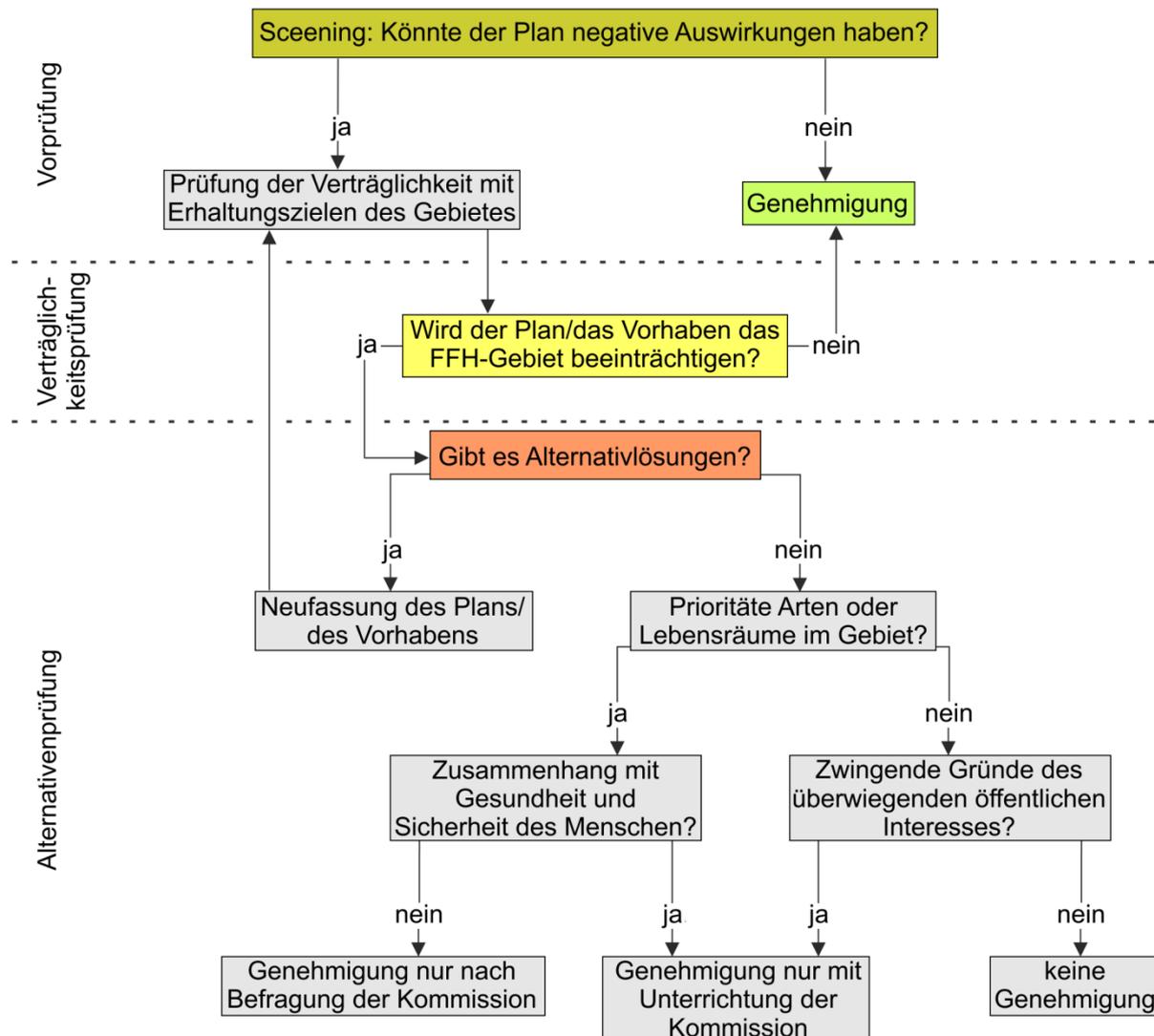


Abbildung 7: Entscheidungskaskade der FFH-Verträglichkeitsprüfung (nach VL Schaal, 2013)

3.5.2.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Auf Basis der Ergebnisse aus UVP und FFH-Vorprüfung bzw. FFH-Verträglichkeitsprüfung werden konkrete Naturschutz- und Landschaftspflegemaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen) abgeleitet, die nicht vermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt auszugleichen oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (vgl. § 15 Abs. 2 BNatSchG).

3.5.3 Planfeststellung

„Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt [...]“ (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Das EBA als planfeststellende Behörde hat in einem ersten Schritt zu überprüfen, ob das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde (PF-RL 22 Abs. 1), die feststellungs-relevanten Sachverhalte ausreichend geklärt sind und die Rechtsnormen zwingenden Rechts (vgl. PF-RL 8 Abs. 4, 4a) beachtet wur-

den. Sind ein oder mehrere Kriterien hiervon nicht erfüllt, kann eine Korrektur veranlasst werden.

Ein essentieller Bestandteil der Planfeststellung ist die Abwägung der „für das Vorhaben sprechenden Interessen einerseits und [...] [der] von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Belange der Umwelt andererseits gegeneinander und untereinander [...]“ (PF-RL 23 Abs. 3). Eine Gewichtung der Belange ist nur unter Berücksichtigung der Bedeutung der verschiedenen Belange zulässig. Erhebliche Mängel bei der Abwägung der verschiedenen Belange – also jene Mängel, die offensichtlich sind und Einfluss auf das Abwägungsergebnis haben –, sind im Rahmen einer Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren zu beheben (§ 75 Abs. 1a VwVfG). Ist dies nicht möglich, kommt es zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses.

Nach § 74 Abs. 2 VwVfG muss das EBA in einem weiteren Schritt über jene „Stellungnahmen und [...] fristgerecht erhobenen Einwendungen/Forderungen [entscheiden], über die im Anhörungsverfahren keine Einigung erzielt wurde“ (PF-RL 23 Abs. 4). Dies beinhaltet insbesondere Entscheidungen über die Inanspruchnahme von Grundstücken/Rechten Dritter (vgl. 22 Abs. 1 VwVfG) als auch über durchzuführende Schutzmaßnahmen und Entschädigungen dem Grunde nach. Die Höhe der Entschädigung wird letztlich durch Entschädigungsverfahren auf Basis der jeweiligen Landesgesetze (z.B. NEG) geregelt.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss geht eine *Konzentrationswirkung* einher, d.h. es sind seitens des Vorhabenträgers keine weiteren Genehmigungen von Behörden einzuholen (ausgenommen wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen). Der Beschluss muss in den betroffenen Gemeinden für zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt und dies ortsüblich bekannt gemacht werden (§ 74 Abs. 4 VwVfG). Weiter ist dem Vorhabenträger, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden wurde sowie den Vereinigungen, die Stellungnahmen und Einwendungen erhoben haben, eine Kopie des Beschlusses zuzusenden.

Die Möglichkeit gegen den Planfeststellungsbeschluss vorzugehen ist auf einen Monat nach Beginn der Beschlusszustellung befristet (PF-RL 28 Abs. 5). Der hierfür „zulässige Rechtsbehelf [...] ist die verwaltungsgerichtliche Klage“ (PF-RL 28 Abs. 1). Klageberechtigt sind grundsätzlich nur jene Personen, die durch den Verwaltungsakt in ihren privaten Interessen verletzt werden (vgl. § 42 Abs. 2 VwGO; Art. 19 Abs. 4 GG). Abweichend hiervon steht Umweltvereinigungen gemäß § 3 UmwRG und Verbänden gemäß § 3 BGG unter Vorausset-

zung der §§ 64 BNatSchG bzw. 13 BGG der Klageweg offen, ohne dass diese in den eigenen Rechten betroffen sein müssen.

Gegenstand der Klage kann die teilweise oder vollständige Aufhebung des Beschlusses sein (Aufhebungsklage) oder die Forderung nach weiteren Regelungen, bspw. zusätzliche Schutzmaßnahmen (Verpflichtungsklage) (vgl. § 42 Abs. 1 VwGO). Sind keine Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben worden oder alle Klageverfahren ohne aufhebende Wirkung auf den Beschluss abgeschlossen, so tritt die Bestandskraft der Planfeststellung ein – der Planfeststellungsbeschluss wird unanfechtbar.

Durch die Unanfechtbarkeit des Plans tritt die sog. *Duldungswirkung* ein, wonach die Zulässigkeit des Vorhabens sowie dessen Folgen zu akzeptieren sind (vgl. DE WITT 2011). „Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung [sind] ausgeschlossen“ (§ 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG). Forderungen nach Entschädigung oder Schutzmaßnahmen sind dann nur noch zulässig, wenn „nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen“ (ebd.) auftreten.

Antagonistisch zur Duldungswirkung steht die von der planfeststellenden Behörde ausgehende *Gestaltungswirkung*, welche sich auf die von dieser Behörde ausgehenden Regelungen und Weisungen zur Planung beziehen (vgl. SIEGEL 2011). Der Planfeststellung folgen weitere Verfahren z.B. bzgl. der zu enteignenden Flächen sowie die Ausführungsplanung und Projektbetreuung (vgl. KOCHENDÖRFER, 2000), die hier aber nicht weiter behandelt werden.

3.6 Einbindung der betroffenen Gemeinden in die Planung

Gemeinden obliegt gem. Art. 28 Abs. 2 GG das Recht der Selbstverwaltung. Daraus leitet sich die gemeindliche Planungshoheit ab, die in Gestalt von Bebauungsplänen zum Ausdruck gebracht wird. (vgl. § 1 Abs. 3 BauGB). Die Planung von überörtlich bedeutsamen Maßnahmen stellt eine Einschränkung dieser Planungshoheit dar. So kann für Bundes- und Landesvorhaben die Einvernehmensefordernis zurückgestellt werden, um auch gegen den Willen einer Gemeinde ein Projekt von öffentlichem Interesse durchzusetzen (vgl. § 37 Abs. 1 BauGB). Grundsätzlich ist es einer Gemeinde ohnehin nur dann möglich eine Fachplanung zu verhindern, wenn durch jene Planung „eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht.“ (BVerwG 9 B 9.06)

Planungsrechtlich sinnvoller erscheint die frühzeitige Einbindung der Gemeinde in den Prozess der Planfeststellung, was für diese zwar mit dem Verlust der Einvernehmenserfordernis verbunden ist (§ 38 BauGB), jedoch mehr Raum bietet, um planungsrechtliche Kollisionslagen auszuräumen als es bei dem Beharren auf die Selbstverwaltung der Fall wäre (KRÜPER, 2010). Bereits in denen dem PLV vorgelagerten Planungsschritten wird die betroffene Gemeinde eingebunden.

Auf Landesebene kommt es sowohl bei der Erstellung des LROP als auch bei dessen Änderung infolge von raumbedeutsamen Planungen neben der Einbindung der anerkannten Vereinigungen und Verbände auch zu jener der von der Maßnahme tangierten Landkreise, Gemeinden sowie Fachbehörden. Gleiches gilt für die Aufstellung, Fortschreibung und Änderung der RROP der niedersächsischen Landkreise (vgl. § 3 Abs. 2 NROG). Diese Einbindung erfolgt in Form von Stellungnahmen, Bedenken und Anregungen zu wesentlichen Inhalten der Planung seitens genannter einzubeziehender Institutionen, die vom Planungsträger zu erörtern sind (vgl. § 3 Abs. 5 NROG). Die letztlich im LROP und RROP definierten Planungsziele und Projekte besitzen eine Bindungswirkung, die städtebaulichen Entscheidungen der Gemeinde sind entsprechend unterzuordnen (vgl. § 1 Abs. 4 BauGB).

3.7 Rechtliche Hintergründe zur Forderung an der Ausbauplanung in Oldenburg

3.7.1 Verwirklichung von Umgehungsstrasse und Bestandsstrecke

Eine für die Stadt Oldenburg reizvolle Option besteht in der Verwirklichung einer Umgehungsstrasse (vgl. Stadt Oldenburg, 2012). Erste Untersuchungen dieser Idee sind erfolgt (vgl. BREUER, 2013; Thalen Consult, 2013; KÜFOG, 2013, KOHNEN, 2013).

Eine Realisierung dieser Neubautrasse ist jedoch nur dann legitim, wenn der Ausbau der Bestandsstrecke nicht möglich ist. Hintergrund ist, dass die jetzige und zukünftige Verkehrssituation derzeit nicht die Realisierung beider Vorhaben rechtfertigen. Dies würde gegen § 7 BHO verstoßen.

3.7.2 Stopp der Planung

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Oldenburg forderte in einem Antrag für die Bahnausschusssitzung vom 25. Juni 2014 einen Stopp der Planungen zum Ausbau der Bestandsstrecke (vgl. NWZ, 17.06.2014). Als Begründung hierfür wird das Fehlen einer Planrechtfertigung angeführt, die Planung sei also nicht „vernünftigerweise geboten“ (vgl. PF-RL 8 Abs. 2).

Eine Feststellung des Bedarfs und damit auch eine Rechtfertigung der Planung können durch verschiedene Gründe gegeben sein, die in der Planfeststellung zu nennen sind.

Für Schieneninfrastrukturprojekte ist die Planung schon dann „vernünftigerweise geboten“, wenn diese im BVWP aufgenommen ist und dadurch ein überwiegendes öffentliches Interesse sowie Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses der Eisenbahn dient (vgl. Juramagazin, o.J.; BVerwG 7A 7.09 Satz 2). Ein Planungsstopp ist aus genanntem Grund nicht zu erwarten.

4. Politische Willensbildung

4.1 Einleitung

Dieser Teil der Arbeit setzt sich mit der politischen Willensbildung auseinander. Beleuchtet werden hierfür Stellungnahmen der vertretenen Parteien des Oldenburger Stadtrates sowie der Rasteder SPD-Fraktion zu den nachfolgenden Themengebieten.

In dem Themenbereich „Öffentlichkeitsarbeit“ sollte erfragt werden, wie weit die Partei Initiative ergreift, die BürgerInnen über die Problematik zu informieren. Eine weitere Frage befasst sich mit den Möglichkeiten, die gegeben sind, um mit BürgerInnen in den Dialog zu kommen sowie auf welche Quellen die Öffentlichkeit zurückgreifen kann, um eigenständig an Informationen zu gelangen.

Die Fragen der Kategorie „Wirtschaft“ behandeln zum einen die Kosten der verschiedenen Trassen sowie deren Verteilung, mit besonderen Schwerpunkt auf die anfallenden Kosten für die Stadt Oldenburg. Ebenso wird hier das Thema Lärmschutz aufgegriffen. Wie eine Umgehungstrasse alternativ verlaufen könnte, wird in gleichnamiger Kategorie erfragt.

Im folgenden Fragenkomplex wurden Fragestellungen formuliert, wie z.B. welche Möglichkeiten und Handlungsoptionen die Politik gegen Pläne der Deutschen Bahn AG hat. Außerdem wird ein eventueller Konsens erfragt und unter welchen Bedingungen ein solcher gefunden und akzeptiert werden könnte. In Bezug auf Enteignungen soll unter anderem die Frage geklärt werden, ob eher eine Entschädigung oder eine Enteignung stattfinden soll und wer diese vornehmen würde bzw. wie diese umgesetzt würde. Die genauen Formulierungen sind dem Fragebogen im Anhang zu entnehmen. Allerdings war es in den meisten Interviews aufgrund von Zeitbeschränkung nicht möglich, alle Fragen zu stellen. Daher wird in den Thementeil der Parteien nicht das komplette Fragenspektrum behandelt.

Die Auswahl der zu befragenden Parteien erfolgte nach der Anzahl der Sitze einer Partei im Oldenburger Stadtrat. Dieser setzt sich nach [1] wie folgt zusammen:

- SPD: 17 Sitze
- Bündnis 90/Die Grünen: 14 Sitze
- CDU: 10 Sitze
- Die Linke: 3 Sitze
- FW-BfO (Freie Wähler – Bürger für Oldenburg): 2 Sitze

- FDP: 1 Sitz
- Piraten: 1 Sitz
- WFO (Wählergemeinschaft für Oldenburg): 1 Sitz
- NPD: 1 Sitz

Auf die obersten vier Parteien wird im folgenden Verlauf eingegangen. Die Rangfolge nach den Sitzen wird bei der Vorstellung der Parteien sowie bei deren Stellungnahmen beibehalten. Ursprünglich war geplant, auch die Freien Wähler- Bürger für Oldenburg zu einem Interview zu treffen, da jede Kontaktaufnahme aber unbeantwortet blieb, entfällt eine Stellungnahme der Partei.

Sozialdemokratische Partei Deutschland (SPD)

Die Partei mit den meisten Sitzen im Stadtrat ist die SPD. Zum Thema Streckenausbau in Oldenburg wird ein Schwerpunkt auf den Lärmschutz gelegt, welcher bereits dann greifen soll, wenn die eigentlichen Lärmschutzwände noch nicht installiert sind. Je nach Ausgang der Machbarkeitsstudie wäre eine Alternative für die Streckenführung durch Oldenburg im Gespräch mit Nachbargemeinen und Bund zu diskutieren [2].

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mitglied des Oldenburger Stadtrates sind BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erstmals seit der Wahl 1981 [3]. In der heutigen Konstellation des Rates besetzt die Partei eine Anzahl von 14 Plätzen und bildet somit die zweitstärkste Fraktion [4]. Die Grünen sprechen sich gegen einen innerstädtischen Trassenverlauf aus. So stellen sie zum Beispiel auch für Anlieger Formulare und Hilfestellungen zur Formulierung von Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren zur Verfügung [5].

Christlich Demokratische Union Deutschland (CDU)

Der Kreisverband in Oldenburg wurde 1946 gegründet und zählt heute mehr als 800 Mitglieder [6]. In dem 2011 veröffentlichten Parteiprogramm geht die Partei in Bezug auf die Bahnthematik im Zusammenhang mit dem Jade-Weser-Port auf die Punkte Lärmschutz und Sicherheit für Gefahrguttransporte ein, die gewährleistet sein müssen. Dazu forderte sie eine Machbarkeitsstudie, welche alternative Trassenverläufe prüfen soll [7].

Die Linke

Die Linke ist mit 3 Sitzen die viertstärkste Fraktion im Stadtrat [1]. Sie sieht sich als starke Opposition in Oldenburg und spricht sich gegen den bisher geplanten Trassenverlauf aus.

Im Folgenden werden die Stellungnahmen der vorgestellten Parteien auf die genannten Themenschwerpunkte geschildert.

4.2 Positionen der befragten Parteien

Position der Partei SPD

In Bezug auf das Thema wurde mit Gesine Multhaupt von der SPD ein Interview geführt. Frau Multhaupt ist die stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Bahnangelegenheiten und die Vorsitzende des Verkehrsausschusses, beides mit Sitz in Oldenburg. Frau Multhaupt war von 2002 bis 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages und engagiert sich derzeit in Oldenburg für das Bildungssystem, für die Bereiche Pflege und Gesundheit sowie für die Verkehrspolitik [8].

Die Sitzungen der oben genannten Ausschüsse werden öffentlich in den ortsansässigen Zeitungen beworben und es ist immer eine breite, interessierte Öffentlichkeit anwesend. Auch über die Internetseite der Stadt können die anstehenden Sitzungen sowie deren Protokolle eingesehen werden, denn laut der SPD seien die Ausschüsse die Orte, an denen Politik gemacht wird. Die SPD bietet interessierten BürgerInnen auch außerhalb der Sitzungen eine Reihe von Informationsveranstaltungen an. Diese finden auch parteiübergreifend von Bürgervereinen und -initiativen statt. Allerdings stellt die SPD ein wenig in Frage, ob es zum jetzigen Zeitpunkt noch zielführend sei, die BürgerInnen der Stadt Oldenburg und aus anderen Landkreisen weiterhin zu informieren. Denn das Planfeststellungsverfahren (PFV), welches seit April abgeschlossen ist und in welchem Einwände gegen den Ausbau der Bahnstrecke erhoben werden konnten, werde derzeit ausgewertet. Daher stelle sich die Frage: Wie geht es weiter? Und erst wenn diese Frage beantwortet werden könne, sei es wieder lohnenswert, die BürgerInnen erneut über den weiteren Ablauf zu informieren.

Zu der Frage, ob die Stadt Oldenburg einen wirtschaftlichen Nutzen aus dem Ausbau des Schienenverkehrs ziehen kann, lautet die Antwort, dass die Stadt nur indirekt davon Gebrauch machen könne. Denn durch die fast globale Vernetzung des Tiefseewasserhafens am Jade-Weser-Port wirke sich das Projekt aufgrund neuer Unternehmen, neuer Arbeitskräfte, neuer Innovationen, einer guten Infrastruktur und nützlichem Fachwissen in erster Linie positiv auf

die gesamte Region aus. Der Jade-Weser-Port sei in einem Raum, in dem verhältnismäßig viele Unternehmen abgewandert sind, etwas Stabiles und könne sich bei der hohen Konkurrenz an den norddeutschen Häfen gut durchsetzen. Denn als renommierter Tiefseewasserhafen bringe der Jade-Weser-Port auch für europäische Regionen Vorteile.

Bezüglich der Kosten, die eventuell auf die Stadt Oldenburg zukämen, sagte die SPD nichts Konkretes. Kosten seien relativ und würden steigen oder sinken und es sei schwierig, derzeit mit festen Zahlen zu operieren. Hinzu käme, dass der Ausbau der Bahnstrecke ein Bundesprojekt sei und die Stadt daher nur ein Drittel der Kosten tragen müsse. Allerdings wurden bereits einige Gutachten erstellt, die sich mit Gefahrenschutz und Lärmbelastungen befassen. Diese Gutachten wurden aus der Stadtkasse bezahlt, da dies Themen sind, die primär von der Stadt zu bearbeiten sind. Der Gefahrenschutz spielt hauptsächlich an den höhengleichen Bahnübergängen z.B. an der Alexanderstraße oder in Osternburg eine wichtige Rolle. Des Weiteren herrschen dort hohe Schrankenschließzeiten mit großen Verkehrsstaus, die wiederum Umwelt- und Lärmbelastungen mit sich bringen. Würden diese höhengleichen Bahnübergänge renoviert, so sei die Stadt ebenfalls mit einem Drittel an den Kosten beteiligt.

Das Thema Lärmschutz sei derzeit sehr empfindlich. Zum einen seien die finanziellen Mittel stark begrenzt, zum anderen sei die Frage nach Lärmschutz überall in Deutschland sehr präsent, sei es an Schienenwegen, Autobahnen oder Flughäfen. Der Schallschutz ist daher gesetzlich geregelt, jedoch sind dies nur minimale Anforderungen. Um effizient gegen Lärmbelastungen vorzugehen, müssen neben Schallschutzmauern auch technische Dinge am Radlager eines Zugwaggons so verändert werden, dass der Geräuschpegel vermindert wird. Eine Schallschutzwand sei aber auch immer eine Frage der Akzeptanz bei den BürgerInnen, da sie ein stark städtebauliches Element ist. Es bestehe zwar ein Schutz vor Lärm, jedoch sei eine Schallschutzmauer auch ein Sichtschutz bzw. die Trennung eines Stadtteils. Somit ist dies eine Thematik, welche die BürgerInnen stark emotional beteiligt und diese auch gefragt sind, was alternativ unternommen werden könne.

Auf die Frage, wie die Umgehungstrasse gestaltet werden soll und ob sie durch landwirtschaftliche Flächen oder Naturschutzgebiete verlaufen soll, antwortete die SPD, dass es um Oldenburg herum immer Nutzungskonflikte geben werde. Dabei sei auch das Umland, wie z.B. der Landkreis Ammerland betroffen. In Folge dieser Nutzungskonflikte werden Ersatzzahlungen von LandwirtInnen, da diese einen Anspruch darauf haben, oder Enteignungen immer wahrscheinlicher und es müsse entsprechende Verhandlungen geben, um die Regelung

gen der gesetzlichen Auflagen zu besprechen. Auf die Frage, ob solche Ersatzzahlungen bereits in Anspruch genommen wurden, gab die SPD zur Antwort, dass der derzeitige Trassenverlauf bekannt, im Raumordnungsverfahren (ROV) festgehalten und seit vielen Jahren in Gebrauch sei und es keine Probleme gebe. Die neue Trassenführung sei hingegen nur eine Idee bzw. befinde sich in einem Planungsstadium, in dem noch nichts festgelegt wurde und es somit auch noch zu keinen Interessenkonflikten mit LandwirtInnen gekommen sei.

Es wurde im weiteren Verlauf des Gespräches hinzugefügt, dass die jetzigen Planungen nicht zwangsläufig zu einer Umsetzung führen müssen. Es sei zurzeit ein Verfahren mit einem offenen Ausgang. Stelle man bei Abwägungen fest, dass der Nutzen der Bahntrasse zu gering wäre bzw. wenn die Eingriffe zu groß werden, dann käme es zu keiner Umsetzung der Pläne. Die SPD sei sehr daran interessiert, die bestehenden Probleme zu lösen, es ergebe aber auch Sinn, sowohl die Umgehungstrasse als auch die innerstädtische Trasse gleichermaßen zu unterstützen. Jedoch ist es in Hinblick auf einen sich wirtschaftlich stabilisierenden Jade-Weser-Ports sinnvoller, Lösungen zu finden, um den Güterverkehr aus der Stadt Oldenburg heraus zu holen. Allerdings sei die SPD weiterhin an einer Doppelstrategie interessiert: Die bestehenden Probleme an der derzeitigen Trasse dürften nicht vernachlässigt werden und die Planungen der Umgehungstrasse sowie der innerstädtischen Trasse müssten gleichermaßen gefördert werden. Dabei müsse darauf geachtet werden, dass alle Konflikte, sei es mit LandwirtInnen oder BürgerInnen, so gut es geht gelöst werden.

Zusätzlich zur Oldenburger SPD wurde die SPD aus Rastede befragt. Rüdiger Kramer, der SPD-Fraktionsvorsitzende im Rasteder Gemeinderat, erklärte sich bereit, den Fragenkatalog per E-Mail zu beantworten.

In Bezug auf die Öffentlichkeitsarbeit biete auch die Rasteder Partei öffentliche Informationsveranstaltungen sowie die Möglichkeit der E-Mail-Kontaktierung an. Des Weiteren seien die Pläne im Rathaus einsehbar. In Hinblick auf den Verlauf der Umgehungstrasse antwortete die SPD Rastede, dass sie davon ausgehe, dass der derzeitige Streckenverlauf bestehen bleibe und bereits in das Landschaftsbild integriert sei. Hinzukommende Lärmschutzwände sollen zukünftig von der Gemeinde und den direkten Anwohnern begrünt werden, die zugehörige Freigabe durch die Deutsche Bahn AG stehe jedoch noch aus.

In Bezug auf die Frage, durch welche Möglichkeiten und Handlungsoptionen die Deutsche Bahn AG von der Umgehungstrasse überzeugt werden könne, antwortete die Rasteder SPD,

dass Gespräche zwischen der Stadt Oldenburg und den Nachbarkommunen angebracht seien, da es sich um ein Gemeinschaftsprojekt handle.

Zu dem Thema „Enteignungen“ äußerte die Rasteder SPD, dass alle betroffenen GrundstückseigentümerInnen Entschädigungen erhalten, sollte es zu einer Umgehungstrasse kommen. Enteignungen dürfen dabei allerdings immer nur die letzte Möglichkeit sein. Um die Akzeptanz des geplanten Vorhabens bei den BürgerInnen von Rastede zu erhalten, seien ortsübliche Zahlungen angemessen. Ob betroffene Personen mit Ausgleichsflächen entschädigt werden könnten, wäre eine Verhandlungssache. Denn die Ersatzflächen müssten hofnah liegen, damit sich ein/e LandwirtIn zu einem Tausch bereit erkläre. Dies müsse man jedoch in jedem Einzelfall prüfen.

Position der Partei Bündnis 90/ DIE GRÜNEN

Dr. Armin Frühauf wurde in seiner Position als Abgeordneter der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Stadtrat zum Thema Bahnproblematik in Oldenburg befragt. Frühauf ist Rechtsanwalt und neben seiner Parteitätigkeit auch unter anderem bei der Bürgerinitiative „Interessengemeinschaft der Bahnanlieger in Oldenburg (IBO)“ und „Lärmschutz im Verkehr (LiVe)“ aktiv.

Eines der Grundprinzipien von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN (im Folgenden auch Grüne genannt) ist die Basisdemokratie, die besagt, dass Entscheidungen nicht durch gewählte RepräsentantInnen, sondern – wenn möglich – durch unmittelbare Beteiligung der Betroffenen getroffen werden. Daher ist es den Grünen wichtig, den BürgerInnen vielfältige Möglichkeiten zu bieten, sich über den Themenkomplex der Bahnumgehung Oldenburg zu informieren. Zum einen gibt es viele Unterlagen auf der Website der Grünen Oldenburg. Hier sei als Beispiel die FAQ- Tabelle genannt (s. [9]), in der die Grünen 35 Fragen zu den Themen Lärmschutz und Umfahrungstrasse ausführlich beantworten. Zum anderen können interessierte BürgerInnen über die Internetpräsenz Kontakt in Form von Telefon oder E-Mail aufnehmen. Bei Bedarf werden Termine in der Geschäftsstelle mit der Projektgruppe mit Themenschwerpunkt Bahnproblematik vereinbart. Diese Art der Information und Beteiligung der BürgerInnen am politischen Prozess wird vor allem zur Einreichung von Beschwerden genutzt.

Bei den so genannten „Montagsrunden“, die in der Regel wöchentlich in der Geschäftsstelle von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN stattfinden, werden diverse politische Themen diskutiert.

Zu diesen Diskussionsrunden sind alle Interessierten eingeladen. Die Bahnproblematik war mehr als einmal dort der Schwerpunkt.

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN favorisieren klar den Trassenverlauf, der das Stadtgebiet von Oldenburg umgeht. Die Umgehungstrasse habe laut Grünen den Nachteil, dass sie teurer umzusetzen sei als die Stadttrasse. Allerdings gab Frühauf zu bedenken, dass in der Kalkulation der Stadttrasse keine Folgekosten mitberechnet worden seien. Folgekosten seien zum Beispiel die Sanierung von Gebäuden, die aufgrund der andauernden Vibration des Schienenverkehrs Schäden erleiden. Daher sei es fraglich, ob die Umgehungstrasse wirklich teurer werde.

Die Vorteile sehen die Grünen im schnelleren Bau der Umgehungstrasse und darin, dass nicht unter „rollendem Rad“ gebaut werden muss. Dadurch werden Störungen im bestehenden Schienenverkehr sowie im Straßenverkehr minimiert. Würde hingegen die Stadtstrecke ausgebaut werden, müsse dazu die Strecke an den Schnittpunkten mit Straßen untertunnelt bzw. überbrückt werden. Außerdem müsse neben der bestehenden Eisenbahnbrücke noch eine weitere gebaut werden. Dies würde das Stadtbild nachhaltig im negativen Sinne verändern.

Des Weiteren könnten durch die Auslagerung des Güterverkehrs Strecken frei werden und es könnte sich in Oldenburg ein positives Potenzial entwickeln, dass Stadtteile z.B. wieder zusammen wachsen können. Daher ist es für die Grünen auch keine vertretbare Variante, erst die innerstädtische Strecke auszubauen und anschließend die Umgehungstrasse zu bauen. Außerdem könne das Geld für die Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Port nur in ein Projekt fließen. So wäre es erst ab einer Streckenauslastung von 300 Zügen in 24 Stunden pro Richtung (d.h. wenn durch die Stadt Tag und Nacht alle 5 Minuten Züge führen und kein Zug mehr auf die Strecke passe) möglich, eine zusätzliche Bahnstrecke zu bauen.

Da Anfang April erst die Frist zur Einreichung von Einwänden gegen das PFV zum Ausbau der Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg abgelaufen ist, könne der endgültige Verlauf der Trasse noch nicht festgestellt werden. Erst nach Sichten aller Einwendungen könne über einen exakten Trassenverlauf diskutiert werden.

Die Grünen haben versucht, viele BürgerInnen zu mobilisieren, Einwände gegen die Pläne der Deutschen Bahn AG zu schreiben, so dass sich die politischen Vertreter auf diese Einwände berufen können.

Um Druck auf die DB AG aufzubauen, die Umgehungstrasse zu bauen, könne versucht werden, die Speditionsfirmen von den Vorteilen der Umgehung zu überzeugen. Denn die Spediti-

onen würden davon insofern profitieren, dass auf der Umgehungsstrasse der Güterverkehr schneller laufen würde, da es dort zu keinen Nutzungskonflikten während des Baus käme und auch bei laufendem Betrieb die Züge schneller fahren könnten, da sie sich nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen innerhalb des Stadtgebiets halten müssten. Dies müsse eingehalten werden, denn ein rein baulicher Lärmschutz sei bei Durchschnittsgeschwindigkeit der Güterzüge nicht umsetzbar.

Enteignungen seien bei beiden Trassenverläufen unumgänglich, wobei der Flächenbedarf, der von der Deutschen Bahn AG neu erworben werden muss, bei der Umgehungsstrasse höher liege, als beim Ausbau der Stadttrasse. Die Grünen sehen die Notwendigkeit des Flächenbedarfs, streben aber eine Lösung an, in der beide Seiten sich einigen und entschädigt wird. Wenn dies nicht möglich ist, würde notfalls auch enteignet werden. Es sei aber laut Grünen vor allem darauf zu achten, dass Enteignungen vorher geplant und nicht überflüssigerweise durchgeführt würden. Den Oldenburger Fall, dass eine Person enteignet wurde und ihr dadurch die Lebensgrundlage entzogen wurde, dürfe sich nicht wiederholen.

Position der Partei CDU

Aufgrund von zwei nicht stattgefundenen Terminen für ein Interview erklärte sich CDU-Kreisvorsitzender Olaf Klaukien bereit, eine schriftliche Stellungnahme zum Thema zu geben. Die BürgerInnen aus Oldenburg können sich zunächst über die Internetseite der CDU über den Stand zum Thema aus ihrer Sicht durch Veröffentlichung der Presseberichte informieren. Zudem werden dort sowohl E-Mail-Adressen als auch Telefonnummern angeboten, über die sie sich dann in Verbindung setzen können. Ein Ansprechpartner wird sich mit den Fragen beschäftigen und gegebenenfalls sogar ein Termin mit den jeweiligen InteressentInnen absprechen. Ansonsten ist die CDU auch durch regelmäßige Informationsstände in der Innenstadt präsent.

Im Falle des Ausbaus der Bestandsstrecke müsste sich die Stadt Oldenburg an den Kosten für den Wegfall von Bahnübergängen beteiligen. Ein Beispiel hierfür wäre der Bahnübergang Alexanderstraße, der durch den Ausbau entfernt werden müsste. Nach Aussage der CDU kostete diese Maßnahme ca. 30 Millionen Euro, wovon die Stadt Oldenburg 10 Millionen Euro bezahlen müsse. Im Falle des Baus der Umgehungsstrasse müsse die Stadt Oldenburg allerdings keine Kosten übernehmen. Auf die Frage des Kosten-Nutzen-Faktors sei es aus Sicht der CDU daher auch wichtig, dass die BürgerInnen mitberücksichtigt werden, die den vielen Beeinträchtigungen ausgesetzt werden würden und nicht nur die rein betriebswirtschaftliche

Bewertung der Deutschen Bahn AG, die der Oldenburger Problemlage nicht gerecht wird. Aus Sicht der CDU ist nur die Umgehungsstrasse ökonomisch vertretbar. Dies wird allerdings nicht nur durch die Baukosten begründet. Zum einem werden die Punkte aufgezählt, dass bei dem Ausbau der Bestandsstrecke sowohl Wertverluste bei den Immobilien entstehen als auch durch Lärmschutzwände große Gebiete entwertet werden. Zum anderen könnten die vermehrten Schrankenschließzeiten staubedingte Wartezeiten verursachen, die bei Betrieben ökonomischen Schaden verursachen. Aus Sicht der CDU wäre auch für die Deutsche Bahn AG die Umgehungsstrasse ökonomischer, da auf der Bestandsstrecke eine Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet werden müsse und auf der Umgehungsstrasse vermutlich nicht. Speziell zum Lärmschutz wurde von der CDU berichtet, dass im Streckenabschnitt zwischen dem Oldenburger Hauptbahnhof und der Oldenburger Stadtgrenze in Richtung Wilhelmshaven ein aktiver Lärmschutz mit Lärmschutzwänden in Höhe von vier bis sechs Metern eingerichtet werden soll sowie passiver Lärmschutz an den Häusern der BürgerInnen. Allerdings findet die CDU diese Maßnahmen unzureichend, da ein nächtlicher Zugverkehr mit einer Frequenz mit bis zu sechs Zügen pro Stunde die BürgerInnen trotz Lärmschutz stark belasten werde.

Zur Gestaltung der Umgehungsstrasse äußerte sich die CDU insoweit, dass die Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe so gering wie möglich zu halten seien und ein Neubau von Verkehrswegen zwangsläufig immer durch landwirtschaftliche Flächen führt. Des Weiteren verweist die CDU darauf, dass die von Gutachtern geplante Umgehungsstrasse derzeit alleine dazu dient, den bezüglich der Deutschen Bahn AG favorisierten Ausbau der Bestandsstrecke juristisch zu verhindern. Daher ist der Verlauf der Umgehungsstrasse noch nicht festgelegt und wäre in einem neuen PFV zu gestalten.

Um gegen die Pläne der Deutschen Bahn AG vorzugehen, hat laut CDU die Politik beschlossen, umfangreiche Einwendungen gegen den Ausbau zu erheben. Damit wurden auch ca. 8000 BürgerInnen überzeugt, die ebenfalls entsprechende Einwendungen gegen den Ausbau der Bestandsstrecke aussprachen. Ein Konsens ist laut CDU auch derzeit nicht in greifbarere Nähe, da die Deutsche Bahn AG sich noch nicht mit den berechtigten Sorgen der Oldenburger BürgerInnen befasst hat und somit auch keine Gesprächsbereitschaft zeigt. Ein Kompromiss müsste laut CDU in jedem Fall ein Nachtfahrverbot sein. Allerdings wird befürchtet, dass dieses nicht vorstellbar ist, da die Deutsche Bahn AG den Güterverkehr nachts abwickeln möchte.

Zur Realisierung der Umgehungstrasse solle zunächst versucht werden, mit den LandwirtInnen eine einvernehmliche Übergabe der benötigten Flächen gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu verhandeln. Daher sei die Enteignung der allerletzte Schritt zur Realisierung der Umgehungstrasse und selbst in diesem Falle bekämen die LandwirtInnen eine Entschädigung.

Position der Partei Die Linke

Im Folgenden werden die Aussagen aus dem Interview mit dem Bundesparteitagsdelegierten Hans-Hennig Adler von der Partei Die Linke wiedergegeben.

Die BürgerInnen können sich über das politische Handeln der Partei Die Linke und ihren Ansichten im Internet informieren. In Bezug auf Oldenburg existieren zwei Internetseiten, die umfassend über das politische Geschehen berichten, zum einen Die Linke - Kreisverband Oldenburg [10] und die Fraktion Die Linke - Oldenburg [11]. Zudem organisiert die Partei Veranstaltungen zu aktuellen politischen Themen, so auch zum Thema Bahnausbau. Bereits im März 2014 fanden dazu zwei Veranstaltungen statt, um die BürgerInnen über das Verfahren und die aktuelle Lage zu informieren.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Ausbaus der Bestandsstrecke über den voraussichtlichen Zeitraum des Baus von 4-6 Jahren mit der alternativen Strecke, die westlich der A29 verlaufen könnte, sei die Umgehungstrasse verträglicher für die Stadt Oldenburg. Für diese Ansicht spricht sich Die Linke auf ihren Internetseiten deutlich aus und untermauert diese mit zahlreichen Argumenten. Dies spiegelte sich auch im Interview wider. Adler stellt weiterführend dar, warum der von der Deutschen Bahn AG favorisierte Ausbau der Bestandsstrecke wenig sinnvoll sei. Zum einen bestünde kein Handlungsdruck. Der Jade-Weser-Port sei aktuell wirtschaftlich von geringer Bedeutung, da zurzeit wenig Handel über diesen Hafen abgewickelt werde. Es gäbe also genügend Zeit, die Bahnumgehung umzusetzen. Die Deutsche Bahn AG ist trotzdem für den zunächst kostengünstigeren Ausbau der Bestandsstrecke.

Der Ausbau der Bestandsstrecke führe jedoch zu einer Vielzahl von Problemen, vor allem bezüglich des Lärmschutzes. Lärmschutzwände, die der Lärmbelästigung entgegenwirken sollen, seien nicht so umsetzbar, dass dieses Problem gelöst werden könne. Nur eine 9,15m hohe Lärmschutzwand könne den Lärm so mindern, dass die Grenzwerte eingehalten werden können. Ausgleichend hierzu würden Zahlungen geleistet, damit Betroffene sich dreifach verglaste Fenster und Lüftungsanlagen anschaffen könnten, der so genannte passive Lärm-

schutz. Zudem würden Lärmschutzwände nur an Streckenabschnitten installiert, an denen noch keine Elektrifizierung vorhanden sei. Diese Streckenabschnitte fielen in den Neubau, die anderen Streckenabschnitte, die bereits elektrifiziert sind, blieben außen vor. Dies ist auch in Osterburg der Fall, wo Die Linke sich mit einer Veranstaltung bereits für die BewohnerInnen stark gemacht hat. Neben diesen Faktoren würde auch der Straßenverkehr durch den potentiellen Ausbau beeinträchtigt, da es bei einer Steigerung des Güterverkehrs mit 70 bis 80 Güterzügen mehr am Tag zu einem damit einhergehenden Anstieg von Schrankenschließungen und Unterbrechungen des Verkehrs käme. Dabei könnten 45 von 60 Minuten die Schranken geschlossen sein, dies bedeutet hochgerechnet $\frac{3}{4}$ des Tages. Um dieses Problem zu lösen und Staus zu vermeiden, bedürfe es dem Bau von Unterführungen. Diese seien jedoch aufwendig in der Umsetzung und während des Baus seien Verkehrsstörungen vorprogrammiert. Die von der Linken erarbeitete Bahnumgehungstrasse mache mit ihrem Streckenverlauf die Verkehrsprobleme und Beeinträchtigungen für die OldenburgerInnen hinfällig. Die Bahnumgehungsstrecke sei zwar teurer, aber die Mehrkosten trage nicht die Stadt, sondern der Bund. Der alternative Streckenverlauf westlich der A29 wäre sogar bereits unabhängig von einem Planer als machbar eingestuft.

Abgesehen von den auftretenden Problemen könne es erst nach Auswertung der Einwände der BürgerInnen zu weiteren Verhandlungen bezüglich des Streckenverlaufes kommen. Erst danach könne abgesehen werden, wie, wo und wann die Strecke gebaut werden könne. Dies würde nach Einschätzung der Linken frühestens 2016 der Fall sein.

Die Linke sehe an dieser Stelle auch keinen möglichen Kompromiss zwischen dem Ausbau der Bestandsstrecke und der Umgehungstrasse. Jedoch gibt es auch Einwände gegen die alternative Trasse von anliegenden LandwirtInnen. Sie fürchten laut eines NWZ- Berichtes bereits Enteignungen [12]. Der Ansicht der Linken nach sei der Ausgleich von Acker- und Grünland tragbarer als die Auswirkungen auf die BürgerInnen an der Bestandsstrecke in der Stadt. Die Flächen, die in der Gemeinde Rastede betroffen sind, seien ebenfalls unbewohnt.

Abgesehen von den LandwirtInnen, die bereits um ihr Land fürchten, hier aber noch nichts entschieden sei, seien AnliegerInnen der Bestandsstrecke bereits enteignet worden. Ihre Grundstücke würden für Bauarbeiten und das Lagern von Baumaterial durch die Deutschen Bahn AG benötigt werden. Auch müssen AnliegerInnen eine Grunddienstbarkeit (§§ 1018 ff. BGB, s. [13]) auf ihren Grundstücken dulden. Betroffene würden zwar finanziell entschädigt, jedoch gleiche es den Verlust nicht aus, wenn sich auf diesen Flächen vorher ein für die Exis-

tenz wichtiges Gewerbe befand. Neben diesen Enteignungen komme es auch zu so genannten indirekten Enteignungen, bei denen es durch den ansteigenden Güterverkehr zu der bereits genannten Lärmbelästigung und durch die Erschütterungen hervorgerufene Schäden an der Bausubstanz komme. Dies führe zu Wertminderungen der Immobilien und auch die Lebensqualität werde somit eingeschränkt.

4.3 Zwischenfazit – politische Meinungsbildung

Insgesamt ergibt sich ein sehr einheitliches Bild, wie sich der Oldenburger Stadtrat zu dem Themenbereich der Bahnproblematik positioniert. Fast alle Parteien befürworten die Umgehungstrasse, die SPD allerdings richtet sich in ihrer Position nach der Mehrheit und würde auch die Stadttrasse unterstützen. Einig sind sich die Parteien zudem darin, dass Kompromisse zugunsten der Deutschen Bahn AG keine Option darstellen. Obwohl der Lärmschutz bei einem Bau der Umgehungstrasse eine untergeordnete Rolle spielt, bleibt er ein wichtiges Thema in den Stadtratsfraktionen, da das Thema im Falle des Ausbaus der Bestandsstrecke bedacht werden muss. Zudem ist der Lärmschutz an der bestehenden Strecke mit aktueller Auslastung unzureichend und muss unabhängig vom Ausbau der Strecke verbessert werden. Enteignungen sollten aus Sicht der Politiker unter allen möglichen Umständen vermieden werden und Flächenbedarf durch die Deutsche Bahn AG sollte möglichst über Entschädigungen und in Absprache mit den Grundstückseigentümern geregelt werden. Ob und welche weiteren Schritte folgen müssen, wird sich erst nach der Auswertung der über 5000 eingegangenen Einwendungen gegen die Pläne der Deutschen Bahn AG zeigen.

5. Die wirtschaftlichen Interessen

5.1 Einführung

Im Anschluss an die Darstellung der raumplanerischen Einzelheiten des Planfeststellungsabschnittes 1 im Rahmen der geplanten Ertüchtigung und Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen dem Oldenburger Hauptbahnhof und Rastede als auch anschließend an die umfassende Betrachtung der einzelnen, kontrovers diskutierten, politischen Interessen werden im Folgenden die mit dem Bahnstreckenausbau in und um Oldenburg einhergehenden, wirtschaftlichen Belange dargelegt. Es werden die Unternehmen der Wirtschaft im Oldenburger Land näher beleuchtet, die direkt oder lediglich peripher von dem Bahnverkehr innerhalb und nahe Oldenburg, insbesondere von der Ertüchtigung der Bahnstrecke in Oldenburg nördlich des Hauptbahnhofs, tangiert werden. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf der momentanen und zukünftigen wirtschaftlichen Situation, den Vor- und Nachteilen, den Chancen sowie gegebenenfalls den Beeinträchtigungen einzelner Unternehmen als auch der Gesamtwirtschaft, welche sich im Einflussbereich des Bahnstreckenausbaus zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, der Ertüchtigung der bestehenden Bahnlinie zwischen dem Oldenburger Hauptbahnhof und Rastede sowie eines möglichen Neubaus einer Bahntrasse im östlichen Stadtgebiet Oldenburgs befindet.

Zur Untersuchung der wirtschaftlichen Interessen wurde eine Vielzahl unterschiedlicher Methoden angewandt. Nach umfassender Recherche in Online- und Printmedien wurde ein Expertengespräch mit dem Geschäftsführer der Abteilung Verkehr | International der Oldenburgerischen Industrie- und Handelskammer, Felix Jahn, am 24. März 2014 sowie mit dem Sprecher der Wochenmarktbeschicker am Pferdemarkt, zeitgleich Gesellschafter des „Schumacher Frischgemüse“-Unternehmens, Gerd Schumacher, am 17. Juni 2014 durchgeführt. Darüber hinaus wurden diverse Quellen gesichtet, zu denen unter anderem eine Studie des WWF Deutschland mit dem Titel „Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs“ und eine Informationspräsentation des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven zählen, sowie eine Vielzahl an Telefonaten mit wirtschaftlich bedeutsamen Akteuren geführt. Ferner bot sich die Möglichkeit, am 05. Mai 2014 an einer öffentlichen Veranstaltung im Schlaun Haus in Oldenburg zum Thema „Der Jade-Weser-Port – Zusammenarbeit oder Standortpolitik? Möglichkeiten für eine Deutsche Hafen-Kooperation“ teilzunehmen sowie mit der DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Nord, Kontakt aufzunehmen.

5.2 Darstellung der Problematik

Entgegen den raumplanerischen Einzelheiten (vgl. Kap. 3) sowie der Darlegung der kommunalen, politischen Interessen (vgl. Kap. 4) ist es im Rahmen der Untersuchung der wirtschaftlichen Belange, die von der Bahnstreckenertüchtigung sowie dem Streckenausbau nach Wilhelmshaven oder eines möglichen Neubaus der Bahnstrecke im östlichen Stadtgebiet tangiert werden, nicht zielführend, lediglich die Wirtschaft Oldenburgs isoliert zu betrachten. Vielmehr ist es erforderlich, die Untersuchung auf eine überregionale Ebene auszudehnen, da, nach Angaben des Geschäftsführers der Abteilung Verkehr | International der IHK Oldenburg, der Bahnstreckenausbau zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg primär auf den Bau des im September 2012 eröffneten JadeWeserPorts zurückzuführen sei (JAHN, 2014). In Folge dessen ist zudem eine Beleuchtung der Wirtschaft auf internationaler Ebene erforderlich, um die vom Bahnverkehr in und um Oldenburg direkt als auch indirekt beeinflusste Wirtschaft umfassend darstellen zu können.

Dementsprechend wird in diesem Kapitel erst auf die Wochenmarkt-Gemeinschaft am Pferdemarkt als Beispiel der direkten kommunalen Betroffenheit mehrerer Einzelhändler eingegangen, ehe die Struktur, Entwicklung sowie wirtschaftliche Situation des international agierenden JadeWeserPorts in Wilhelmshaven als auch auf die IHK Oldenburg als Vertretung der wirtschaftlichen Interessen der Unternehmen im Oldenburger Land, die Hermann Bussmann GmbH mit Sitz eines Zweigstandortes am JadeWeserPort sowie die DB Netz AG als Bauherr der Bahnstreckenertüchtigung im Zuge des PFA 1 thematisiert werden.

5.3 Kommunale Wirtschaft Oldenburgs – am Beispiel des Wochenmarktes am Pferdemarkt

Im Rahmen der regionalen wirtschaftlichen Belange Oldenburgs im Zusammenhang mit der Bahnstreckenertüchtigung und Elektrifizierung zwischen Oldenburg und Rastede wurde der Sprecher der Wochenmarktbesicker, Gerd Schumacher, zu einem Expertengespräch herangezogen. Während der Baumaßnahmen, welche von der Deutschen Bahn auf etwa vier bis fünf Jahre angesetzt werden, soll ein Bereich des Pferdemarktes in Oldenburg als Lagerfläche für die benötigten Baumaterialien fungieren (DB PROJEKTBAU GMBH, 2013). Dieser Bereich dient zurzeit als Parkfläche, welcher besonders dienstags, donnerstags und samstags während des Wochenmarktes von großer Bedeutung ist. Die Parkflächen sind schon heute äußerst beschränkt, was durch die hohe Anzahl geparkter Fahrzeuge in den benachbarten Straßen zur Marktzeit deutlich wird. Die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen dieses vorübergehen-

den Parkplatzverlustes stellte Herr Schumacher im Rahmen des Interviews detailliert da (SCHUMACHER, 2014).

Der „Schumacher Frischgemüse“-Stand ist seit dem Jahr 1948 auf dem Wochenmarkt vertreten und ein generationenübergreifender Familienbetrieb mit zwei weiteren festangestellten und 30 Aushilfen. Insgesamt sind auf dem Markt nach Schätzungen circa 80 Stände, bestehend aus Händlern, Erzeugern und Baumschulen, mit insgesamt etwa 300 Angestellten anzutreffen. Durch den Ausbau der Bahn und die Nutzung des Pferdemarktes würde dies neben dem Parkplatzverlust zu vermehrter Schadstoff- und Lärmemission führen, was die Atmosphäre des Wochenmarktes stark belasten könnte. Zudem sei „die Attraktivität des Marktes als Treffpunkt“ (FRICKE, 2014) gefährdet. Aktuell redeten viele Kunden über die möglichen zukünftigen Veränderungen und Einschränkungen. Würde die Bahn ihr Vorhaben durchsetzen, so erwartet Herr Schumacher Umsatzeinbußen von bis zu 50 %. Dies führe für einige Marktbesucher zur Gefährdung derer Existenz, denn nach dieser Bauphase sei nicht damit zu rechnen, dass die gesamte ehemalige Kundschaft zurück auf den Wochenmarkt komme.

Um diese Planung der Deutschen Bahn nach Möglichkeit noch beeinflussen zu können, hätten ein Großteil der Unternehmer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Einwendung gegen die Einrichtung eines Baustoff- und Materiallagers auf dem Pferdemarkt eingereicht sowie juristische Unterstützung einer Anwaltskanzlei hinzugezogen. Nach Aussagen Schumachers gebe es noch weitere Freiflächen, welche als Alternative zum Pferdemarkt zur Einrichtung eines Materiallagers dienen könnten. Im Gespräch sei zudem bereits die Verlegung des Wochenmarktes auf die Parkflächen der Weser-Ems Hallen gewesen, was jedoch aufgrund der Abgeschlossenheit von Seiten der Wochenmarktbesucher wieder verworfen worden sei. In Folge dessen sieht Herr Schumacher die Existenz vieler Standinhaber vor allem aufgrund einer erwarteten Belastung durch vermehrtes Aufkommen von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der geringen Parkmöglichkeiten als stark gefährdet an und hofft, in naher Zukunft mit der Deutschen Bahn diesbezüglich kooperieren zu können, so dass der Wochenmarkt auf dem Pferdemarkt langfristig nicht durch die Ertüchtigung und Elektrifizierung der Bestandsstrecke beeinträchtigt würde. Von Seiten der Deutschen Bahn gab es bis Mitte Juni diesen Jahres keine Stellungnahme dazu.

5.4 Wirtschaftliche Bedeutung des JadeWeserPorts

5.4.1 Die Entstehungsgeschichte des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven

Bereits im Jahr 1971 wurde die Idee einer Hafenregion entlang der deutschen Küste durch das Wilhelmshavener Planungsteam unter der Leitung des Diplom-Ingenieurs Ulrich Tappe geboren. Damals ist es das Ziel gewesen, die Seehäfen Wilhelmshaven, Elsfleth, Brake, Nordenham und Bremerhaven zu einer konkurrenzfähigen Wirtschaftsregion auszubauen. Eine Entwicklung, die in den Niederlanden, Frankreich und Belgien schon begonnen hatte. So entstand die Idee des „Jade-Weser-Ports“, der zu Deutschlands Universalhafen werden sollte. Diese Überlegung wurde jedoch als private Regionalplanung nicht weiter gefördert und somit auch nicht in die Tat umgesetzt (JADEWESERPORT, 2014).

Daraufhin wurde im Jahr 1993 das Projekt „JadeWeserPort“ durch die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung initiiert. Diese Bezeichnung hat mit dem Projekt von 1971 keine Gemeinsamkeiten und ist ein vollkommen eigenständiges Vorhaben. Mit dem Bau des einzigen Tiefwasserhafens in Deutschland erhoffte man sich einen Strukturwandel der wirtschaftlich schwachen Region Wilhelmshaven, der neue Arbeitsplätze und neue seewärts gerichtete wirtschaftliche Verbindungen mit sich bringen sollte (ebd., 2014).

Von 1998 bis 2000 erfolgten eine Potentialanalyse sowie eine Machbarkeitsstudie, die klären sollten, ob die Umsetzung in Wilhelmshaven möglich sei und welche Zeit, Anforderungen und Mittel hierfür nötig wären. In dem darauffolgenden Jahr wurde die JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft mbH gegründet und drei Jahre später von den Ländern Niedersachsen und Bremen die JadeWeserPort Realisierungs GmbH zur Verwaltung und Betreuung der Hafenanlage (JADEWESERPORT, 2013^a). Das Land Hamburg war als zusätzlicher Akteur seit Beginn der Planung des Vorhabens beteiligt, stieg jedoch im Jahr 2002 aus dem Projekt aus. Statt eine Kooperation der Häfen zu fördern, wurde eine erneute Elbvertiefung beantragt. So verteilt sich das Beteiligungsverhältnis am JadeWeserPort auf Niedersachsen und Bremen. Hierbei gehört die JadeWeserPort Logistics Zone GmbH, zuständig für die Vermarktung und den Vertrieb der Ansiedlungsflächen des Güterverkehrszentrums, zu 100 % dem Land Niedersachsen. Die JadeWeserPort Realisierungs GmbH hingegen wird zu 50,1 % von Niedersachsen und zu 49,9 % vom Land Bremen getragen (JADEWESERPORT, 2014). Im Jahr 2006 erwarb der reedereiunabhängige Containerterminalbetreiber EUROGATE die Betreiberkonzession für das Terminal (EUROGATE, 2014^a). Durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich wurde 2007 der Planfeststellungsbeschluss zum Bau des ersten Bauabschnittes erlassen. Ein Jahr darauf wurde mit den ersten Sandaufspülungen begonnen. Seit

September 2012 ist der JadeWeserPort nach vermehrten Schwierigkeiten und Verzögerungen von circa zwei Jahren im Bauprozess für Containerschiffe zugänglich. 2013 wurde der vorübergehend letzte Bauabschnitt abgeschlossen. Deutschlands erster Tiefwasserhafen erstreckt sich derzeit über eine Gesamtfläche von 360 ha auf einer ehemaligen Wattfläche am Rand des Jadebusens (Abb. W1) (JADEWESERPORT, 2014).

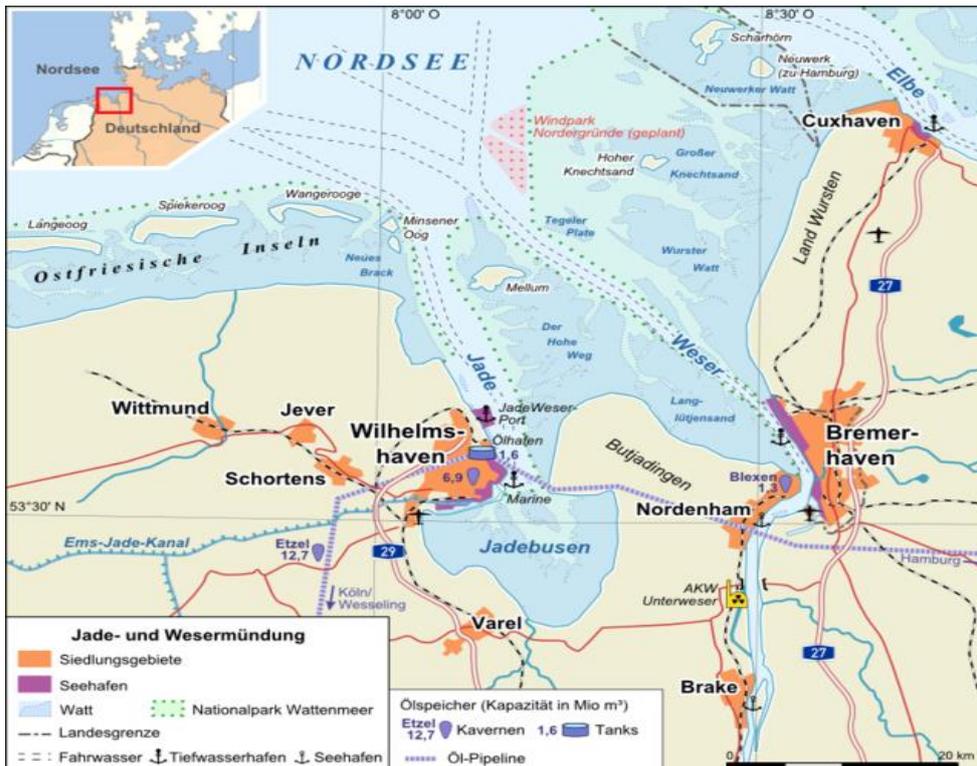


Abbildung 8: Lage des JadeWeserPorts an der deutschen Nordseeküste (KARNSTEDT, 2008)

Der JadeWeserPort ist ein von den Gezeiten unabhängiger Tiefwasserhafen mit einer Revierfahrt von lediglich 23 Seemeilen, die zurückzulegen sind, um auf offene See zu gelangen. Im Vergleich dazu hat Hamburg eine Revierfahrt von 78 sm und Bremerhaven von 32 sm.

Der von EUROGATE betriebene 130 ha große Containerterminal hat eine Kaje von 1.725 m Länge, an der die zurzeit acht größten Containerbrücken der Welt mit einer Pylonenhöhe von 83 m stehen. Das Hafenbecken mit einer Tiefe von 18,5 m (20 m bei Hochwasser) hat einen Wendekreis von 700 m, was ein problemloses Rangieren von Schiffen mit einer Länge von 400 m und einem Tiefgang von bis zu 16 m ermöglicht. Die Kaje ist für das zeitgleiche Festmachen von bis zu vier Schiffen der Triple-E-Klasse ausgestattet. Zudem wurde eine Umschlagkapazität von 2,7 Millionen TEU pro Jahr geschaffen. Neben dem Containerterminal wurde ein 160 ha großes Güterverkehrszentrum gebaut (Abb. W2).



Abbildung 9: Der JadeWeserPort im Überblick (JADEWESERPORT, 2014)

Dort können sich Unternehmen der Branchen Lagerung, hafennahe Dienstleistungen und Transport ansiedeln. Zurzeit sind noch circa 115 ha der Fläche frei verfügbar. Nach Ansicht des JadeWeserPorts zeichne sich der Hafen durch eine sehr gute Hinterlandanbindung aus, welche besonders durch den Bahnstreckenausbau zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven an Bedeutung gewonnen habe. Mit einer zweigleisigen Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn, einer sechsgleisigen KV-Anlage auf dem Containerterminal und einer 16-gleisigen Vorstellgruppe bietet der JadeWeserPort optimale Möglichkeiten für einen schienegebundenen Güterverkehr. Auch der Weitertransport über das Straßenverkehrsnetz ist durch die direkte Anbindung an die A 29 möglich. Auf diese Verkehrswege sollen in Zukunft jeweils etwa 20 % der angelegten Container umgelagert werden. Die weiteren 60 % entfallen auf sogenannte Shortsea-Verbindungen, welche einen Weitertransport über kurze Strecken mittels Feederschiffen¹ ermöglichen. Zudem sieht der vollständige Ausbau des JadeWeserPorts acht zusätzliche Containerbrücken vor.

Neben dem Containerterminal des JadeWeserPorts befinden sich in Wilhelmshaven auch Deutschlands größter Kohle- und Ölungschlagpunkt sowie der wichtigste Marinestandort der Bundesrepublik (JADEWESERPORT, 2014).

¹ deutlich kleinere Containerschiffe, welche auch für die Binnenschifffahrt geeignet sind.

5.4.2 Entwicklung des JadeWeserPorts seit der Eröffnung 2012 und Status Quo

Seit der Eröffnung des JadeWeserPorts im September 2012 und der Fertigstellung des letzten Bauabschnitts im Jahr 2013 sind die Umsätze des Hafens weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Vom Gesamtseegüterumschlag Wilhelmshavens in Höhe von 24,5 Mio. t (Abb. W3), entfielen 2013 rund drei Viertel (18,2 Mio. t) auf Rohöl und weitere 3,3 Mio. t auf Kohle. Der Containerumschlag des JadeWeserPorts betrug mit 0,6 Mio. t lediglich 2,4 % des Gesamtumschlages (JADEWESERPORT, 2014).

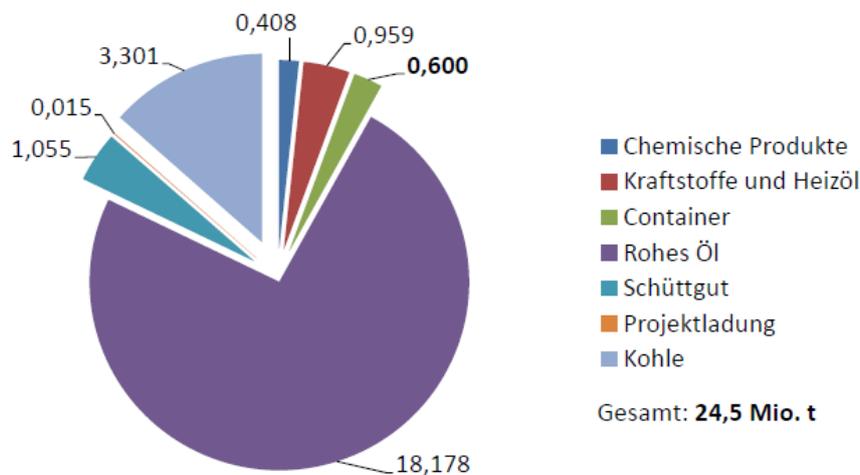


Abbildung 10: Seegüterumschlag in Wilhelmshaven im Jahr 2013 in Mio.t

Ein Vergleich mit den beiden größten deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen / Bremerhaven verdeutlicht den geringen Containerumschlag Wilhelmshavens. Während in Hamburg im Jahr 2013 über 8 Mio. TEU sowie in Bremen gut 5 Mio. TEU umgeschlagen wurden, waren es in Wilhelmshaven knapp 0,75 Mio. TEU (GRIEB, 2014). Die prognostizierte Kapazität von 2,7 Mio. TEU pro Jahr ist damit nicht ausgeschöpft. Bis Anfang 2013 liefen lediglich zwei Schiffe pro Woche den JadeWeserPort an, eine Steigerung war zu diesem Zeitpunkt nicht in Aussicht. Als Folge der mangelnden Auslastung wurde im März 2013, zunächst auf 12 Monate befristet, Kurzarbeit für einen Großteil der rund 400 Mitarbeiter des Hafensbetreibers EUROGATE beschlossen (PRZYGODA, 2014). Selbst nach Ablauf der 12 Monate, im März 2014, konnte der JadeWeserPort keine ausreichende Auslastung verzeichnen. Wie am 29. März desselben Jahres in einer Pressemitteilung durch EUROGATE angekündigt, habe man sich mit der Gewerkschaft ver.di auf einen Beschäftigungssicherungsvertrag für weitere 12 Monate geeinigt. Im Gegenzug erklärten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereit, in diesem Zeitraum auf 15 % ihres Grundlohns zu verzichten. Zudem zeigte sich EUROGATE erneut zuversichtlich, dass es dem JadeWeserPort innerhalb dieses Jahres gelingen werde,

„seine Position (...) am Markt zu verbessern“ (EUROGATE, 2014^b). Wird der Hafen erst von mehreren Linien angelaufen, sind positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt zu erwarten (JAHN, 2014).

Eine wichtige Rolle hinsichtlich der Auslastung des Hafens wurde der sogenannten P3-Allianz zugeschrieben. Ziel dieser Kooperation der drei Großreedereien Mærsk Line, MSC und CMA CGM war die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit internationaler Transporte durch effizienteres Nutzen der Schiffskapazitäten. Für Wilhelmshaven hätte dies die Einbindung in zwei Seehandelslinien nach Asien und damit das wöchentliche Anlegen zwei weiterer 13.000-18.000 TEU-Containerschiffe bedeutet (JADEWESERPORT, 2013^b). Holger Banik, Geschäftsführer der JadeWeserPort Realisierungs GmbH und Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der JadeWeserPort Logistics Zone, erhofften sich dadurch das Erreichen der notwendigen Grundlast von mindestens einer Million TEU jährlich (REIMANN & NAUMANN, 2014). Das Konsortium scheiterte jedoch am 17. Juni 2014 am chinesischen Handelsministerium, welches keine Genehmigung erteilte (WESTHOFF & WAHN, 2014).

In Zukunft soll der Hafen zudem sowohl regional als auch international bekannter gemacht werden. Als potenziell interessierte Neukunden sollen dabei vor allem Vertreter der Automobil- und Chemieindustrie angesprochen werden sowie beispielsweise auch das regional ansässige Modeunternehmen Ulla Popken (REIMANN & NAUMANN, 2014). Auch die Oldenburgische IHK erwartet eine steigende Exportaktivität der Unternehmen in Nordwestdeutschland (JAHN, 2014). Sobald relevante Containerlinien den JadeWeserPort anlaufen, sieht er zusätzlich auch überregionale Unternehmen gestärkt.

5.4.3 Nationale / internationale Konkurrenten

Gemessen am Gesamtgüterumschlag der deutschen Seehäfen lag Wilhelmshaven 2012 mit 26,2 Mio. t nach Hamburg und Bremerhaven an dritter Stelle, wobei Bremerhaven mit 58,3 Mio. t einen doppelt so hohen Güterumschlag verzeichnen konnte. Hamburg stand mit über 113 Mio. t an erster Stelle. Diese Umschlagsmenge konnte bis 2013 um 6,2 % auf gut 120 Mio. t gesteigert werden, während sowohl Bremerhaven als auch Wilhelmshaven im gleichen Zeitraum einen Rückgang des Gesamtgüterumschlags verzeichneten. An zweiter Stelle stand im Jahr 2013 unverändert Bremerhaven mit etwa 54,5 Mio. t Umschlagsgütern, gefolgt von Wilhelmshaven mit 24,1 Mio. t (STATISTISCHES BUNDESAMT, 2014). Die international etablierten Seehäfen Bremerhaven und Hamburg stellen folglich eine starke Konkurrenz für Wilhelmshaven und den JadeWeserPort dar. Für den JadeWeserPort spricht dabei neben der kür-

zeren Revierfahrt vor allem seine Tideunabhängigkeit, die es Schiffen mit bis zu 16 m Tiefgang gezeitenunabhängig ermöglicht, ein- oder auszulaufen. Dieser Wert übertrifft deutlich die Möglichkeiten in Bremerhaven und Hamburg, deren maximale Wassertiefe tideunabhängig bei 12,6 m beziehungsweise 12,8 m liegt. Sowohl bezüglich der Elbe als auch der Weser wird aktuell über eine mögliche, erneute Vertiefung verhandelt, jedoch würde diese jeweils nur einen Gewinn von knapp einem Meter tideunabhängig beziehungsweise gut 1,5 m tideabhängig bezwecken (JADEWESERPORT, 2014).

Tabelle 9: Übersicht über die nautischen Bedingungen in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven (JADEWESERPORT, 2014)

	Bremerhaven		Hamburg		Wilhelmshaven
	Aktuell	Nach Ausbau	Aktuell	Nach Ausbau	Aktuell
Revierfahrt	32 sm		78 sm		23 sm
Tiefgänge LAT*					
Tideabhängig einlaufend	13,5 m	15,2 m	13,5 m	15,1 m	20,0 m
Tideabhängig auslaufend	13,5 m	15,2 m	13,5 m	15,1 m	20,0 m
Tideunabhängig einlaufend	12,6 m	13,5 m	12,5 m	13,5 m	18,5 m
Tideunabhängig auslaufend	12,6 m	13,5 m	12,8 m	13,5 m	18,5 m

* Datenstand der jeweiligen WSD, März 2014

Vertreter der Häfen in Hamburg und Bremerhaven zeigen sich von diesem vermeintlichen Vorteil Wilhelmshavens bislang kaum beeindruckt, da der reale Tiefgang eines Frachters im Voraus durch Löschung einzelner Güter entsprechend verringert werden kann, sodass Weser und Elbe auch aktuell schon von den weltweit größten Containerschiffen befahren werden können (HAFEN HAMBURG MARKETING E.V., 2014; HAFENENTWICKLUNG UND HAFENSTRATEGIE BREMERHAVEN, 2014).

Im europäischen Wettbewerb sind besonders die niederländischen Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen von Bedeutung. Rotterdam als größter Seehafen Europas verzeichnete im Jahr 2013 einen Gesamtgüterumschlag von 440,4 Mio. t sowie einen Containerumschlag von 11,6 Mio. TEU (PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY, o.J.). Um im internationalen Wettbewerb zu bestehen, setzt der Hafenbetreiber auf Expansion. Im Mai 2013 wurde der neue Containerterminal Maasvlakte 2 eröffnet, der die Umschlagskapazität für Container im Hafen Rotter-

dam verdoppelt (PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY, 2013). Einen Vorschlag zur optimierten Kooperation der drei größten deutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven, die eine bessere wirtschaftliche Positionierung gegenüber internationalen Konkurrenz verspricht, legte der WWF 2013 mit seiner Studie „Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs“ vor.

5.5 Weitere Akteure

5.5.1 WWF Deutschland

In der im Mai 2013 durch den WWF Deutschland veröffentlichten Studie „Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs – Eine Alternative zur Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser“ wird eine mögliche Kooperation der zwei größten Häfen in Deutschland, Bremerhaven und Hamburg, mit dem neu errichteten JadeWeserPort als einzigem Tiefwasserhafen der Bundesrepublik analysiert. Gemäß der Studie würde der deutsche Hafenstandort durch eine intensive Kooperation der drei Häfen gestärkt und mittelfristig könnten alle Häfen davon profitieren. Momentan gelten die deutschen Häfen als „letzte Ladehäfen“ (ORDEMANN, 2013) Europas in der Kette des internationalen Seehandels. Die großen Containerschiffe laufen, aus Asien kommend, vor Hamburg und Bremerhaven Rotterdam oder Antwerpen an. Daher werden die niederländischen Häfen auch als „erste Löschhäfen“ (Transshipmenthafen) bezeichnet. Erst nachdem ein Teil der Schiffsladung ab- oder umgeladen worden ist, fahren die Frachter weiter nach Deutschland. Dies liegt darin begründet, dass in den niederländischen Seehäfen eine zeitlich effizientere Löschung der transportierten Container erfolgen kann als in den deutschen Häfen. Die Be- und Entladung der Schiffe kann in Hamburg bis zu vier Tage in Anspruch nehmen, da unter Umständen bis zu zwei Tage Wartezeit einkalkuliert werden müssen (ebd., 2013).

Der Import in die baltischen Staaten steigt überproportional an, sodass eine Sicherstellung der Handelsverbindungen in den Ostseeraum über mehrere Jahrzehnte gewährleistet werden kann. Obwohl die Wegstrecke ins Baltikum von Hamburg aus kürzer ausfällt als aus den Niederlanden, werden die Container dennoch in Rotterdam abgeladen und direkt via Feeder-Schiffverkehr Richtung Hamburg und Baltikum weitertransportiert. Aufgrund dieser Zeiterparnis sind die deutschen Häfen aus logistisch-infrastrukturellen Gründen nicht konkurrenzfähig. Das in der Studie skizzierte Szenario, dass Hamburg erster Löschhafen sei, kann aktuell nicht realisiert werden, da die modernen Frachtschiffe aufgrund des zu großen Tiefgangs den Hafen nicht vollbeladen anlaufen können. Die gleiche Problematik liegt in Bremerhaven vor,

da die Weser für die modernsten Baureihen der Containerschiffe nicht tief genug ist (ebd., 2013).

Ein weiteres Szenario dieser Studie nimmt an, der JadeWeserPort als deutscher Tiefwasserhafen böte ideale Voraussetzungen, als erster Löschhafen in Deutschland zu agieren. Unabhängig von den Gezeiten können in Wilhelmshaven alle bisher produzierten Frachtschiffe anlegen. Die freien Kapazitäten und eine mögliche zweite Ausbauphase (JAHN, 2014) sind ein attraktives Argument für Investoren und können mehrere Jahre Wachstum problemlos puffern. Nach dem ersten Löschvorgang in Wilhelmshaven könnten die Frachter weitere deutsche Häfen anlaufen. Dadurch würden die Kapazitätsprobleme Hamburgs und Bremerhavens gelöst und die Häfen verlören dennoch nicht an ihrer internationalen Bedeutung im Bereich des Containerverkehrs. Eine gut funktionierende Hafenkooperation würde außerdem eine größere Konkurrenz für die niederländischen Seehäfen bedeuten (ORDEMANN, 2013).

Obwohl der Feederanteil in Wilhelmshaven sehr groß ausfallen würde, zöge eine erfolgreiche Umsetzung der vorgeschlagenen Szenarien folglich auch eine erhöhte Beanspruchung der Schienenverkehrsstruktur in und um Oldenburg nach sich. Grundsätzlich wird die Hinterlandanbindung an das Schienennetz in Wilhelmshaven vom Betreiber des JadeWeserPorts als gut bewertet. Mit der Elektrifizierung soll die Bewältigung des höheren Verkehrsaufkommens in Aussicht gestellt werden (ebd., 2013). Jedoch besteht bei der Hinterlandanbindung nach einer Experteneinschätzung eine sogenannte Engstellenproblematik, welche möglicherweise nicht ausreichend berücksichtigt wird. Beispielsweise stellt die Brücke am Pferdemarkt eine Wegenge im Schienenverkehr dar, sodass ein Transport ohne zeitliche Verzögerungen gegebenenfalls nicht gewährleistet werden kann. Es gibt weitere Wegengen, auf die an dieser Stelle allerdings nicht näher eingegangen wird. Eine mögliche Hafenkooperation der drei größten deutschen Seehäfen wird von allen Beteiligten zurzeit abgelehnt. Einige Experten beschreiben ein Hafenkooperationsprojekt unter anderem aus diesen Gründen als nicht umsetzbar (HEINRICH BÖLL STIFTUNG NIEDERSACHSEN, 2014).

5.5.2 Oldenburgische Industrie- und Handelskammer

Laut Geschäftsführer der Abteilung Verkehr | International der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer befänden sich die Investoren hinsichtlich einer möglichen Neuansiedlung, Wertschöpfung und Arbeitsplatzentwicklung am JadeWeserPort in einer abwartenden Haltung. Eine mögliche alternative Streckenführung östlich von Oldenburg wird aufgrund raumordnerischer Schwierigkeiten als problematisch betrachtet. Außerdem ist nach Jahns

Einschätzung der Ausbau der Bestandsstrecke die wirtschaftlich richtige Entscheidung. Außerdem seien der Oldenburgischen IHK keine wirtschaftlichen Interessen an einer Umgehungstrasse bekannt, sodass eine Ansiedlung von Unternehmen entlang der möglichen Alternativstrecke nicht erwartet wird (JAHN, 2014).

Der JadeWeserPort sei für die rund 3.000 im Oldenburger Land ansässigen Unternehmen, die im nationalen und internationalen Geschäft aktiv sind, für den Export eine lukrative Alternative zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven, da eine günstigere Verkehrsanbindung bestehe. Dem Tiefwasserhafen wird im Zuge dessen eine besondere wirtschaftliche Strahlkraft von nationaler Bedeutung zugeschrieben, da Bremerhaven und Hamburg das Containeraufkommen in Zukunft nicht mehr allein bewältigen könnten (ebd., 2014). Zurzeit läuft im Auftrag der niedersächsischen Landesregierung eine Potenzialanalyse für die Erweiterung des JadeWeserPorts. Erst wenn die zweite Ausbaustufe genehmigt werden sollte, könnte der Bau einer Umgehungstrasse in Erwägung gezogen werden (ebd., 2014).

5.5.3 Hermann Busmann GmbH

Als eines von wenigen Unternehmen hat sich der Logistikdienstleister Hermann Busmann GmbH auf dem Gelände des JadeWeserPort niedergelassen. Laut des Geschäftsführers, Reiner Bürder, befasst sich das Unternehmen überwiegend mit dem Transport loser Kunststoffe in Form von Granulat und Pulver mit Hilfe von Silofahrzeugen. Das Schienennetz wird für den Transport nicht genutzt. Zusätzlich wird die Ab- und Umfüllung, Silierung und Verpackung der Produkte angeboten. Nach Bürders Angaben verlagerten sich die Produktionsstandorte für Kunststoffe zunehmend nach Saudi-Arabien. Der europäische Import dieser Produkte wachse dementsprechend überproportional und erfolge in der Regel über die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Durch fehlende Kapazitäten in den Niederlanden verlagere sich der Import zunehmend rheinaufwärts Richtung Duisburg und Köln-Neuss. Aus diesem Grund sieht sich das Unternehmen am Tiefwasserhafen JadeWeserPort zukünftig gut aufgestellt.

„Mittel- bis langfristig sehen wir (...) für den JadeWeserPort sehr viele und durchaus gute Möglichkeiten im Wettbewerb bestehen zu können. Da sich die Infrastruktur noch im Aufbau befindet und es darüber hinaus noch sehr viele freie Kapazitäten gibt, haben Investoren alle erdenklichen Möglichkeiten offen. Sie werden aktuell weder durch vorhandenen Wettbewerb, noch aufgrund von zu geringen Flächen eingeschränkt.“ (REINER BÜRDER, 2014)

In diesem Zusammenhang wird davon ausgegangen, dass in Kürze weitere Linien den JadeWeserPort anlaufen werden und folglich weitere Kunden ihre Im- und Exporte über den

Tiefwasserhafen steuern. Zusätzlich dazu könne der JadeWeserPort im Gegensatz zum Hafestandort Hamburg freie Kapazitäten und somit infrastrukturelle Lösungen der Verkehrsproblematik in Hamburg anbieten. Auch die Debatte um die mögliche P3-Allianz wurde in Wilhelmshaven positiv bewertet. Das Unternehmen Hermann Bussmann GmbH bietet vor Ort sein vollständiges Dienstleistungsportfolio an, konnte jedoch für den Standort Wilhelmshaven direkt bisher keine neuen Kunden akquirieren (BÜRDER, 2014).

5.5.4 Zweckverband JadeWeserPark Friesland-Wittmund-Wilhelmshaven

In direkter Nähe zum JadeWeserPort, im neu entstandenen Gewerbegebiet JadeWeserPark, gibt es bereits weitere Firmenniederlassungen. Hier wurde durch das Unternehmen May & Co. Logistik GmbH auf einer Fläche von 20.000 qm ein neuer Standort für den Logistikdienstleister Hermes errichtet. Attraktiv für das Logistik Center sei die direkte Nähe zur A 29, eine Anbindung an das Schienennetz werde nicht erwogen (BRAUN, 2011). Eine geplante Lebensmittelfabrik durch das Unternehmen Industrial Group Food Production Ltd. wurde aufgrund von Ungereimtheiten nicht realisiert (JADEWESERPARK, 2014). Seitens des JadeWeserParks wurden auf Anfrage keine weiteren Informationen bereitgestellt. Eine detailliertere Betrachtung des JadeWeserParks wird in dieser Ausarbeitung nicht verfolgt, da das Gewerbegebiet keine mit dem Bahnverkehr in und um Oldenburg in Verbindung stehende wirtschaftliche Aktivität aufweist.

5.5.5 EUROGATE Container-Terminal Wilhelmshaven GmbH

Die EUROGATE GmbH als europäische Containerterminal- und Logistikgruppe konnte in ihrer Funktion als Betreiber des JadeWeserPorts aus zeitlichen Gründen keine detaillierten Auskünfte erteilen.

5.6 Diskussion – Wirtschaftliche Interessen

Nach umfangreicher Betrachtung der mit dem Bahnverkehr in und um Oldenburg in Verbindung stehenden wirtschaftlichen Interessen soll im Folgenden eine zusammenfassende Einschätzung vorgenommen werden.

Als Auslöser für den Bahnstreckenausbau zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven gilt der JadeWeserPort. Der einzige Tiefwasserhafen in Deutschland hat aufgrund seiner gut ausgebauten Infrastruktur das Potenzial, ein international konkurrenzfähiger Seehafen zu werden. Neben der Anbindung an die A 29 und das zweigleisig elektrifizierte Schienennetz der Deutschen Bahn sind durch eine Revierfahrt von lediglich 23 sm, verglichen mit den übrigen deutschen Seehäfen, kürzere Wege auf das offene Meer gegeben. Zudem wurde der Tiefwasserha-

fen an die zunehmende Größe der Containerschiffe angepasst, sodass ein Wendekreis von 700 m Durchmesser sowie eine 1.725 m lange Kaje vorhanden sind. Obwohl die Häfen Hamburg und Bremerhaven diese Verhältnisse nicht aufweisen, wird die Kapazität des JadeWeserPorts zurzeit nicht ausgelastet. Geplant ist eine mögliche Umschlagskapazität von 2,7 Mio. Containern pro Jahr, tatsächlich waren es im Jahr 2013 lediglich 80.000. Das entspricht dem Anlegen zweier Containerschiffe pro Woche. Ebenfalls in Wilhelmshaven angelandete Produkte wie zum Beispiel Rohöl und Kohle werden mit Güterzügen ins Landesinnere abtransportiert, während der Transport von Lebensmitteln über das Straßenverkehrsnetz erfolgt. Es wird sowohl der Kurzstreckentransport per Lkw als auch der Langstreckentransport (> 300 km) über die Schiene ermöglicht (JAHN, 2014). Trotz des Gütertransportes zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg weist die Bahnstrecke aktuell eine geringere Frequentierung auf, als während der Planung erwartet. Eine im Jahr 2013 durchgeführte Probefahrt eines Containerzuges zwischen dem JadeWeserPort und dem weltgrößten Binnenhafen in Duisburg verlief reibungslos, sodass die Beteiligten sich die Einrichtung eines Regelverkehrs zwischen beiden Standorten wünschen. Dies sei für beide Seiten gewinnbringend und wird auch durch die Wirtschaftsminister der Länder Nordrhein-Westfalen (Garrelt Duin) und Niedersachsen (Olaf Lies) unterstützt (JADEWESERPORT, 2013^a).

Mit der geplanten P3-Allianz hätte sich die wirtschaftliche Situation deutscher Seehäfen durch Einbindung des JadeWeserPorts in zwei Verbindungen zwischen Europa und Asien verbessern können. Aufgrund der Ablehnung durch das chinesische Handelsministerium am 17. Juni 2014 kann das Bündnis allerdings vorerst nicht realisiert werden, sodass in Wilhelmshaven nach neuen Lösungen gesucht wird. Das neue Ziel sei nach Aussagen von Andreas Bullwinkel eine Zusammenarbeit mit jeder Einzelnen der drei beteiligten Reedereien zu erreichen (WESTHOFF & WAHN, 2014). Diese Verhandlungen sind vermutlich mit einem hohen Zeitaufwand verbunden, sodass kurzfristig noch kein wirtschaftlicher Aufschwung zu erwarten ist. Zudem sind die Reedereien wahrscheinlich vertraglich an andere Häfen gebunden, was eine zeitnahe Änderung der Handelswege zugunsten des JadeWeserPorts erschweren würde.

Eine Alternative zur wirtschaftlichen Stärkung des Hafens hat der WWF Deutschland mit der Studie zu einer potenziellen Kooperation des JadeWeserPorts mit den Häfen Hamburg und Bremerhaven vorgelegt. Diese verfolgt das Ziel weitere Elb- und Weservertiefungen zu vermeiden und den Standort Wilhelmshaven für neue Unternehmensansiedelungen interessanter zu gestalten. Momentan müssen Reedereien in Hamburg längere Wartezeiten einplanen, da

nicht genügend Kapazitäten für die zeitnahe Abfertigung vollbeladener Containerschiffe vorhanden sind. Würde der JadeWeserPort, statt Rotterdam, als erster Löschhafen fungieren, könnten die Frachter nach anteiliger Löschung anschließend mit geringerem Tiefgang ebenfalls weiter nach Hamburg fahren. Durch die Seehafenkooperation würde Deutschland international konkurrenzfähiger auftreten und sich einen höheren Stellenwert im internationalen Wettbewerb des Seehandels sichern.

Sollte die Kooperation umgesetzt werden, hätte dies vermutlich Auswirkungen auf andere europäische Häfen wie beispielsweise Rotterdam oder Antwerpen. Diese verfügen zwar über eine längere Erfahrung in Bezug auf Güterumschlag und deren Transport ins Hinterland als der noch junge JadeWeserPort, könnte jedoch in Zukunft Umsatzeinbußen durch die deutsche Konkurrenz verzeichnen. Vertreter der beteiligten Häfen Hamburg und Bremerhaven äußerten sich bislang ablehnend zur Seehafenkooperation. Eine umfassendere Beurteilung fällt hier aufgrund der Komplexität der Handelsbeziehungen sowie des hypothetischen Charakters des Szenarios schwer und wird deshalb im Rahmen dieser Ausarbeitung nicht weiter verfolgt.

Nach Recherchen im Rahmen der Fallstudie existieren im Gegensatz zum JadeWeserPort in Wilhelmshaven auf kommunaler Ebene der Stadt Oldenburg keine Unternehmen, die von der Bahnstreckenertüchtigung direkt profitierten. Ein Beispiel ist der Wochenmarkt am Pferdemarkt, der während der Baumaßnahmen voraussichtlich beeinträchtigt würde, da die Nutzung eines Großteils des Parkplatzes als Baustoff- und Materiallager vorgesehen ist. Neben dem damit einhergehenden Mangel an Parkplätzen sowie einer erhöhten Lärm- und Schadstoffemission würde außerdem die Atmosphäre und Attraktivität des Wochenmarktes negativ beeinflusst. Dies hätte zur Folge, dass die Marktbesucher in diesem Zeitraum signifikant geringere Einnahmen erzielen, was im schlimmsten Fall auf eine Existenzgefährdung einzelner Händler hinausliefe. Eine Verlegung des für die Bahnstreckenertüchtigung geplanten Baustoff- und Materiallagers oder der Bau einer Umgehungsstrecke östlich von Oldenburg würde mittelfristig die Wirtschaftskraft des Wochenmarktes erhalten.

Zudem ergäben sich langfristig keine Doppelkosten für die Stadt Oldenburg, das Land Niedersachsen als auch für den Bund, die aus einer Ertüchtigung der Bestandsstrecke sowie den potenziell folgenden Neubau einer Bahnstrecke östlich von Oldenburg resultierten. Diese würde erforderlich, wenn es zum Ausbau des JadeWeserPorts als auch einer damit einhergehenden Zunahme des Güterverkehrs zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg käme, wie es derzeit nach JAHN (2014) innerhalb einer Potenzialanalyse des Landes Niedersachsen unter-

sucht wird. Damit wären die mit der Ertüchtigung der Bestandsstrecke im Zuge des PFA 1 korrelierten Konflikte hinfällig, wobei eine Umfahrung Oldenburgs im aktuellen Planfeststellungsverfahren gemäß des BVWP 2003 nicht vorgesehen ist (BMVI, 2014).

5.7 Zwischenfazit – Wirtschaftliche Interessen

Die Untersuchung der kommunalen als auch regionalen wirtschaftlichen Belange, die mit der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens des PFA 1 verfolgten Ertüchtigung der Bestandsstrecke zwischen dem Oldenburger Hbf und Rastede sowie mit dem Ausbau der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven einhergehen, ergab ein tendenziell zweiseitiges, anteilig kontroverses Resultat.

Während der JadeWeserPort als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands einschließlich dem Güterverkehrszentrum von der im BVWP vorgesehenen Ertüchtigung der Bestandsstrecke auf Grund einer vergleichsweise kurzfristigen, elektrifizierten Anbindung an das Hinterland profitieren würde, bezieht die betrachtete kommunale Wirtschaft eine kritische bis ablehnende Haltung. Es herrscht von Seiten der vom Bahnverkehr tangierten Unternehmen hinsichtlich möglicher sowie geplanter Investitionen aufgrund einer befürchteten, eingeschränkten Amortisierung eine abwartende Haltung. Zudem wird die Ansiedlung neuer Wirtschaftsbetriebe entlang der Bahntrasse auf Grund von potenziellen, infrastrukturellen Vorteilen ausgeschlossen. Folglich stehen die im Rahmen des PFA 1 verfolgten Baumaßnahmen entlang der Bestandsstrecke nicht im Einklang mit der angesprochenen kommunalen Wirtschaft, sodass aktuell gegebenenfalls über eine beschleunigte Umsetzung der diskutierten Umfahrung Oldenburgs in Zeiten der geringen Streckenauslastung nachgedacht werden sollte.

6. Positionen der Bürgerinitiativen

6.1 Charakterisierung der Bedenkenträger

6.1.1 Definition von Bürgerinitiativen

Eine Bürgerinitiative ist ein Zusammenschluss von Menschen, die ein behördlich geplantes Bauvorhaben ändern oder abwenden wollen und deshalb eine Form der Selbsthilfe organisieren. Die Lebensqualität der Mitglieder ist meist durch ein Planungsvorhaben gefährdet, weshalb sie gemeinsam ihre Interessen dagegen äußern. Außerdem gibt es Bürgerinitiativen, die nicht nur für sich selbst agieren, sondern auch für die Umwelt oder Menschen, deren Stimmen nicht gehört werden. Nachdem sich das vorhandene Problem gelöst hat, löst sich in den meisten Fällen mangels Bedarf auch die Bürgerinitiative auf. Die Mitgliederanzahl, Struktur und Rechtsform ist bei jeder Bürgerinitiative unterschiedlich, jedoch ist mit höherer Mitgliederzahl eine Tendenz zum Verein zu verzeichnen. Eine Bürgerinitiative entsteht meist aus dem Kontext heraus, dass die Bevölkerung unzulänglich über ein Bauvorhaben informiert wurde und davon überzeugt ist, dass ihnen mit der Durchführung des Vorhabens ein Nachteil entsteht. Es gibt zwei Kategorien von Bürgerinitiativen - die eine stimmt für etwas und die andere dagegen. Die hier behandelten Bürgerinitiativen stimmen gegen das Planungsvorhaben der Bahn. Bürgerinitiativen, die eine Haltung gegen ein Vorhaben vertreten, haben es in der Regel deutlich schwerer, da sie schnell als „Blockierer“ und „Nein-Sager“ bezeichnet werden und damit an Einfluss einbüßen. Die hier aufgeführten Bürgerinitiativen haben sich jedoch deutlich dafür ausgesprochen, dass sie weder gegen die Bahn noch gegen den JadeWeserPort agieren. Sie streben eine Lösung an, von der möglichst wenige Menschen negativ betroffen sind.

6.1.1.1 Lärmschutz im Verkehr (LiVe)

LiVe wurde gegründet, um der Mehrbelastung durch Lärm in der Stadt, aber auch den Folgen der Lärmbelastung entgegenzutreten. Es wird Beratungs- und Aufklärungsarbeit geleistet und in Einzelfällen auch finanzielle Unterstützung bei gerichtlichen Auseinandersetzungen angeboten.



Abbildung 11: Logo LiVe

6.1.1.2 Interessengemeinschaft der Bahnanlieger in Oldenburg (IBO)

Die IBO wurde zum Zweck der Abwehr diverser Gefahren durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven - insbesondere aber auf dem durch die Stadt verlaufenden Trassenabschnitt - gegründet. Monatlich findet ein öffentliches Treffen statt und darüber hinaus wird versucht, die übrigen Bürgerinnen und Bürger über Posteinwürfe, Presseartikel und anderweitige Öffentlichkeitsarbeit zu erreichen.

6.1.1.3 Interessengemeinschaft Lebensqualität in der Innenstadt (ILQ)

Die ILQ hat sich aus Bürgern um den Künstler Volker Kuhnert gegründet und bezieht sich hauptsächlich auf das Areal des Pferdemarktes und der Pferdemarktbrücke.

6.1.2 Weitere Bedenkenräger, Probleme und Gegner

Bei der Realisierung einer Umgehungsstrasse wären weniger als 150 Menschen von den Auswirkungen des Bahnverkehrs außerhalb der Stadt beeinträchtigt. Die von der Umgehungsstrasse betroffenen Anlieger leben in einem Abstand von etwa 300 m zur Autobahn und ihre Häuser stünden 80 bis 100 m von der geplanten Bahntrasse entfernt.

Ein Gutachten der Stadt Oldenburg schildert, dass bei dem Bau einer Stadttrasse mindestens 70.000 Einwohner in Oldenburg vom erhöhten Zugverkehr betroffen wären. Die Häuser der Anwohner befinden sich teilweise nur 3,5 m von der Bahntrasse entfernt.

5.770 Wohnungen allein zwischen Pferdemarkt und nördlicher Stadtgrenze wären betroffen. Die Bürgerinitiativen sehen dies als einen starken Impuls für die Forderung nach einer Umgehungsstrasse für Güterzüge. Mit Lärmschutzwänden, die nicht vor 2017 geplant sind, sollen es nach den Planungen der Bahn immer noch fast die Hälfte der Betroffenen sein und damit 2.650 Wohnungen mit Grenzwertüberschreitungen des Lärms und Erschütterung, deren Konsequenz eine dauerhafte Beschädigung der Bausubstanz ist. Dazu kommen noch die betroffenen Wohnungen in Osterburg, über deren genaue Zahl es keine Angaben gibt (IBO 2011A).

Ebenso betroffen sind die Neubauten der Heiligen-Geist-Höfe und die von der Stadt geplante Hafencity, bei der Wohnungen für hunderte Menschen, direkt neben der Bahn entstehen sollen. Auch beeinträchtigt wären die Betriebe und Institutionen wie Kindergärten und Altenheime innerhalb des Korridors der Bahnstrecke.

Die Attraktivität Oldenburgs als Einkaufsstadt, als touristisches Ziel und als Ziel zur Nutzung kultureller Angebote würde durch den Ausbau der Stadtstrecke deutlich vermindert. Der schäbige Eindruck der durch hohe Lärmschutzwände geteilten Stadt würde das Bild einer

heruntergekommenen Industriestadt vermitteln. Hinzu kommt, dass es während der Bauphase wenige Parkplätze in der Innenstadt gäbe. Viele Parkplätze, wie auch die große Parkfläche am Pferdemarkt, will die Bahn während der Bauphase nutzen. Damit läuft auch der Marktbetrieb Gefahr, dauerhaften wirtschaftlichen Schaden zu nehmen. Open-Air-Veranstaltungen wie bspw. Fußball-Übertragungen könnten nicht mehr am gewohnt zentralen Ort stattfinden.

Längere Schrankenschließzeiten durch erhöhten Bahnverkehr können bei Anfahrt mit dem Auto die Erreichbarkeit von Zielen in Oldenburg behindern und zu Verkehrsproblemen führen. Wenn, wie geplant, die beiden Bahnübergänge Alexanderstraße und Ofernerdiek entfernt werden, blieben in Oldenburg 17 beschränkte Bahnübergänge - überall würde der Verkehr stehen, so Röhlig. Dadurch wäre auch die Versorgung im Notfall nicht gesichert, denn auch Rettungsfahrzeuge müssten vor den Schranken warten.

Nicht nur ein ästhetisches Problem, sondern auch eine Verarmung der Natur stellt die für das Vorhaben erforderliche Abholzung von hunderten Einzelbäumen, Gebüsch und ganzen Baumbeständen dar. Die langen, zusammenhängenden, ungenutzten und stark bewachsenen Flächen entlang der Bahnlinie bilden sowohl für sich genommen als auch als Ergänzung zu den umliegenden Gartenflächen ein Ökosystem in Form eines grünen Korridors durch die Stadt. Durch die Baumaßnahmen in der Stadt würden besondere Vögel, Tag- bzw. Nachtfalter, Fledermäuse, Frösche, Kröten, Molche usw., aber auch Pflanzen wie Weiden, deren Blütenstand im beginnenden Frühjahr oft die einzige Nahrung für Bienen darstellt, vernichtet werden (IBO 2013).

6.2 Fragenkatalog an die Bürgerinitiativen

Frage 1: Anlass für die Gründung der Bürgerinitiativen, Gründungszeitpunkt

Frage 2: Ziele und Idealvorstellungen der leitenden Verantwortlichen

Frage 3: Reichweite der Bürgerinitiativen

Frage 4: Vorgehensweise

Frage 5: Mitglieder und Beteiligte, Partner und Zusammenarbeit

Frage 6: Informationsfluss und Verbindung zu den Bürgern

Frage 7: Erfolge

Frage 8: Einschätzung des eigenen Einflusses, Grenzen der eigenen Möglichkeiten

Frage 9: Perspektiven

Frage 10: Kompromissbereitschaft, Kritik

6.3 Auswertung und Ergebnisdarstellung

Frage 1: Anlass für die Gründung der Bürgerinitiativen, Gründungszeitpunkt

Die IBO hat sich mit dem Beschluss zum Bau des JadeWeserPort gegründet, den die Länder Hamburg, Bremen und Niedersachsen 2001 beschlossen haben.

Schon in den ersten Jahren nach Veröffentlichung des Bauvorhabens schrieben einige Leute Leserbriefe an die Nordwest-Zeitung (NWZ). Sie stellten die Fragen: „Wo wollen die mit dem Zugverkehr hin - wenn man so einen Welthafen bauen will, dann gehört es sich doch auch, dass man an die Infrastruktur im Hinterland denkt. Wie sieht das mit den Autobahnen aus? Wie sieht es mit den übrigen Straßen aus, wie sieht das mit den Zugverbindungen aus und wie sieht es mit dem Binnenschiffverkehr aus?“, erzählte Röhlig im Interview.

Die Verfasser der Leserbriefe, die sich untereinander kannten, haben begonnen miteinander zu telefonieren und im Jahr 2002 folgten die ersten Treffen. Ein Jahr später kam es zur Gründung der IBO. Zu diesem Zeitpunkt, hatten sich bereits 12 bis 15 Personen zusammengefunden. In dieser Größenordnung hat sich die Initiative viele Jahre gehalten. Um Aktionen zu finanzieren, musste Geld gesammelt werden. Jedoch war eine Finanzierung durch Spenden nicht möglich, da die IBO zu diesem Zeitpunkt noch kein Verein war und somit konnten keine Spendenquittungen ausgestellt werden. Um Spenden annehmen zu können war die Idee damals, einen Verein zu gründen und in Konsequenz ging LiVe im Jahr 2009 aus der IBO hervor. Mit wachsender Mitgliederzahl, wurde aus der Bürgerinitiative IBO am 29.09.2011 ebenfalls ein Verein. Seit Dezember 2011 ist die Gemeinnützigkeit des Vereins vom Finanzamt anerkannt (IBO 2011B).

Anlass für die Gründung der Bürgerinitiativen war die drohende Belastung der Menschen in Oldenburg durch den Bahnverkehr.

Die Stadt Oldenburg hat in der Vergangenheit gestattet, dass über Jahrzehnte bis 3,50 m an die Bahngrenze heran Einfamilienhäuser gebaut werden durften. Nun sollen während der Bauphase Eingriffe in das Eigentum der Bürger Oldenburgs vorgenommen werden. Die Bürgerinitiativen wollen Enteignungen, Abriss oder vorübergehende Inanspruchnahmen verhindern und damit die Fremdnutzung von Grundstücken während der Bauphase, die mit einer Dauer von 4,5 Jahren angesetzt ist, ausschließen.

Die Bürger sollen während der Bauphase nicht durch Lärm und Erschütterungen wie Schleif- und Rammarbeiten - diese Arbeiten werden auch während der Nacht durchgeführt - beein-

trächtigt werden. Ebenso sollen sie vor Feinstaub, wie dem beim Bahnbetrieb anfallenden giftigen Abrieb von Bremsen und dem generellen Aufwirbeln von Staub während der Ertüchtigung der Trasse, bewahrt werden. Auch ist geplant, auf der Strecke große Mengen Gefahrgut zu transportieren. Ein hinreichender Schutz kann aus Sicht der Bürgerinitiativen, nur durch eine moderne Neubaustrecke erreicht werden, die nicht durch dicht besiedeltes Gebiet führt.

Frage 2: Ziele und Idealvorstellungen der leitenden Verantwortlichen

Den drei Initiativen geht es in erster Linie darum, keinen Massengutverkehr Tag und Nacht auf den Bahnschienen durch die Stadt Oldenburg rollen zu lassen. Der Güterverkehr soll aus Oldenburg raus und durch den Bau einer Umgehungstrasse, an die Autobahn, außen um die Stadt herum geführt werden.

Die IBO favorisiert als Lösung die nach ihrem Vordenker benannte Seefeldt-Trasse. Im Einzelnen bedeutet dies ein enges Entlangführen der Bahntrasse an der Autobahn nach dem Prinzip der Trassenbündelung, da dort ohnehin schon Lärm und Störungen des Naturhaushaltes bestehen. Die Bahntrasse soll in die bestehende, 40 m breite Bauverbotszone parallel zur Autobahn eingebettet werden, was den Geländeverbrauch minimieren und die Geländebeschaffung erleichtern würde. Nach Planung der Bürgerinitiativen würde die Trasse sogar ohne Probleme zwischen den Autobahndamm und den Blankenburger See passen, wo laut Angaben der IBO 40 m Platz vorhanden ist. Die Lage der Trasse soll dabei, nach Wunsch der Bürgerinitiativen so weit wie irgend möglich auf Oldenburger Stadtgebiet liegen, um dem Vorwurf zu begegnen, Oldenburg verlagere seine Probleme in die Nachbarlandkreise.

Bewohnte Häuser würden durch den Bau der Umgehungstrasse weitestgehend gemieden, was durch die moderne Trassierung der Autobahn erleichtert wird. Ist dies auf der Strecke ausnahmsweise nicht möglich, ist die Installation eines erhöhten Lärmschutzes geplant. Insgesamt würden durch den Bau der Umgehungstrasse auf Rasteder Gebiet nur ein einziges Haus und auf Oldenburger Gebiet ungefähr 10 Häuser berührt werden. Diese plant man zu schützen mit dem Kriterium, das 150 m zu jeder Seite mit Grenzwertüberschreitungen Lärmschutzwände installiert werden. Referenz dafür stehen die Planungen der Bahn in Rastede und Varel (IBO 2011A).

Die Landschaft, insbesondere Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete und FFH-Gebiete, soll dabei so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Vom Naturschutz-

gebiet Bornhorster Huntewiesen würde ein Randstreifen von 30 m Breite und 1.250 m Länge benötigt. Aus Sicht der Bürgerinitiativen hat der Schutz der Menschen Vorrang vor dem Schutz der Natur und damit vor Naturschutzgebieten und FFH-Gebieten (IBO 2011A). Ihrer Meinung nach kann auch europäisches Naturschutzrecht kein Hinderungsgrund für den Schutz der Gesundheit von 70.000 Menschen sein.

Des Weiteren sehen die Bürgerinitiativen eine Bauweise der Niederlande als Vorbild (vgl. Frage 9). „Die Technik, die die Holländer machen, die ist einfach traumhaft“, so Röhlig im Interview.

Frage 3: Reichweite der Bürgerinitiativen

In einem regionalen Rahmen, also mit Bezug auf die Strecke Wilhelmshaven – Bremen, haben die Bürgerinitiativen den größten Einfluss. In Konsequenz des Aufrufs an die betroffenen Bürgerinnen und Bürger und die betroffenen Träger öffentlicher Belange,

Einwendungen zu dem Planfeststellungsverfahren des JadeWeserPort zu schreiben, sind bis zum Ablauf der Einwendungsfrist etwa 4.000 - 5.000 Einwendungen eingegangen, von denen etwa 2.000 aus Oldenburg kamen.

Überwiegende Begründung der Einwendung war, dass die Planung der Hinterlandanbindung außer Acht gelassen wurde.

Die beiden Bürgerinitiativen IBO und LiVe sind überregional mit Bürgerinitiativen in ganz Deutschland vernetzt. Die Vernetzung erstreckt sich räumlich von München über Baden, über die gesamte Rheinschiene, die Region Mittelrhein, Niederrhein, bis nach Westfalen, in das Elbtal, nach Coswig, Dresden, Hamburg, Berlin und Schleswig-Holstein. Es gibt in Deutschland über 250 Initiativen rund um die Bahn, von denen etwa 140 aktiv sind. Nicht alle Initiativen machen dabei aktiv Pressearbeit bzw. veröffentlichen Texte und sind daher zum Teil eher stille Beobachter.

Ein Beispiel ist der gute Kontakt zur Bürgerinitiative Bahnlärm Niederrhein (NIAG-Bahnlärm). Das Interesse der Vernetzung ist auf beiden Seiten vorhanden und die Initiativen helfen sich gegenseitig. Die NIAG-Bahnlärm kontaktierte die IBO bzw. LiVe, um Informationen darüber zu erhalten, wie die beiden Bürgerinitiativen gegen ein vorangegangenes Planfeststellungsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht vorgegangen sind, um - von den

Erfahrungen aus Oldenburg profitierend - ihre Ziele ebenfalls auf dem gerichtlichen Weg einzuklagen.

Die Oldenburger Bürgerinitiativen haben im Rahmen der Vernetzung und des Informationsaustausches eine Veranstaltung der IG BOHR (Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein), die einen Zusammenschluss aus 13 Bürgerinitiativen darstellt, besucht. Anwesend waren sowohl lokale Politiker als auch Landtags- und Bundestagsabgeordnete, die betonten, dass die Fachkompetenz in den Bürgerinitiativen speziell bei Bahn-Angelegenheiten sehr hoch sei und sich die Fachkenntnis in der Politik in einem eher traurigen Zustand befände.

Frage 4: Vorgehensweise

Die Vorgehensweise der Vereine ist hauptsächlich die Information der Öffentlichkeit, Information der Politik und Aufklärung der Bürger. Durch viele Pressemitteilungen sowie Pressekonferenzen, Diskussionen und Posteinwürfe sind sie in der Öffentlichkeit sehr präsent.

Um zu gewährleisten, dass ein hohes Niveau der Diskussionen und des Wissensstandes innerhalb der Vereine erhalten bleibt, werden Bürgerfragen fortlaufend im Vereinsrat gestellt. Die jeweiligen Fachleute mit nötigem Hintergrundwissen zu bestimmten Thematiken und Problematiken tauschen dann mit der gesamten Mitgliedschaft Informationen aus. Um eine gewisse Neutralität und Professionalität zu sichern, werden neutrale Leute, wie zum Beispiel Pfarrer, bei Diskussionen eingeladen, bei denen es sehr konträr zugehen könnte.

Eine weitere wichtige Vorgehensweise ist die Organisation von öffentlichen Veranstaltungen, sowie Demonstrationen und alternativen Events wie Benefiz Konzerte.

Das Problem ist jedoch, dass all diese Veranstaltungen zur Aufklärung der Öffentlichkeit und das Bereitstellen einer Plattform für die Bürger, dessen Interessen schließlich von den Bürgerinitiativen vertreten werden, von den Vereinen selber organisiert werden müssen. Besonders LiVe ist kein großer Verein mit einer Kerngruppe von etwa 15 aktiven Leuten. Ab einem gewissen Punkt ist die „physische“ Grenze des von jedem Mitglied Leistbaren erreicht und es können nur so viele Projekte, Veranstaltungen und Vorhaben geplant oder geleitet werden, wie es den engagierten Mitarbeitern im Rahmen ihrer Kräfte möglich ist.



Abbildung 12: Protest-Aufkleber IBO

Um außerdem eine lückenlose Zielverfolgung zu erreichen, werden alternative Streckenverläufe von fachlich spezialisierten Leuten geplant. Dabei sollen möglichst die Interessen aller Beteiligten beachtet und bestmöglich in einem Entwurf zusammengefügt werden. Diese Planung ist dann diskussionswürdig und kann nicht ohne weiteres von den Planern der Deutschen Bahn ignoriert werden. Die Bürgerinitiative hat allerdings kein Entscheidungsrecht bei der Endplanung, dessen Träger die Deutsche Bahn selbst ist.

Frage 5: Mitglieder und Beteiligte, Partner und Zusammenarbeit

Die Bürgerinitiative LiVe ist ein relativ kleiner Verein mit 20 Mitgliedern. Die Mitgliederzahl der IBO beträgt etwa 100. Unter den Mitgliedern sind sowohl Bürger als auch Fachpersonal wie Juristen und Ingenieure vertreten, dessen Fachwissen sich in bestimmten Problemfeldern besonders gut auszeichnet. Beide Bürgerinitiativen arbeiten sehr stark zusammen, so gibt es sogar Mitglieder die in beiden Vereinen sind. Alle Mitglieder sind jederzeit ansprechbar, weshalb die Führungspersonen beider Bürgerinitiativen nicht auf eine große Mitgliederzahl setzen.

LiVe und IBO sind mit etwa 140 verschiedenen Bürgerinitiativen in ganz Deutschland vernetzt (vgl. Frage 3).

Bei den Bürgerinitiativen IBO und LiVe existiert keine Arbeitsgruppe wie bei anderen Bürgerinitiativen, die bspw. Arbeitsgruppen mit dem BUND oder der Bundesregierung bilden. Sie arbeiten mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und dem Eisenbahnbundesamt zusammen. Die Bürgerinitiative NIAG-Bahnlärm am Niederrhein steht in gutem Kontakt zu IBO und LiVe. Das Interesse besteht auf beiden Seiten. Sie stehen in regem Austausch und helfen sich gegenseitig bei bestimmten Problemen (vgl. Frage 3).

Frage 6: Informationsfluss und Verbindung zu den Bürgern

Anlässlich des Planfeststellungsverfahrens zum JadeWeserPort in Wilhelmshaven fand 2004 im Etzhorner Krug in Oldenburg eine erste größere Versammlung statt, bei der über 400 Teilnehmer anwesend waren um sich zu informieren. Bei Veranstaltungen und Diskussionsrunden dieser Größe setzen die Verantwortlichen der Bürgerinitiativen inzwischen auf Moderation durch eine neutrale Person, um einen sachlichen Diskurs zu ermöglichen (vgl. Frage 4).

Zum PFA1 im Planfeststellungsverfahren des Streckenausbaus Wilhelmshaven - Oldenburg wurde zu mehreren Veranstaltungen eingeladen. Am 25. Februar 2014 wurde im PFL in

Oldenburg eine Informationsveranstaltung zum Thema abgehalten, die besonders hervorzuheben ist. Die Brisanz des Themas spiegelte sich in der regen Teilnahme der betroffenen Bürgerinnen und Bürger wider.

Da nach Ablauf der Einwendungsfrist keine Einwendung mehr eingereicht werden können (Präklusionswirkung), war Unterstützung nötig und Eile geboten. Deshalb folgten dieser Veranstaltung mehrere Termine, bei denen es eine individuelle Beratung und Hilfestellung zum Schreiben einer Einwendung gegen den PFA1 gab. Außerdem wurden Musterformulare ausgeteilt und über das Internet zur Verfügung gestellt, die das Schreiben einer Einwendung vereinfachen sollten. Es wurde mit Nachdruck animiert, eine Einwendung zu schreiben, da diese für den Schreiber keine rechtlichen Verpflichtungen mit sich bringt, die Bahn als Träger der Planung jedoch dazu zwingt, Stellung zu der Einwendung zu nehmen.

Durch den Besuch von Erörterungsterminen und dem dortigen Einholen von Informationen und deren Bündelung im sachlichen Kontext mit dem bisher gesammelten Wissen ist es den Bürgerinitiativen möglich, immer neue Informationen an die Bürger und Mitglieder heranzutragen und sie somit auf dem Laufenden zu halten.

Dem Anschein nach herrschte unter vielen Bürgervereinen in Oldenburg lange Zeit ein Informationsdefizit bezüglich des innerstädtischen Trassenausbau, dem nun langsam durch die Expertise der Bürgerinitiativen entgegengewirkt wird (vgl. Frage 8). Die Positionierungen streben allmählich in Richtung einer Umgehungsstrasse.

Oftmals und mit steigender Frequenz werden von den Bürgerinitiativen telefonisch Auskünfte gegeben und es wird Beratungsarbeit geleistet. Dem Erfahrungsschatz und dem Wissen der Bürgerinitiativen wird große Anerkennung entgegengebracht und häufig kommt es vor, dass vor einem Interview oder Beitrag telefonisch um Stellungnahme der Bürgerinitiativen gebeten wird. Ein Großteil des Informationsaustausches findet durch persönliche Gespräche mit den Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange statt.

Im Internet sind sowohl die IBO als auch LiVe mit eigenen Internetpräsenzen vertreten, auf denen sie aktuelle Termine ankündigen, Dokumente bereitstellen, Stellungnahmen veröffentlichen und für Vernetzung mit weiteren Initiativen sorgen.

Auch das Veröffentlichen von Publikationen gehört zur Tätigkeit der Bürgerinitiativen. So hat z.B. LiVe eine Dokumentation zur Bahnproblematik in Oldenburg veröffentlicht, die sich bis

in kleinste Detail mit mit den Problemen auseinander setzt, die durch den Trassenausbau in der Stadt entstünden.

Frage 7: Erfolge

Vor allem die hartnäckige Öffentlichkeitsarbeit und das immer Präsentsein der Bürgerinitiativen in der Bürgerschaft hat ihnen geholfen, viele ihrer Ziele durchzusetzen und somit Erfolg verzeichnen zu können.

Im Laufe der Jahre, in denen sie aktiv waren, konnten sich beide Vereine das Image einer kompetenten und vertrauenswürdigen Bürgerinitiative aufbauen, dessen Mitglieder als informierende und beratende Helfer den Bürgern zur Seite stehen. Immer mehr Termine für z.B. Informationsveranstaltungen und zunehmende Arbeit für die beteiligten Mitglieder lassen bestätigen, dass die Nachfrage und vor allem auch die Wichtigkeit ihrer Arbeit und ihres Bestehens weiterhin wachsen.

Noch vor einigen Jahren wurden die Initiativen teilweise als „Extremisten“ mit ihren Vorstellungen und ihrem Handeln beschimpft. Jedoch können sie heute den Erfolg verzeichnen, dass sie allgemein akzeptiert werden, sodass die Bürgerinitiativen mit ihrem Fachwissen von der Sache reden, und nicht über die Sache.

Die Presse war den Bürgerinitiativen gegenüber zunächst kritisch eingestellt und ihnen wurde wenig Gewicht in der Tagespresse zuteil. Im Laufe der Zeit und mit steigendem Einfluss hat sich dies jedoch gewandelt und die Bürgerinitiativen sind als eine einflussstarke Konfliktpartei akzeptiert. Die Stadt sei schon von Beginn an gut beraten gewesen, vor allem auch aus finanziellen Gründen, eine Umgehungstrasse in Erwägung zu ziehen. Doch erst durch das Engagement und die Arbeit der Bürgerinitiativen konnte die Stadt Oldenburg zu Unternehmungen bewegt werden, sodass ein Großteil der Planung, der nun aktuell läuft, den Erfolgen der Initiativen, natürlich in Kooperation mit anderen Akteuren, zuzuschreiben ist.

Durch besonders viel Nachdruck seitens der Bürgerinitiativen konnte veranlasst werden, dass die Stadt Oldenburg ein Planungsbüro beauftragt hat, um Planungen einer möglichen Umgehungstrasse anzustellen. Diese könnten im Nachhinein von der Bahn übernommen werden. Es entstanden Pläne der Seefeldt-Trasse in veränderter Form, jedoch immer noch die Hauptidee der Trassenbündelung mit der A29 und einer neuen Huntebrücke verfolgend, die komplett ausgearbeitet und theoretisch direkt umsetzbar vorliegen.

Auch ein vergleichendes Gutachten über die Gefahrgutsituation zwischen der bestehenden, auszubauenden und der alternativen, stadtumgehenden Trasse konnte durch die Bürgerinitiativen angestellt und auch eigenfinanziert werden. Dieses und auch das Gutachten über den Zustand der Pferdemarktbrücke konnten als Einwände gegen den PFA1 eingereicht werden.

Hinzufügend wurde auch die Dokumentation über die Chronik der Initiative LiVe, die über die Jahre bis 2009 von Herrn Dr. Strey verfasst wurde, akzeptiert und anerkannt und konnte so erfolgreich in Gutachten mit einbezogen werden.

Frage 8: Einschätzung des eigenen Einflusses, Grenzen der eigenen Möglichkeiten

Die Frage zur Einschätzung des eigenen Einfluss lässt sich kurz über die eben aufgezeigten Erfolge darstellen, der sich zum einen dadurch zeigt, dass ihre Akzeptanz und Nachfrage unter den Bürgern steigt und sie zum anderen auch in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg stehen.

Dies hat demnach bezweckt, dass sie mittlerweile als ernstzunehmende Bürgerinitiativen dastehen. Grenzen sind ihnen in der Form gesetzt, als dass durch die uneinige politische Lage in Oldenburg der Fortgang des Projekts gestört bzw. verlangsamt wird. Verkompliziert hat sich die Situation nicht nur durch den ehemaligen leitenden Stadttredakteur, der die Bürgerinitiativen immer stark bekämpft hat, sondern auch durch den Bürgermeisterkandidaten, der sich vehement gegen eine Umgehungstrasse ausspricht.

Des Weiteren werden die Bürgerinitiativen in ihrer Arbeit u.a. durch die ASTOB (Arbeitsgemeinschaft Stadtoldenburger Bürgervereine) eingeschränkt, die zum einen ihren Bürgervereinen ausdrücklich den Kontakt zu den Initiativen verweigern, um so mögliche Zusammenarbeiten derer vorzubeugen. Zum anderen die Behauptung eines einstimmigen Beschlusses gegen die Umgehungstrasse aller Bürgervereine äußern, jedoch ohne die Zustimmung dessen von dem Bürgerverein Innenstadt. Ebenso versuchen Bürgervereine, wie beispielsweise der BV Ohmstede, ihren Bürgern durch Absagen von Informationsterminen die nötige Auskunft der Bürgerinitiativen zu verwehren.

Natürlich setzt auch einer der größten Akteure - die Deutsche Bahn - den Bürgerinitiativen Grenzen in ihren Möglichkeiten. Eine vergleichende Prüfung der Wirtschaftlichkeit beider Modelle, der des Ausbaus und der Umgebung, wird von den Bürgerinitiativen für dringend nötig gehalten um zu zeigen, dass die Umgehungstrasse wirtschaftlicher ist und um somit ihre Argumente stützen können. Die Berechnung wurde beim Bundesverkehrsministerium durch

die Stadt Oldenburg beantragt, jedoch wurde diese aufgrund von mangelnder Zuständigkeit abgewiesen. Aber auch seitens der Bürgerinitiativen gibt es eine „physische“ Grenze, die den beteiligten Mitgliedern gesetzt ist, denn natürlich können nur so viele Projekte verwirklicht werden, wie auch die Mitglieder diese Arbeit schaffen können (vgl. Frage 4).

Frage 9: Perspektiven

Die folgend aufgeführten Perspektiven gelten gleichwertig für LiVe und IBO, da diese sehr eng zusammenarbeiten.

Ein früher Lösungsvorschlag war die Unterführung der Bahntrasse durch den Bau eines Tunnels unter der Hunte hindurch. Theoretisch sind die dort anstehenden Gefälle und Steigungen für den Bahnverkehr zu bewältigen. Allerdings wurde der Naturschutz bei dieser Lösung nicht beachtet: Das als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene „Blankenburger Holz“ müsste unterquert werden, was eine Gefährdung des Baumbestandes zur Folge hätte. Um die Wurzeltiefe zu gewährleisten und den Bestand in seinem jetzigen Zustand zu erhalten, ist eine gewisse Bodentiefe notwendig. Während der Bauphase könne es zur Entfernung und späteren Neuanpflanzung der Bäume kommen und bei der Umsetzung dieser Vorschläge würde das „Blankenburger Holz“ schließlich seinen Status als Landschaftsschutzgebiet verlieren.

An diesem Beispiel erkennt man, dass es oft schwierig ist, einen Kompromiss zu finden, der alle Beteiligten zufrieden stellt. An dieser Stelle möchten die Bürgerinitiativen versuchen, bessere Lösungen zu schaffen, die zu prüfen sind und dann eine Alternative für möglichst alle Beteiligten darstellt.

Der nächste Schritt ist, die Deutsche Bahn zur Prüfung der Alternativtrasse zu bewegen, damit ein guter Vergleich zwischen Stadt- und Umgehungstrasse möglich ist.

Da beide Bürgerinitiativen allerdings skeptisch sind, ob die Deutsche Bahn freiwillig einlenken wird, befürchten sie, dass nur die Gutachten und Urteile des Bundesverwaltungsgerichts eine Entscheidung bringen können. Somit sind sie auch bereit, die nächste Klage vorzubereiten und nochmals gegen die Deutsche Bahn vor Gericht zu ziehen.

Als Vorbild im Bahnverkehr sehen die Bürgerinitiativen die Niederlande. IBO und LiVe loben die bis ins kleinste durchdachten Pläne und die präzise Umsetzung der Niederländer bei der Güterverkehrstrasse Rotterdam - Genua. Diese setzen den Ausbau von Bahngleisen auf andere Art und Weise um als die Deutsche Bahn: Sie führen den Bahnverkehr vor der Orts-

grenze zweigleisig unter die vorhandene Trasse in den Boden, lassen sie unter dem Bahnhof verlaufen und führen den Güter- und Personenverkehrs hinter der Ortsgrenze vierspurig zusammen. So kann der Güterverkehr ungebremst fahren und muss auch für den Personenverkehr nicht bremsen oder ihn überholen lassen.

Weiterhin haben die Niederländer Rettungsstraßen direkt neben den Bahntrassen, auf denen jederzeit Rettungsfahrzeuge passieren können. Die Lärmschutzwände sind zudem fortschrittlicher als die für Oldenburg vorgesehenen niedrigen Lärmschutzwände. In den Niederlanden sind auf beiden Seiten versetzt angeordnete Rettungstüren und Durchlässe für Löschschräume in den Lärmschutzwänden die Regel, sodass schnelles Handeln im Notfall möglich ist. Außerdem sorgt die halbtunnelartige Form der Wände, die bis zu den Fahrdrähten reichen, für eine äußerst effektive Schallminderung, sodass wenig Lärm nach außen dringt.

Frage 10: Kompromissbereitschaft, Kritik

Die Vereine sind jederzeit zu allen Gesprächen über die Form und Führung der Umgehungstrasse bereit. Die Notwendigkeit der Umgehungstrasse selbst ist jedoch nicht diskutierbar. Diesbezüglich ist ein Kompromiss keine Option, da es ihrer Meinung nach nicht funktionieren würde, wenn das Ziel geschmälert und kleiner angesetzt wird.

LiVe und IBO sind jedoch durchaus willig, ihre Pläne zur Umgehungstrasse bei Zweifel oder Problemen zu überdenken und intensive (Neu-)Planungen vorzunehmen. Zu Anfang wurde bspw. nicht bedacht, dass einige Ländereien in der Gegend der gewünschten Umgehungstrasse durch ebendiese zerschnitten würden. Daraufhin wurden seitens der Vereine Varianten ausgearbeitet, die so liegen, dass die Ländereien möglichst nicht zerschnitten werden und die Landwirte sie weiter bewirtschaften können.

Es wird großer Wert auf die Feststellung gelegt, dass keine Kritik am Vorgehen der Akteure geübt wird, sondern Fakten dargestellt werden, die es anschließend zu prüfen gilt. So werden bspw. unzureichende Lärmschutzwände, die den Schall als Nebeneffekt zur Schallminderung aufgrund ihrer Bauart in weiter entfernte Gebiete projizieren, oder mangelnde Möglichkeiten für nötige Rettungswege neben der innerstädtischen Trasse als solche faktische Feststellungen genannt. Die einzige Lösung, um Rettungswege in der Stadt zu errichten, die neben der Trasse verlaufen, ist das Abreißen von Garagen und das Zurückbauen von Gärten, die direkt an die Bahn angrenzen. Des Weiteren gäbe es zu wenig Rettungstüren in den Lärmschutzwänden und einen zu großen Abstand der Türen zueinander. Rettungstüren im Abstand von über 900

m und zu schmal bemessene Rettungswege an der Trasse, wie die Bahn sie plant, reichen nicht aus, um bei einem Notfall am Bahngleis Rettungsmaßnahmen durchführen zu können.

6.4 Zwischenfazit – Positionen der Bürgerinitiativen

Durch den immensen Wissensschatz, den sich die einzelnen Mitglieder der Bürgerinitiativen angeeignet haben, kann man sie als Experten auf dem Gebiet der Bahnangelegenheiten bezeichnen.

Das Interview mit den beiden Bürgerinitiativen hat deutlich gemacht, in welcher scheinbar machtlosen Situation sich die Bürger und eben auch ein Zusammenschluss von Bürgern mit gleichem Ziel gegenüber dem Staat und der Bahn befinden. Durch die starke Vernetzung der Bürgerinitiativen untereinander und die aus der Öffentlichkeitsarbeit resultierende Aufmerksamkeit konnte allerdings ein gewisses fachliches Gewicht erarbeitet werden. Die Bürgerinitiativen haben immer eine Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Bahn angestrebt und wollten nie Blockierer des Bauvorhabens sein. Die Änderungen des Planungsvorhabens, so wie sie die Bürgerinitiativen der Deutschen Bahn in vielen Versuchen vorgeschlagen haben, fanden bis jetzt wenig Beachtung. Einen Erfolg stellen die angefertigten Gutachten dar, die eine fachliche Grundlage für etliche fundierte Einwendungen geschaffen hat. Der starke Einfluss und die erfolgreiche Bündelung der Interessen zeigten sich nicht zuletzt in der hohen Anzahl von Einwendungen, die am 03. April 2014 überreicht wurden. Die Situation im Planungsvorhaben ist noch nicht entschieden und der Ausgang der Planung offen. Das Fachwissen hat sich mit steigenden Herausforderungen enorm erhöht und man sieht sich gewappnet für kommende Konflikte. Auch der stetige Einsatz der Bürgerinitiativen, oft ausgehend von Einzelnen, hat sich sehr stark bemerkbar gemacht und wird auch in der weiteren Planungsgeschichte noch eine große Rolle spielen.

7. Schutzmaßnahmen

7.1 Einleitung - Schutzmaßnahmen

Neben wirtschaftlichen und politischen Aspekten spielen beim Ausbau der Eisenbahnstrecke in Oldenburg auch Immissionsschutz und Naturschutz eine wichtige Rolle. Bahnbetrieb und Ausbau können sich auf Mensch und Umwelt unterschiedlich stark auswirken. Durch Gutachter können diese Auswirkungen festgestellt und bewertet werden. Auch für den Raum Oldenburg wurden solche Bewertungen vorgenommen. Für die teilweise erheblichen Auswirkungen können Schutzmaßnahmen vonnöten sein.

In diesem Kapitel sollen sowohl die Auswirkungen als auch die Schutzmaßnahmen für verschiedene Schutzgüter im Raum Oldenburg dargestellt werden. Dabei wird zunächst die Lärmproblematik im Stadtgebiet vorgestellt und anschließend auf mögliche Umweltauswirkungen einer Umgehungsstrasse eingegangen. Abschließend wird der mögliche Konflikt zwischen Lärmschutz in der Stadt und Umweltschutz außerhalb Oldenburgs aufgezeigt.

7.2 Immissionsschutz

Durch die umfangreichen Bauarbeiten am Eisenbahnbetrieb können sich für die in Gleisnähe wohnenden Menschen erhebliche Nachteile ergeben, wie zum Beispiel Störung durch Schienenlärm und Erschütterung durch häufigere, schwerere und längere Güterzüge. Auch visuelle Begrenzungen und unerwünschter Schattenfall durch hohe Lärmschutzwände können als störend empfunden werden. Des Weiteren geht eine Gefährdung von Gefahrguttransporten und Unfällen oder Havarien (Betriebsstörungen) aus.

7.2.1 Lärm

Allgemeines

Lärm ist jedes unerwünschte laute Geräusch. Schall wird also zu Lärm, wenn er unbewusst oder bewusst stört. Lärm wird sehr subjektiv wahrgenommen, d.h. jeder Mensch empfindet Geräusche anders und fühlt sich unterschiedlich stark von diesen gestört. Diese Störung äußert sich in messbaren körperlichen Reaktionen auf Lärm (BMUB 2008).

Lärmauswirkungen können zahlreiche Folgen für den Menschen haben, wie zum Beispiel die Schlaftiefe mit und ohne Aufwachen verändern, das Einschlafen und Wiedereinschlafen erschweren, die Gesamtschlafzeit verkürzen, vegetative Reaktionen hervorrufen, Körperbewegungen auslösen, die subjektive Schlafqualität mindern und die Leistungsfähigkeit am nächs-

ten Tag herabsetzen. Studien haben zudem gezeigt, dass Umgebungslärm schädliche Wirkungen auf unsere Gedächtnisleistung hat (SPRENG 2012).

Gesetzliche Regelungen, die das Wohlbefinden von Mensch und Tier in Bezug auf Lärm sichern sollen, sind in Deutschland im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und in den nachgeordneten Verordnungen festgelegt.

Die 16. BImSchV zur Durchführung des BImSchG (“Verkehrslärmschutzverordnung”) definiert u.a. Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm. Hierbei wird unterschieden, welche Gebiete (z.B. Wohn- oder Industriegebiete) betroffen sind (s. Abb. 1).

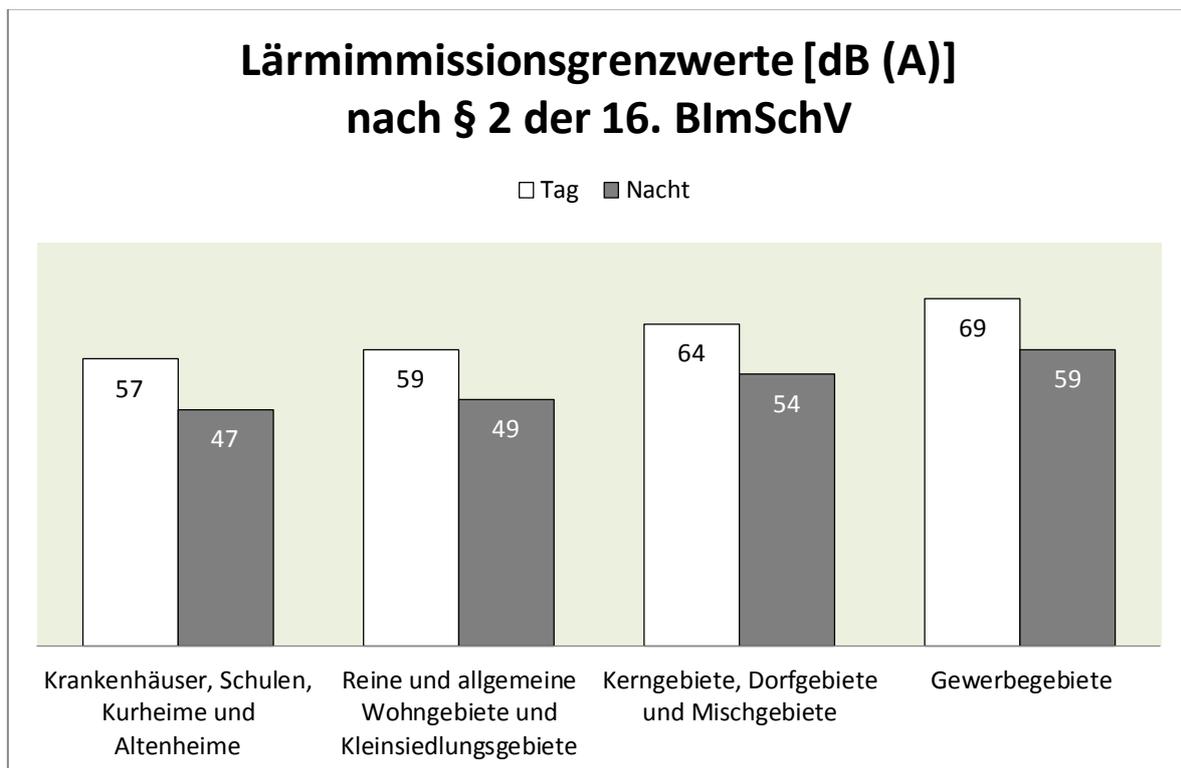


Abbildung 13: Lärmimmissionsgrenzwert nach der 16. BImSchV (§ 2) (Datengrundlage: BMJV o. J)

Die 24. BImSchV (“Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung”) legt hingegen Art und Umfang der zum Schutz vor Verkehrsräuschen erforderlichen Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden fest, sofern Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen (MAUTE 2006).

Maßnahmen zur Lärminderung

Die effektivste Maßnahme zur Minderung von Lärm ist die Verringerung der Schallbestrahlung am Ort der Verursachung (der Quelle). Weitaus weniger effektiv sind Maßnahmen die nur auf eine Hinderung der Ausbreitung von Schall zielen, da die Schallwellen flüchtig sind und Hindernisse umlaufen können.

Eine effektive Schallminderung fängt daher schon bei der Konstruktion eines Fahrzeuges an. In neueren Fahrzeugen wurden zum Beispiel die Antriebsgeräusche und der Lärm durch Lüftungsanlagen und Bremsen deutlich minimiert. Vor allem alte Güterwagen haben viele Lärmquellen. Es gibt allerdings neue Modelle, mit denen insgesamt eine Reduzierung der Lärmemission von 18 dB(A) erreicht werden könnten, was fast $\frac{1}{4}$ der gesamten Lautstärke ausmacht. Inwieweit solche Erfindungen aber generell eingesetzt werden, hängt häufig von politischen und wirtschaftlichen Randbedingungen ab. So besteht für die Betreiber oftmals keine Notwendigkeit Maßnahmen zu ergreifen, die die Schallemissionen reduzieren, wenn es keine politischen Vorgaben gibt.

Zu den passiven Lärminderungsmaßnahmen gehören zum Beispiel Schallschutzschirme oder -wände. Im Nahbereich, ca. unter 50 m, wirken diese Abschirmungsmaßnahmen noch gut und führen zu einer erheblichen Reduzierung der Lärmemission (s. Abb. 2). Jedoch werden sie, umso größer die Entfernung wird, immer wirkungsloser und desto größer wird der Einfluss von lokalen Witterungsbedingungen, insbesondere der vom Wind. Die Lärmschutzwände werden mit der Höhe immer effizienter, jedoch auch teurer. Zudem erhöht sich mit der Höhe der mögliche unerwünschte Schattenfall der Lärmschutzwände. Am effizientesten und teuersten ist es, den Verkehrsweg in ein Gehäuse (Tunnel) einzuschließen, wie es in verschiedenen Großstädten (z.B. London oder Innsbruck) zu beobachten ist. Für den Gütertransport des Jadeweserports wäre es jedoch finanziell vermutlich günstiger eine Umgehungsstraße zu bauen als massive sekundäre Lärmschutzmaßnahmen zu errichten. Viele Betroffene sehen die Umgehungsstraße generell als optimale Lösung, jedoch hat diese Alternative wiederum mehr Auswirkungen auf die Umwelt und wird aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten eher kritisch gesehen (s. Kap. 2) (LIVE 2014).

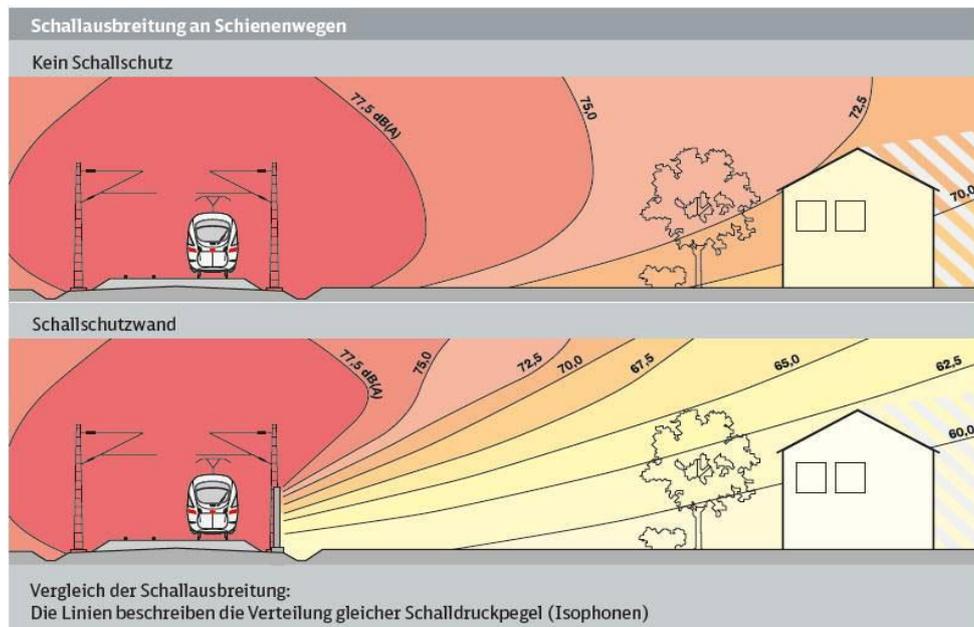


Abbildung 14: Schallausbreitung an Schienenwegen mit und ohne Schallschutzwand (DEUTSCHE BAHN AG KONZERN 2005)

Weitere passive Lärminderungsmaßnahmen stellen mehrfach verglaste Fenster dar. Das Problem dabei ist, dass der Außenbereich weiterhin ungeschützt bleibt und die Leute gezwungen sind im Haus zu bleiben, wenn sie vor dem Lärm geschützt werden wollen. Zudem ist das Schlafen bei offenem Fenster ohne Lärm nicht möglich.

Bezug zu Oldenburg

Durch den von der Deutschen Bahn beabsichtigten Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 sind ein höherer Güterzugverkehr und damit einhergehende erhöhte Schallimmissionen zu erwarten. Daher wurde von der Stadt Oldenburg im Dezember 2013 ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben, in welchem der Schienenverkehrslärm für Szenarien einer Eisenbahnumgehungsstrasse als Alternativplanung untersucht und beurteilt wird.

Entsprechend des schalltechnischen Gutachtens sind entlang der Antragstrasse Schallschutzwände in einer Höhe von 3 bis 4 m über der Schienenoberkante geplant. Die Schutzwirkung dieser Baumaßnahmen liegt allerdings sowohl für den Beurteilungszeitraum Tag (6.00 - 22.00 Uhr) als auch den Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) unterhalb der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Somit sollen Wohngebäude in Oldenburg bzw. Rastede bei Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte ein Anrecht auf passive Schallschutzmaßnahmen (s. o.) erhalten (KOHLEN 2013).

Insgesamt steht der Rat der Stadt Oldenburg dem geplanten Ausbau der Antragstrasse ablehnend gegenüber. Hauptgrund für diese Entscheidung sind die mit den umfangreichen Baumaßnahmen der Schallschutzwände verbundenen städtebaulichen Problematiken, sowie die Tatsache, dass der aktive Lärmschutz nicht für alle Wohnbereiche gewährleistet werden kann. Des Weiteren befürchtet die Stadt eine Zerstörung des Stadt- bzw. Landschaftsbildes durch Trennwirkung und Fassadencharakter der Schutzwände. Aus dieser Haltung resultiert der Auftrag an die Verwaltung, einen alternativen Streckenverlauf zur Umgehung des Siedlungsbereichs durch Verlagerung der Trasse in den östlichen Außenbereich durchzuführen. Dabei ist die Nähe zur Bundesautobahn A 29 gewünscht (KOHLEN 2013). Nach einem Gutachten des Sachverständigen Dr. Nocke zur Lärmsituation an der A 29 in Bornhorst würde sich die Situation wegen der hohen Ausgangsbelastung durch das Hinzukommen des Bahnverkehrs kaum verändern. Wenn massiver Lärmschutz (wie Tunnel oder Halbtunnel) betrieben wird, würde sich die Situation gegenüber dem derzeitigen Zustand sogar deutlich verbessern. Bei der momentan geplanten Stadtstrecke würde sich dahingegen der plötzliche Anstieg des Lärmpegels durch laute und lange Güterzüge besonders stark bemerkbar machen, da die Strecke momentan keinen extremen Dauerpegel erzeugt. Zudem wird der PFA 1 keinen Lärmschutz ab Hauptbahnhof in Richtung Bremen erbringen. Es werden Nachtfahrverbote und Langsamfahrgebote durchgesetzt werden müssen. Bei der Umgehungstrasse wären hingegen keine Einschränkungen nötig (LIVE 2014).

Sollte der von der Deutschen Bahn geplante Ausbau der Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven durchgeführt werden, sieht die Verkehrslärmschutzverordnung entsprechende Lärmvorsorgemaßnahmen für die schutzbedürftige Bebauung der Stadt Oldenburg vor. Zu diesem Zweck wurde im Sinne der 16. und 24. Bundesimmissionsschutzverordnung bereits ab dem Jahr 2013 passiver Lärmschutz im Planfeststellungsabschnitt 1 von der Deutschen Bahn finanziert und umgesetzt (STADT OLDENBURG o.J.).

Auch die während der Bauphase entstehenden temporären Lärmimmissionen werden von den Betroffenen als störend empfunden und können sich negativ auf die Gesundheit auswirken. Für den Zeitraum der Baumaßnahmen ist allerdings kein Lärmschutz angedacht.

7.2.2 Erschütterung

Im Bahnbetrieb entstehen Schwingungen die durch den laufenden Zugverkehr entstehen. Diese Schwingungen übertragen sich vom Fahrweg, über den Untergrund in naheliegende Gebäude, wobei die Bauweise die Auswirkungen bzw. Wahrnehmung maßgeblich beeinflussen. Wenn die Schwingungen im Wohnbereich gefühlt werden, kann dies zu einer Beeinträchtigung

gung des Wohlbefindens führen. Eine Vorhersage der Vibration ist jedoch schwierig, da die Weiterleitung abhängig von der örtlichen Bodenbeschaffenheit ist. Es kann nur nach der Bebauung gemessen und nachträglich Schwingungsisolierung gefordert werden.

Zur Minderung der durch den Rad-/Schiene-Kontakt entstehenden Erschütterung, kann ein Einbau einer Tragschicht als Planumsschutzschicht (PSS) zur Erhöhung der Tragfähigkeit des Untergrundes erfolgen (LAND NIEDERSACHSEN o.J.). Baumaßnahmen an Häusern als Erschütterungsschutz sind i.d.R. nicht möglich.

Für den PFA 1 sind jedoch ohnehin keine Schäden an Gebäuden durch Erschütterung zu erwarten, obgleich die Vibrationen spürbar wahrgenommen werden (LAND NIEDERSACHSEN o.J.).

7.3 Naturraum

7.3.1 Boden

Das Schutzgut Boden mit seinen verschiedenen Funktionen wäre durch die mögliche Umgehungstrasse beeinträchtigt. Auf nahezu der gesamten geplanten Trasse befinden sich verschiedene schützenswerte Böden. Dazu gehören solche mit besonderen Standorteigenschaften, beispielsweise nährstoffarme oder nasse, naturnahe Böden, kulturhistorisch bedeutsame Böden und insgesamt seltene Bodentypen (KÜFOG 2014).

Der Ausbau der Eisenbahntrasse würde hier zu einer Vielzahl von Beeinträchtigungen führen. Diese kämen vor allem durch den eigentlichen Bau der Trasse zustande, weniger durch das Bestehen der Anlage oder den Eisenbahnbetrieb. So ist beim Bau der Verlust von Boden durch Abtragung unumgänglich und auch wenn abgetragener Boden wieder verfüllt wird, ist eine Störung des ursprünglichen Bodengefüges wahrscheinlich. Durch schwere Baufahrzeuge käme es zu Verdichtungen, was ebenfalls das Bodengefüge verändern würde (KÜFOG 2014; ANONYM (2014) [2]). Daneben sind durch Arbeiten an Gräben und Absenkungen Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes möglich. Alle diese Auswirkungen können massiv die Funktionen und den Charakter von schützenswerten Böden negativ beeinflussen (SCHEFFER & SCHACHTSCHABEL 2010), sodass hier ein hohes Konfliktpotenzial besteht. Bei Unfällen sind Schadstoffeinträge denkbar. Dieses Risiko wird jedoch als gering betrachtet (KÜFOG 2014). Insgesamt wird für das Schutzgut Boden eine sehr starke negative Beeinträchtigung erwartet, Der Verlust von Bodenflächen wäre zudem mit einem Verlust an landwirtschaftlich nutzbarer Fläche verbunden, was einen zusätzlichen potenziellen Konflikt mit örtlichen Landwirten verursachen könnte (ANONYM (2014) [2]). Sowohl laut dem NABU Oldenburg als auch dem

Umweltamt ist hier voraussichtlich mit einigem Widerstand zu rechnen (ANONYM (2014) [2] & ANONYM (2014) [1]).

Eine gänzliche Vermeidung der Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden ist nur durch eine Vorhabensaufgabe möglich. Durch rücksichtsvolle Bauplanung ist jedoch eine Minimierung des Schadens erreichbar. Sollte es zu zur Durchsetzung der Umgehungsstrasse kommen, wäre es am optimalsten, wenn das Bauvorhaben dabei so wenig Fläche wie möglich einnimmt und unnötige Verdichtungen durch das Benutzen vorgesehener Wege vermieden werden. Um beim anschließenden Verfüllen von vorher entnommenem Boden eine Veränderung des ursprünglichen Bodengefüges zu verhindern, ist hier eine getrennte Lagerung der verschiedenen Bodenhorizonte und -arten sinnvoll. Zudem sollte eine Beeinträchtigung des entnommenen Materials durch Verdichtung, Wildbewuchs oder Vernässung verhindert werden. Nach den Baumaßnahmen lassen sich die Bodenhorizonte in der ursprünglichen Reihenfolge wieder verfüllen (KÜFOG 2014).

7.3.2 Wasser

Das Schutzgut Wasser lässt sich in Grundwasser und Oberflächenwasser gliedern. Grundsätzlich befinden sich im untersuchten Gebiet Flächen mit sehr geringem Flurabstand. Das Gebiet wird von verschiedenen Gräben entwässert, die teilweise durch den Trassenbau betroffen wären. Auch die Hunte als größtes Fließgewässer wäre teilweise vom Vorhaben beeinflusst. Stillgewässer treten im betrachteten Gebiet nur sehr vereinzelt und kleinflächig auf. Darüber hinaus ist aber ein Großteil als Überflutungsfläche der Hunte ausgewiesen und zwei Trinkwasserschutzgebiete werden von der Trasse tangiert bzw. reichen bis 100 m an diese heran.

Das Grundwasser wäre insgesamt vor allem durch baubedingte Absenkungen beeinträchtigt, die nachhaltig eine Veränderung hervorrufen könnten. Außerdem kann bei einem geringen Flurabstand schnell die schützende Bodenschicht abgetragen oder durchstoßen werden und so das Grundwasser beeinträchtigt werden (KÜFOG 2014).

Bei vielen Bauvorhaben ist eine Absenkung des Grundwasserspiegels oftmals notwendig (HÖLTING & COLDEWEY 2013). In diesem Fall würden notwendigerweise einige Gräben verrohrt oder verschüttet werden, sodass ein Verlust von Oberflächengewässern vorläge. Das Zuschütten oder Anstauen von Gräben würde außerdem das Abflussregime der Fläche deutlich verändern. Die Trasse selber kann im Fall eines Jahrhunderthochwassers eine massive Barriere darstellen, die den Abfluss von Überflutungswasser bzw. transportiertem Material einschränkt oder behindert. Bei den Gleisarbeiten ist auch ein Fortschwemmen von Baumaterial möglich. Allgemein können beim Anlegen der Gleise Werkstoffe in Oberflächengewässer

eingetragen werden und hier eine Trübung verursachen oder den Wasserchemismus beeinflussen. Dies wiederum kann aus naturschutz- oder trinkwasserrechtlichen Gründen problematisch sein (HÖLTING & COLDEWEY 2013). Die Anlage von Liegewannen kann an entsprechenden Stellen zur Mobilisierung von Sediment führen. Im Sediment enthaltene Schadstoffe können dadurch ebenfalls freigesetzt werden. Abgesehen davon wird auch beim Schutzgut Wasser das Risiko des Schadstoffeintrags als gering erachtet, wenn Stör- und Unfälle ausbleiben (KÜFOG 2014).

Die Hunte wird durch den Bau von Liegeplätzen für Schiffe verändert, die eine Aufweitung des Gewässerlaufes bedeuten. Die Folge wären Veränderungen der Gewässerdynamik und -morphologie. Da die Hunte an dieser Stelle jedoch ohnehin stark kanalisiert ist, werden keine negativen Auswirkungen erwartet. Insgesamt wird für das Schutzgut Wasser vor allem die Absenkungen des Grundwassers und die Behinderung des Abflusses von Überflutungswasser als problematisch angesehen (KÜFOG 2014).

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser lassen sich ebenfalls nicht vermeiden, sondern nur minimieren. So sollten massive Eingriffe in Oberflächengewässer und Grundwasserstand nur vorgenommen werden, wenn unbedingt notwendig. Auch der Eintrag von schädlichen Substanzen sollte vermieden werden und mit Gefahrenstoffen wie Treibstoffen sollte nur an dafür vorgesehenen Plätzen gearbeitet werden. Eine Aufständigung der Anlage minimiert die Gefahr einer Abflussbehinderung im Falle eines Hochwassers (KÜFOG 2014).

7.3.3 Schutzgut „Luft und Klima“

Weiterhin sind die Luft und das Klima als Schutzgut anzusehen, da beide Größen eine erhebliche Rolle für sämtliche Umweltfaktoren spielen. Beim Bau und der Inbetriebnahme der Umgehungsstrasse ist deswegen die „lokale Regenerations- und Austauschfunktion“ zu beachten und sicherzustellen. In erster Linie geht es hierbei um die Vermeidung bzw. Verminderung von Luftschadstoffen durch die durchzuführenden Bauarbeiten und den Abrieb, der durch den Fahrbetrieb auf der Strecke entsteht. Hierdurch soll insbesondere das Bestandsklima erhalten bleiben.

Oldenburg wird durch das ozeanische Klima beeinflusst, was relativ milde Winter und kühle, aber feuchte Sommer zur Folge hat. Die Hauptwindrichtungen sind Westen und Südwesten. Dennoch können im Oldenburger Raum sieben sogenannte „Frischluftleitbahnen“ identifiziert werden, wovon drei durch die Trasse beeinträchtigt werden. Die Leitbahnen aus der nördlichen Hunteniederung und aus Richtung Neuenwege/Tweelbäke sind besonders betroffen, was aber durch eine „aufgeständerte“ Streckenführung (mit Stützen) aufgefangen wird.

Aufgrund der starken Versiegelung des Bodens kommt es besonders in den Siedlungsbereichen zu einer höheren und schnelleren Erwärmung der Luftmassen. Hierbei fungieren Grünflächen und Gehölze (z.B. die „Bornhorster Huntewiesen“) als Ausgleich, da hier Frisch- und Kaltluft entsteht. Demnach wird die Luftqualität in solchen Gebieten wieder erhöht. Im Zuge des Bahnausbaus müssen zwangsläufig solche auch als „klima- und immissionsökologische Elemente“ bezeichnete Strukturen weichen oder reduziert werden. Dies führt zumindest zu einem lokalen Funktionsverlust oder einer starken Einschränkung des Immissionsschutzes.

Insgesamt werden die Beeinträchtigungen für dieses Schutzgut jedoch als gering bewertet, da viele Belastungen (z.B. Staubentwicklung während der Baumaßnahmen) nur temporären Charakter besitzen. Außerdem sind nur räumlich begrenzte Auswirkungen zu erwarten und werden im weiteren Verlauf durch die Aufständigung der Trasse ausgeglichen. Hierdurch müssen keine weiteren Kompensationsmaßnahmen angewandt werden.

7.3.4 „Schutzgebiete und geschützte Biotop“ als Schutzgüter

Im Bereich der geplanten Umgehung befinden sich mehrere ausgewiesene Schutzgebiete und geschützte Biotop. Bereits die Hunte gehört zum FFH-Gebiet „Mittlere und Untere Hunte (mit Barneführer Holz und Schreensmoor)“. Somit handelt es sich insbesondere auch um die Betroffenheit eines Natura 2000-Gebietes. Durch den Nachweis des Bachneunauges und des Lachses wird eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nötig, da durch den Bau und den Betrieb erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können. Speziell im Bereich der Huntequerung käme es zu Veränderungen des Wasserkörpers und infolge dessen zu Erschütterungen, Wellenschlag oder Schadstoffeinträgen wartender Schiffe. Dies kann eine Verringerung des O₂-Gehalts nach sich ziehen, was auch durch das Aufschwimmen von Sedimenten gefördert wird. Um eine Realisierung dennoch zu ermöglichen, müssen bestimmte Maßnahmen zur Schadensbegrenzung angewandt werden. Dazu zählt vor allem eine tages- und jahreszeitliche Bauzeitenregelung, die sich nicht mit der Wanderzeit der Fische und Neunaugen schneidet. Auch Wasserrammungen müssen soweit möglich vermieden oder nur unter Einsatz schonender Verfahren umgesetzt werden. Schließlich muss eine dauerhafte Überprüfung des O₂-Gehaltes während der Bauarbeiten erfolgen, sodass eine „ausreichende Wasserqualität“ sichergestellt ist. Durch Beachtung dieser Maßnahmen wird das Projekt als verträglich nach § 34 BNatSchG eingestuft. Trotzdem bleiben laut Aussagen eines Mitarbeiters des Umweltamtes Oldenburg einige Aspekte, die mit der Ausweisung des Naturschutzgebiets unvereinbar sind. Daher müsste das Naturschutzgebiet verkleinert werden.

Im Wirkraum (z.B. in Bezug auf Lärmauswirkungen) befindet sich außerdem das EU-Vogelschutzgebiet „Hunteniederung“, wovon auch das Naturschutzgebiet „Bornhorster Huntewiesen“ ein Teil ist. Zwar kann es durch die aufgeständerte Bauweise zu Scheuch- oder Meidungseffekten kommen, jedoch ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht zu erwarten, da entsprechende Vogelarten nicht nachgewiesen wurden.

Daneben werden mehrere Landschaftsschutzgebiete („Oldenburg-Rasteder Geestrand“, „Blankenburger Holz und Klostermark“, „Drielaker See“ und die „Kulturlandschaft an der Wahnbäke“) direkt geschnitten oder zumindest beeinträchtigt. Hier muss vor allem die Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen, Reliefveränderung oder Wallheckenbeseitigung angeführt werden, deren Folgen z. T. erheblich wären. In diesem Zusammenhang bleiben zwingend erforderliche Maßnahmen allerdings aufgrund der Eingriffsregelung durch Kompensationsregelungen ausgleichbar. Hierzu zählen bspw. die Neupflanzung von Wallhecken an geeigneten Standorten, die Aufforstung von Gehölzbeständen mit Buchen und Eichen, die Anlage von Mulden und Senken oder auch eine Extensivierung der Bewirtschaftung von Grünflächen. Etwaige Kompensationsflächen sind in Oldenburg oder im Landkreis zwar angedacht, jedoch ist deren Lage noch weitgehend unbekannt, so ein Mitarbeiter des Umweltamtes Oldenburg. Zudem handelt es sich auch hier meist um landwirtschaftlich genutzte Flächen, die laut eines Mitarbeiters des NABU Oldenburg nur schwer enteignet werden können. Besonders im südlichen Teil der „Donnerschweer Wiesen“ und auf Höhe des „Kleinen Bornhorster Sees“ finden sich zahlreiche geschützte Biotope, wie z.B. „Seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiesen“, „Bruchwälder“ und „Flutrasen“. Insgesamt werden durch den Bahnausbau auf der gesamten Strecke 15.352 m² geschützte Biotope zerstört. Diese zu meist vernässten Gebiete sind durch die Einrichtung von Baustraßen und Stellflächen (inkl. Verrohrung und Absenkung des Grundwassers) und damit von Bodenverdichtung bedroht. Problematisch ist in diesem Fall die schwere und langwierige Regenerierbarkeit dieser Standorte, auch wenn die Eingriffe nur vorübergehend durchgeführt werden (s. Kap. 2.5). Trotzdem ist auch hier nur ein lokaler Verlust ohne weitere Auswirkungen zu erwarten.

7.4 Flora

Die folgenden zwei Absätze über die Flora und Fauna stammen aus dem naturschutzfachlichen Gutachten der Firma Küfog „Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshafen Planfeststellungsabschnitt 1“ Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshafen Planfeststellungsabschnitt 1“. Neben einer Kartierung der gesamten Flächen um die geplante Umgehungsstrasse wurden in einem 200-m-Radius um diese Trasse die Biotoptypen aufgenommen.

Mehr als 75 % dieser Flächen sind von geringer bis allgemeiner Bedeutung, da der Großteil aus landwirtschaftlichen Flächen, Siedlungsflächen oder Gartenbaubiotopen besteht. Bedeutende feuchte, ruderale, extensiv genutzte oder auch gehölzreiche Biotope finden sich u.a. im Süden der Donnerschweer Wiesen und in Neuenwege südwestlich und nordöstlich des Himmelsbäker Kanals von allgemeiner bis besonderer Bedeutung. Von besonderer Bedeutung sind die geringen Anteile an Nasswiesen, Wäldern und Sumpfbiotopen. Im Umkreis der Wahnbäke befinden sich Wallheckenstrukturen, welche nach § 29 BNatSchG zu den „geschützten Landschaftsbestandteilen“ gehören. Ansonsten finden sich im Untersuchungsgebiet ebenfalls Grünanlagen innerhalb der Siedlungsbereiche und Binnengewässer in Form von Gräben, Kanälen, Teichen, Tümpeln und der Hunte.

Innerhalb dieses 200m-Puffers befinden sich 3 stark gefährdete, 12 gefährdete Arten und 3 Arten der Vorwarnliste. Auch 2 besonders geschützte Arten (Krebsschere und Wasserfeder) sind vorgefunden worden. Insgesamt sind 45 naturschutzfachlich relevante Arten im gesamten Untersuchungsgebiet identifiziert worden. Auch einige extrem seltene und gefährdete Moosarten und Flechten konnten am südlichen Hunteufer auf Baumrinden und Steinen im Bereich der geplanten Wendestelle Oldenburg-Drielake ausgemacht werden.

Bedingt durch den Trassenbau gehen durch die Versiegelung die bestehenden Biotoptypen und Arten an der geplanten Umgehungstrasse verloren. Betroffen sind zum Teil schwer regenerierbare Typen der Nassstandorte wie Seggen-, binsen-, und hochstaudenreiche Nasswiesen. Doch auch Bestände von Wallhecken und naturnahe Feldgehölze welche unter besonderem Schutz stehen, würden weichen müssen und ihre Funktion als Lebensraum ginge verloren. Durch Veränderung des Bodengefüges, der Leitfähigkeit für das Wasser durch diesen und Einbringung von Bau- (Kalkausschwemmung) und Schadstoffen (Schmiermittel, Kraftstoffe,...) hat negativen Einfluss auf die bestehenden Biotoptypen und verändert diese negativ und dauerhaft. Auch dort wo die Gleise aufgeständert werden (s. Kap. 2.2 u. 2.3), kann sich die Schattenwirkung negativ auf Arten auswirken, welche auf hohe Sonnenexponiertheit angewiesen sind. Durch die Zerschneidung der Biotope und der geschützten Landschaftsbestandteile verliert die Fläche aufgrund der verringerten Bestandsgröße ihre Schutzwürdigkeit. Tendenziell wird der Lebensraum für die bedrohten Arten durch den Umbau eher zerstört und eine Wiederbesiedlung ist durch schwerere Eingriffe wie die Entfernung des Oberbodens (s. Kap. 2.1) nur bedingt möglich.

Damit sich der Bau der Umgehungstrasse minimal auf das Schutzgut Flora auswirkt, sollte die Einbringung von Baumaterialien so konzipiert werden, dass kein Kalk in der Nähe von emp-

findlichen Lebensräumen wie Heiden oder Mooren ausgeschwemmt werden kann. Während des Baus müssen besonders wertvolle Bereiche gekennzeichnet und das Betreten und Befahren vermieden werden. Auch die Lagerungsbereiche der Materialien sollten sich vorzugsweise nicht auf solchen Flächen befinden und möglichst platzsparend eingerichtet werden. Die Baustelle selbst sollte ebenfalls platzschonend eingerichtet werden, wo schwer regenerierbare Biototypen vorliegen.

7.5 Fauna

Für die Fauna sind verschiedene planungsrelevante Tiergruppen ausgewählt worden, welche in Folge des Trassenbaus mehr oder minder beeinflusst werden. Die Problematiken werden im Folgenden dargestellt.

Für die **Brutvogelkartierung** an der potentiellen Umgehungsstrasse wurden nur die Brutpaare (BP) aufgenommen und für diesen Bericht ausschließlich die gefährdeten Arten der Roten Liste diskutiert. Die Daten stammen aus verschiedenen Kartierungen in unterschiedlichen Jahren und die geplante Trassenstrecke wurde in 4 Teilgebiete eingeteilt.

Die im gesamten Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Arten können Tabelle 1 entnommen werden. Im Teilgebiet (TG) 1 an der Querung der Bahntrasse OL-WHV kommen neben diesen jedoch höchstwahrscheinlich auch stark lärmempfindliche Arten wie Hohлтаube, Kuckuck und Waldohreule und Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit wie Buntspecht, Schleiereule und Waldkauz vor.

Für die Wahnbäkenniederung (TG 2) wurden 2008 unter 46 Brutvogelarten auf Grünland und Wallhecken 8 naturschutzrelevante Arten mit 9 Revierpaaren erfasst. Durch die Kammerung der Grünland- und Ackerflächen durch Wallhecken finden sich Offenlandbrüter nur auf den größeren Flächen ein. In den nahen Gehöften brüten Rauchschnäpper, Haussperling, Mehlschnäpper und einzelne Schleiereulen. In alten Baumbeständen um diese Gehöfte finden sich Buntspecht, Grünspecht, Dohle und Waldkauz. 2009 wurden insgesamt 150 Vogelarten nachgewiesen. Es ergibt sich für das TG 2 eine besondere bis allgemeine Bedeutung als Brutvogelgebiet (Wertstufe IV).

Die Donnerschweer Wiesen (TG 3) wurden 60 Brutvogelarten nachgewiesen. An den alleearartigen Baumbeständen können sich Höhlenbrüter wie Gartenrotschwanz, Star, Grau- und Trauerschnäpper und Feldsperling ebenso wie Kohl-, Blau-, oder Sumpfmeise einfinden. Auch lärmempfindliche Arten wie Kuckuck, Grünspecht, Schleiereule, Waldohreule und Waldkauz wurden dokumentiert. Im Südosten finden sich ca. 11 RP des Kiebitzes und 6 RP des Schwarzkehlchens, doch insgesamt sind die Wiesenbrüterbestände geschrumpft. Daher ist der

nördliche Teil der Donnerschweer Wiesen besonders wertvoll und weist insgesamt etwa 8 gefährdete Arten, und mit dem Kiebitz auch eine stark gefährdete Art auf. Das Gebiet ist von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Stufe IV).

Von der Querung der Hunte bis zum Anschluss an die Bahntrasse OL-HB (TG 4) wurden seltene Kernbeißer Brutvorkommen mit zwei Revierpaaren registriert. Auch ein Kiebitzpaar und ein Schwarzkehlchenpaar konnten neben Kuckuck und Grünspecht erfasst werden. Das Gebiet erhält die Wertstufe IV.

Durch den Trassenbau kann es zu Verletzung der Brutpaare, Gelege und Jungtiere kommen. Daher muss das Baufeld freigemacht, sowie Baustraßen und sonstige Baustelleneinrichtungsflächen nach dem Eingriff zurückgebaut werden, um das Habitat möglichst unbeeinträchtigt zu lassen. Durch die Nutzung gehen ca. 51 ha Nahrungs- und Bruthabitate für Gehölz- und Wiesenbrüter verloren. Auch werden in Trassennähe aus Sicherheitsgründen weder Lebend- noch Altholzbestände geduldet, weshalb darauf angewiesene Arten beeinflusst werden. Die Paare, die direkt im Planfeld nisten können sich verlagern, wenn dort keine Artgenossen vorzufinden sind. Betroffen sind hier drei Kiebitzpaare, wie auch Schwarzkehlchen, Grünspecht, Waldkauz, Kuckuck, Star, Gartenrotschwanz, Grau- und Trauerschnäpper. Die Trasse selbst stellt kein allzu großes Problem für die dort brütenden Arten dar, da ausreichend Platz und Ressourcen zur Verfügung stehen, um dies zu überbrücken.

Da der Schienenverkehr sehr diskontinuierlich verläuft, wird die akustische Kommunikation nur kurzfristig unterbrochen. Wichtig ist jedoch das Verhältnis von Schallpausen und Störereignissen. Daher sind nur die lärmempfindlichen Arten von Belang. Vorgefunden wurden hier Wachtel und Wachtelkönig, welche Ruhezeiten von etwa 80 % unterhalb ihres artspezifischen kritischen Schallpegels benötigen (für die Wachtel 52 dB(A) tags und den Wachtelkönig 47 dB(A) nachts). Geplant sind etwa 5 Güterzüge pro Stunde. Einschließlich des Anschwellens und Nachklingens ergeben sich so pro Stunde 10 Minuten Stördauer, also 16,7 %. Wachtel und Wachtelkönig werden also kaum vom Lärm gestört. Durch die visuellen Scheueffekte halten Wiesenbrüter etwa 200 m Abstand zur Bahntrasse, weshalb in bisher nicht vorbelasteten Bereichen (wie Donnerschweer Wiesen, Neuenwege) besonders diese Vögel gestresst werden. Die negativen Einflüsse werden daher als erheblich betrachtet. Auch Kollisionen, Stromschlag oder Drahtanflug werden in Bereichen mit niedriger Überflughöhe wie Dammlagen und Einschnitten für Vogelarten, deren Teillebensräume in angrenzenden Gehölzbeständen vorzufinden sind von besonderer Bedeutung sein.

Sind Oberleitungen von Nöten, müssen Vermeidungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Mortalitätsrate und wirtschaftliche Schäden zu verringern. Auch Lärmschutzwände und Ge-

hölzreihen reduzieren das Kollisionsrisiko und sind geringer, wenn sie von beiden Seiten angebracht sind. Die Gehölzreihe muss allerdings dann so angelegt sein, dass sie die Flucht von auf dem Gleis befindlichen Arten nicht behindert. Die Gleise sollten regelmäßig von Aas geräumt werden, sodass die Greifvögel nicht angelockt werden. Die Bauzeiten selbst müssen außerhalb der Brutzeiten liegen.

Die **Fledermauskartierung** stützt sich auf unterschiedliche Berichte, welche über den Zeitraum 2002 – 2013 reichen. Die zumeist gefährdeten Fledermäuse stellen unterschiedliche Ansprüche an ihre Sommer-, Balz-, Winterquartiere und Jagdgebiete, welche artspezifisch unterschiedlich weit voneinander entfernt liegen. Lebensraumtypen, welche zur Jagd besonders oft aufgesucht werden, sind stehende und fließende Gewässer mit naturnahen Uferzonen sowie Feuchtgebiete, Laub- und Mischwälder, Waldränder, Dörfer und Siedlungen mit einer vielfältigen Ausstattung an Sträuchern, alten Bäumen, Gärten, Brachflächen oder Viehhaltung. Dem Habitatverbund dienen lineare Strukturen von Gehölzen wie z.B. Hecken, Baumreihen und Alleen entlang von Straßen, Feldwegen und Flurgrenzen, Wasserwege oder Häuserzeilen welche die Teillebensräume (TLR) miteinander verbinden.

Im Stadtgebiet und der näheren Umgebung konnten elf Fledermausarten ausgemacht werden (Tabelle 2, Anhang). Diese halten sich besonders an Über- und Unterführungen, Gehölzriegeln, Gewässern und Altbaumbeständen auf, welche im Betrachtungsraum vorhanden waren. Daher haben diese eine hohe bis sehr hohe Bedeutung als Fledermauslebensraum. Im direkten Eingriffsbereich liegen nicht nur einige TLR mit sehr hoher Bedeutung, auch potentielle Flugstraßen werden direkt geschnitten.

Wie auch bei den Brutvögeln bestehen Störwirkungen durch die Durchschneidungseffekte, Licht und Lärm. Durch den Trassenbau bedingte Räumung von Quartierbäumen und Gebäudequartieren kommt es zu Lebensraumzerstörung und Gefahr während des Abrisses. Besonders fatal wäre dies für die Wochenstuben und Winterquartiere. Auch die Zerstörung von leitenden Landschaftselementen, an denen sich die Tiere orientieren, ebenso wie die steigende Kollisionsgefahr wäre folgenreich für das Artenvorkommen. Licht und Lärm können zu Meidungsverhalten führen, da diese v.a. Vertreter der Gattung *Myotis* irritieren.

Für die **Amphibien und Reptilien** werden nur die potentiell reproduzierenden Bestände aufgeführt (Tabelle 3, Anhang). Durch die wenigen großflächigen Gewässer im Landkreis Ammerland sind größere potentielle Fortpflanzungsbestände von Amphibien und Reptilien ausgeschlossen. Das nächstliegende Gewässer mit Laichnachweisen liegt etwa 370 m von der geplanten Trasse entfernt. In der Umgebung finden sich Plätze die als Sommerlebensraum dienen können. Für beide Lebensräume sind keine flächigen Vorkommen festgestellt worden.

Daher spielen sie eine mittlere bis untergeordnete Rolle als Amphibien- und Reptilienlebensraum.

Südlich der Holler Landstraße wurde fünf Kleingewässer entdeckt, an welchen Erdkröte, Grasfrosch, Teichfrosch mit größeren Beständen festgestellt wurden.

Da der Trassenbau zu Verrohrungen und Verfüllungen (s. Kap. 2.2) potentieller Laichgewässer führt und die Barrierewirkung besonders problematisch ist, sind für die Amphibien negative Folgen zu erwarten. Betriebsbedingt erhöht sich die Mortalitätsrate der Tiere, da die Trasse Wanderwege der Amphibien kreuzt. Während der Paarungszeit wirkt eine dauerhafte Lärmbelastung inhibierend auf die Kommunikation der Tiere. Für die Reptilien sind bis auf die Ringelnatter keine Nachweise erbracht worden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass an besonnten Gehölzrändern Wald-, Zauneidechse und Kreuzotter zu erwarten sind. Die Trasse selbst hat keine besonderen Auswirkungen auf die Reptilienpopulation, da es zwar zu Biotopverlusten kommt, diese jedoch überbrückt werden können.

Zum Schutz der Tiere muss der Eintrag von Baumaterialien in die Oberflächengewässer verhindert und Ruhezeiten während Winter-, Laich- und Aufwuchsphase berücksichtigt werden.

Unter den **Fischen und Rundmäulern** finden sich in den Gewässern des Untersuchungsgebietes sowohl geschützte als auch häufige Arten (Tabelle 4, Anhang). Wie bei den Amphibien und Reptilien auch muss der Eintrag von Baumaterialien verhindert werden. Zur Herstellung von Liegewannen ist es nötig, das Gewässer einzutiefen, was Feinstoffe aufwirbelt und evtl. gebundene Schadstoffe auslöst. Dies kann die Sauerstoffsättigung herabsetzen, was sich negativ auf beispielsweise Hechte auswirkt.

Die **Wirbellosenfauna** auf den Donnerschweer Wiesen, dem Hemmelsbäcker Kanal, den Bornhorster Huntewiesen, südlich der Hunte und nördlich der L865 setzt sich aus drei gefährdeten Libellenarten, vier gefährdeten Heuschreckenarten und drei bedrohten Tagfalterarten zusammen (Tabellen 5,6 und 7, Anhang).

Durch das teilweise sehr hohe Arteninventar sind einige von der Trasse geschnittenen Landschaftselemente für das Schutzgut Fauna von sehr hoher Bedeutung.

Durch nächtliche Beleuchtung (beispielsweise der Baustelle) können flugfähige Wirbellose irritiert und angelockt werden. Auch die Verfüllung und Verrohrung der Gräben wirkt sich besonders negativ auf die Libellenfauna aus. Für die flugunfähigen Wirbellosen stellt die Trasse nur eine geringe Barriere dar. Xerophile Arten hingegen würden sogar von der Bahnanlage profitieren. Die Schallemissionen wirken sich allerdings auf Arten wie die Heuschrecken aus, da ihre intraspezifische Kommunikation gestört wird.

Wie bei den Amphibien und Fischen auch müssen besonders die Oberflächengewässer geschützt werden, da hier sonst Winterruhe, Laich-, Larven- und Aufwuchszeiten gestört werden und die Populationen auf diese Weise gestört werden. Nach etwaigen Grabenräumungen sollte der Grabenschlamm zunächst neben den intakten Gräben gelagert werden, damit die mobile Grabenfauna rückwandern kann.

7.6 Zwischenfazit - Schutzmaßnahmen

Hinsichtlich des Lärmschutzaspektes wäre eine Umgehungstrasse die optimale Lösung. Sie erspart den Anwohnern den Lärm und der Bahn viele kostspielige Maßnahmen zur Lärmmin- derung in den Wohngebieten.

Sollte diese Alternative nicht umgesetzt werden können, müssen neue Züge eingesetzt werden, die auf einem besseren Entwicklungsstand sind und deutlich weniger Lärmemission verursachen als die momentan eingesetzten (Quelle: Interview Umweltamt).

Die mögliche Umgehungstrasse um Oldenburg würde sich auf die verschiedenen Schutzgüter unterschiedlich auswirken. In der Regel kann hier durch einen schonenden Bau ein größerer Schaden vermieden werden. Einige Schutzgüter sind jedoch stärker betroffen, eine Vermeidung ist hier kaum oder gar nicht möglich. Dies gilt in besonderem Maße für die Fauna und die Biotoptypen. Laut dem NABU (Interview NABU) Oldenburg würden derart bedeutende Schutzgebiete und Arten beeinträchtigt, dass ein Ausbau nicht tragbar wäre. Nach dem naturschutzfachlichen Gutachten und dem Umweltamt Oldenburg sind die entstehenden Schäden dagegen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensierbar.

Zwischen dem Lärmschutz und dem übrigen Umweltschutz besteht in jedem Fall ein Konflikt, dessen Intensität jedoch auch von Experten unterschiedlich hoch eingestuft wird, weshalb von uns keine der beiden Alternativen als geeigneter erachtet wird.

8. Quellenverzeichnis

Gruppe 1

Fachbeiträge und sonstige Quellen

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2014): „Lärmschutz - Worum geht es?“. <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/kurzinfo/> (letzter Zugriff: 29.06.2014).

Bündnis 90/Die Grünen Stadtverband Oldenburg (2012): *Grüne drängen auf Realisierung einer Bahnumgehung für Oldenburg*, http://www.gruene-oldenburg.de/home/?no_cache=1&expand=436082&displayNon=1&cHash=0b3cb73a004b47b3e336898cff7b0558, (letzter Zugriff: 16.06.2014).

DB Vertrieb GmbH (2014): *Reiseauskunft*. <http://reiseauskunft.bahn.de/> (letzter Zugriff: 15.06.2014).

JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG (2014): <http://www.jadeweserport.de/hafen/historie.html> (letzter Zugriff: 15.06.2014).

Küfo – Landschaftsökologische und Biologische Studien (2014): *Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven. Planfeststellungsabschnitt 1. Fachgutachten Naturschutz zu Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstraße*. Auftraggeber: Stadt Oldenburg – Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz. Teil 1 – 3

Löffler, Peter (1999): *Die Eisenbahn in Oldenburg, Eisenbahngeschichte im ehemaligen Land Oldenburg*, Freiburg, 1999

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2014): *Erläuterungsbericht, ABS Oldenburg - Wilhelmshaven Ausbaustufe III, PFA I, Str. 1522*

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2014): http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=121747&_psmand=135 (letzter Zugriff: 17.06.2014).

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2008): *Zustand und Zukunft des Bahnverkehrs in Niedersachsen*, Niedersächsischer Landtag 2008, S. 19

Stadt Oldenburg (2012): *Ratsbeschluss vom 26.11.2012*. http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Ratsbeschluss_vom_26.11.2012.pdf, (letzter Zugriff: 24.05.2014).

Stadt Oldenburg (2014): *Ausbau Bahnstrecke OL-W'Haven*: <http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/ausbau-bahnstrecke-ol-whaven.html> (letzter Zugriff 15.06.2014).

Stadt Oldenburg (2014): <http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/ausbau-bahnstrecke-ol-whaven.html> (letzter Zugriff: 15.06.2014).

Stadt Oldenburg (2014a): *Mitglieder des Rates – Wer sitzt im Rat?*.
<http://www.oldenburg.de/startseite/politik/stadtpolitik/stadtpolitik-in-oldenburg/rat/mitglieder-des-rates.html>, (letzter Zugriff: 16.04.2014).

Stadt Oldenburg (2014b): *Ausbau Bahnstrecke OL – Whaven*,
<http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/ausbau-bahnstrecke-ol-whaven.html>, (letzter Zugriff: 16.05.2014).

Zitierte Rechtsgrundlagen und Verordnungen

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (Hg.) (1974): *Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG*. <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bimSchG/gesamt.pdf> (letzter Zugriff: 29.06.2014).

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr a: *Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, Planfeststellungsabschnitt 1 (Oldenburg – Rastede)*.
http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=121747&_psmand=135, (letzter Zugriff: 16.06.2014).

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr b: *Erläuterungsbericht - ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Ausbaustufe III, PFA 1, Str. 1522*. Erreichbar über:
http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=121747&_psmand=135, (letzter Zugriff: 14.06.2014).

Internetquellen

Abeltdt, Gerd (2012): *Bahnausbau: Oldenburg soll Klage stoppen*.
<http://mobil.wzonline.de/lokal/topthemen/artikel/bahnausbau-oldenburg-soll-klage-stoppen.html> (letzter Zugriff: 01.07.2014).

Banik, Holger (2014): *Jade- Weser Port Wilhelmshaven*. <http://www.jadeweserport.de> (letzter Zugriff: 08.0.2014).

Hölting & Coldewey, W.G. (2013): *Hydrogeologie: Einführung in die allgemeine und angewandte Hydrogeologie*, 8. Aufl., Berlin: Springer-Spektrum

Kuchta, Thorsten (2013): *SPD-Minister stützt sich bei Bahn auf SPD und CDU*,
http://www.nwzonline.de/oldenburg/politik/spd-minister-stuetzt-sich-bei-bahn-auf-cdu-und-fdp_a_5,1,1077261963.html, (letzter Zugriff: 16.06.2014).

Kuchta, Thorsten (2014): *Politik geht geschlossen gegen Pläne der Bahn*,
http://www.nwzonline.de/oldenburg/politik-wendet-sich-einstimmig-gegen-plaene-der-bahn-politik-steht-geschlossen-gegen-plaene-der-bahn_a_14,6,3107843976.html, (letzter Zugriff: 16.06.2014).

NDR (2014): *Jade-Weser-Port: Erste Konferenz zu Bahnlärm*:
http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Chronologie-Der-Weg-zum-JadeWeserPort,jadeweserport24.html (letzter Zugriff: 20.06.2014).

Oldenburgische Industrie und Handelskammer (2013): *„Schluss mit Mythen“*. http://www.ihk-oldenburg.de/download/ihk_149_2013_jwp_veranstaltung.pdf (letzter Zugriff: 01.07.2014).

Oldenburgische Industrie und Handelskammer (2014): „*Verkehrsprojekte im Oldenburger Land nicht weiter verzögern - IHK: Wirtschaft wird auf harte Geduldsprobe gestellt*“. http://www.ihk-oldenburg.de/download/ihk_031_2014_jpk_verkehr.pdf (letzter Zugriff: 01.07.2014).

Radio Bremen (2014):<http://www.radiobremen.de/politik/dossiers/jade-weser-port/jadeweserport174.html> (letzter Zugriff: 17.06.2014).

Splittgerber, Ingo (2014): *IBO Oldenburg: Umgehungstrasse für Oldenburg*. <http://www.ibo-oldenburg.de/wordpress/> (letzter Zugriff: 08.06.2014).

Strey, Gernot (2014): *Live Lärmschutz im Verkehr*. <http://www.laermschutzimverkehr.de/> (letzter Zugriff: 08.06.2014).

Strey, Gernot (2014): *Live Lärmschutz im Verkehr*. <http://www.laermschutzimverkehr.de/> (letzter Zugriff: 08.06.2014).

Titelbild: HANS BEGEROW (2014), Redaktionsleitung der Redaktion Friesland, NWZ online; http://www.nwzonline.de/friesland/wirtschaft/bahn-setzt-auf-binsenweg-laerm-und-schmutz-drohen-durch-neue-bahnbaustelle_a_12,5,2844287973.html

Gruppe 2

Gesetzestexte und Richtlinien

AEG: Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist

BauGB: Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist

BGG: Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist

BHO: Bundeshaushaltsordnung vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Juli 2013 (BGBl. I S. 2395) geändert worden ist

BVerwG 7 A 7.09: Urteil vom 19.12.2009

BVerwG 9 B 9.06: Beschluss vom 02.08.2006 – OVG 8 C 11398/05

BImSchG: Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943) geändert worden ist

BNatSchG: Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist

BSchwAG: Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist

DIN 18205 „Bedarfsplanung im Bauwesen“ (April 1996)

DIN 4150 Teil 2 "Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" (Juni 1999)

FFH-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 12.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen – ABL.EG Nr. L 206 vom 22.7.1992: 7 ("FFH = Flora, Fauna, Habitat - Richtlinie"), zuletzt geändert am 20. November 2006

GG: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juli 2012 (BGBl. I S. 1478) geändert worden ist

UmwRG: Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. April 2013 (BGBl. I S. 753), das durch Artikel 2 Absatz 52 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist

UVPG: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749) geändert worden ist

HOAI: Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276)

NAGBNatSchG: Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19. Februar 2010.

NROG: Niedersächsisches Raumordnungsgesetz vom 18. Juli 2012

PF-RL: Richtlinien für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 AEG sowie für Betriebsanlagen von Magnetschwebebahnen nach § 1 MBPlG

RoV: Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 35 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist

16. BImSchV: Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146) geändert worden ist

24. BImSchV: Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist

26. BImSchV: Verordnung über elektromagnetische Felder in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3266)

39. BImSchV: Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065)

Sonstige Literatur

A.I.T. (2013): ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: PFA 1 Bahn-km 0,841 – 9,722 (Bau-km 100,841 – 109,728). Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung (Erläuterungsbericht)

BREUER, P. (2013): Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse aus Sicht des Eisenbahnplanerischen Gutachters. Online verfügbar unter: http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/BahnA_25.09.2013/Kurzgutachten_VWI_GmbH.pdf.

BRÖSSE, U. (1982): Raumordnungspolitik. 2. Auflage. Berlin : De Gruyter.

BT-Drucksache 14/4048 vom 04.09.2000: Unterrichtung durch die Bundesregierung, Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2000.

DB Netze (2010): ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, Ausbaustufe III. Information zur Planfeststellungsunterlage im PFA 2. Rastede, 15.09.2010

EBA (2011): Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben "ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 3 Jaderberg - Varel", Bahn-km 21,236 – 35,200 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf.

EBA (o.J.): Planfeststellung. Online verfügbar unter: http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Infrastruktur/Planfeststellung/pf_node.html

FIS (2013): Verfahrensablauf des BVWP 2003. Online verfügbar unter: <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/20593/>. Zuletzt aufgerufen am 20.06.2014.

Juramagazin (o.J.): Planrechtfertigung. Online verfügbar unter: <http://www.juramagazin.de/planrechtfertigung>. Zuletzt abgerufen am 18.06.2014.

KOCHENDÖRFER, B., LIEBCHEN, J.H., VIERING, M.G. (2010): Bau-Projekt-Management. 4. Auflage. Berlin : Vieweg+Teubner Verlag.

KOHNEN, G. (2013): Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1. Schalltechnisches Gutachten zur Eisenbahnumgehungsstrasse – wesentliche Ergebnisse.

KRÜPER, J. (2010): Das Einvernehmen der Gemeinde nach § 36 BauGB – Materiell-, verfahrens- und prozessrechtliche Aspekte. In: Zeitschrift für das Juristische Studium, S. 582 – 592.

KÜFOG (2013): Alternativplanung Eisenbahn-Umgehung Oldenburg. Zusammenfassung Fachgutachten Naturschutz.

LACON (2013): ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit und Elektrifizierung. Planfeststellungsabschnitte 1-6. Anlage 13.1. Umweltverträglichkeitsstudie (Erläuterungsbericht).

Landkreis Ammerland (1996): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Ammerland. Beschreibende Darstellung. S. 59.

Landkreis Friesland (o.J.): http://www.metropolplaner.de/039_metropolplaner/index_tabs.php (zuletzt abgerufen: 06.06.2014).

Landkreis Oldenburg (1996): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Oldenburg 1996. Ziele der Raumordnung. Beschreibende Darstellung. S. 109 – 111.

Landkreis Wesermarsch (2003): Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Wesermarsch 2003.

LANGHAGEN-ROHRBACH, C. (2010): Raumordnung und Raumplanung. 2. Auflage. Darmstadt : WBG.

mw.niedersachsen (2011): Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 16.09.2011 - TOP 35. Antwort von Verkehrsminister Jörg Bode auf die mündliche Anfrage der Abgeordneten Ralf Briese und Enno Hagenah (GRÜNE). Online verfügbar unter: http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=98975&psmand=18&mode=print. Zuletzt abgerufen am 29.06.2014.

NDR (19.05.2014): Tausende gegen Baumaßnahmen in Oldenburg. Online verfügbar unter: http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Tausende-gegen-Baumassnahmen-in-Oldenburg,bahn868.html.

NLBStV (o.J.): Ablaufschema eines Planfeststellungsverfahrens in Niedersachsen bei Zustimmung der Landesbehörde. Online verfügbar unter: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/45588/Ablaufschema_eines_Planfeststellungsverfahrens_in_Niedersachsen_bei_Zustaendigkeit_der_Landesbehoerde.pdf. Zuletzt abgerufen am 10.06.2014

NLBStV (05.2014): Aktuelle größere Vorhaben: Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, Planfeststellungsabschnitt 1 (Oldenburg – Rastede). Online verfügbar unter: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=121747&psmand=135

NWZ (17.06.2014): Grüne fordern Abbruch der Planung für Bahnstrecke. Ratsfraktion hält Verfahren für „rechtswidrig und unzulässig“ – Antrag für Bahnausschuss. Online verfügbar unter: http://www.nwzonline.de/oldenburg/wirtschaft/gruene-fordern-abbruch-der-planung-fuer-bahnstrecke-gruene-fordern-abbruch-der-planung-fuer-stadtstrecke_a_15,0,1687677664.html.

SIEGEL, R. (2011): Planrechtfertigung. Online verfügbar unter: <http://dewitt-berlin.de/planrechtfertigung/>. Zuletzt abgerufen am 19.06.2014.

Stadt Oldenburg (2012): Auszug aus der Niederschrift über die öffentlichen/nichtöffentlichen Sitzung des Rates der Stadt Oldenburg (Oldb) am 26.11.2012.

Thalen Consult (2013): Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven Planfeststellungs- abschnitt 1. Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse.

VOLKMANN, W. (o.J.): Leistungsphase 0. Projektvorbereitung durch Bedarfsplanung. Online verfügbar unter: <http://www.volkmann-pm.de/images/kunde/pdfs/Bedarfsplanung.pdf>. Zuletzt abgerufen am 26.06.2014.

Gruppe 3

[1] http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/10/rat/2013/Sitzordnung_des_Rates_A3_Oktober_2013.pdf. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[2] <http://www.spd-oldenburg.de/unsere-politik/programm-fuer-die-stadt-oldenburg-2011/>. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[3] http://fraktion-diegruenen.kdo.de/25_50.htm. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[4] <http://www.gruene-oldenburg.de/die-ratsfraktion/>. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[5] <http://www.gruene-oldenburg.de/themen/bahnlaerm/>. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[6] www.cdu-oldenburg.de/index.php?ka=2&ska=14. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[7] <http://www.cdu-oldenburg.de/image/inhalte/file/KWPCDU1116.pdf>. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[8] <http://spd-oldenburg-suedost.de/lv09/bzwe/ubolstadt/suedost/content/31128.php>. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[9] http://www.gruene-oldenburg.de/userspace/NS/ov_oldenburg/Dateien/FAQtabelle-1-1.pdf. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[10] <http://www.die-linke-oldenburg.de/>. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[11] <http://fraktion-dielinke.kdo.de/>. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[12] http://www.nwzonline.de/oldenburg/wirtschaft/buergervereine-wollen-laermschutz_a_9,4,308676668.html. letzter Aufruf: 02.07.2014.

[13] http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/_1018.html. letzter Aufruf: 02.07.2014.

Gruppe 4

Experten

BÜRDER, R. (2014): Geschäftsführer der Hermann Busmann GmbH, 02.05.2014.

HAFENENTWICKLUNG UND HAFENSTRATEGIE BREMERHAVEN (o. V., 2014).

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V. (o. V., 2014).

HEINRICH BÖLL STIFTUNG NIEDERSACHSEN, STIFTUNG LEBEN & UMWELT (2014): Diskussionsrunde: Der Jade-Weser-Port – Zusammenarbeit oder Standortpolitik? Möglichkeiten für eine deutsche Hafen-Kooperation; Schlaues Haus Oldenburg, 05.05.2014.

JAHN, F. (2014): Geschäftsführer der Abteilung Verkehr | International der IHK Oldenburg, 24.03.2014.

SCHUMACHER, G. (2014): Sprecher der Wochenmarktbesucher auf dem Pferdemarkt und Inhaber des „Schumacher Frischgemüse“-Standes, 17.06.2014.

Fachbeiträge und sonstige Quellen

BRAUN, O. (2011): Hermes baut großes Logistikzentrum; Nordwest Zeitung, 06.10.2011.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2014): Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den BVWP vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesschienenwege; 36 S.

DB PROJEKTBAU GMBH (2013): Übersichtsplan PFA 1; Blatt 1, Plan-Nr.: 4.1_0.VA.UP.001.0.

FRICKE, K. (2014): Bahn-Pläne machen Kaufleute unruhig; Nordwest Zeitung, 22.04.2014.

JADEWESERPORT (2014): JadeWeserPort Wilhelmshaven; 15.04.2014.

JADEWESERPORT (Hrsg., 2013^b): Allianz der Weltmarktführer plant mit Wilhelmshaven; JWP_Report, Ausgabe 02/2013.

ORDEMANN, F. (2013): Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs – Eine Alternative zur Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser; WWF Deutschland, Repro Central, Berlin, 101 S.

REIMANN, S. & NAUMANN, J. P. (2014): „Wir brauchen mehr Betrieb am Kai“; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Nr. 28, 08.04.2014.

STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg., 2014): Fachserie 8 Reihe 1.1 – Verkehr aktuell; Ausgabe 06/2014.

WESTERHOFF, J. & WAHN, N. (2014): Schwerer Rückschlag für Jadeport; Nordwest Zeitung, 18.06.2014.

Internetquellen

- EUROGATE (2014^a): Eurogate – Wir bewegen Wirtschaft; verfügbar unter:
<http://www1.eurogate.de/Ueber-uns/Was-wir-machen> (Stand: 30.05.2014).
- EUROGATE (2014^b): Pressemitteilung „Beschäftigungssicherungsvertrag“; verfügbar unter:
<http://www1.eurogate.de/Ueber-uns/Presse/Pressemeldungen/EUROGATE-und-ver.di-einigen-sich-auf-Beschaeftigungssicherungsvertrag> (Stand: 29.05.2014).
- BEGEROW, H. (2014): Lärm und Schmutz drohen durch neue Bahnbaustelle – Baustelle nördlich der Dangastermoor – Stadt ergänzt Stellungnahme; NWZ online, verfügbar unter: http://www.nwzonline.de/friesland/wirtschaft/bahn-setzt-auf-binsenweg-laerm-und-schmutz-drohen-durch-neue-bahnbaustelle_a_12,5,2844287973.html (Stand: 02.04.2014).
- GRIEB, A. (2014): JadeWeserPort war 2013 fast bedeutungslos; verfügbar unter:
<http://de.statista.com/infografik/2134/umgeschlagene-beladene-container-ausgewaehlter-deutscher-haefen/> (Stand: 02.06.2014).
- JADEWESERPARK (2014): Lebensmittelfabrik: Kommunen haben sich abgesichert; verfügbar unter: <http://www.jadeweserpark.de/index.php/2-uncategorised/22-startseite-weiterlesen> (Stand: 02.06.2014).
- JADEWESERPORT (2013^a): Schöne Geschichte; verfügbar unter:
<http://www.jadeweserport.de/hafen/historie.html> (Stand: 29.05.2014).
- KARNSTEDT, A. (2008): Jade- und Wesermündung, verfügbar unter:
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jade-weser-muendung_map_de.png?uselang=de (Stand: 08.06.2014).
- PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY (2013): Minister opens Maasvlakte 2; verfügbar unter:
<https://www.maasvlakte2.com/en/news/show/id/4430/Minister%20opens%20Maasvlakte%202> (Stand: 15.06.2014).
- PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY (o. J.): Throughput Port of Rotterdam; verfügbar unter:
<http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-statistics/Pages/throughput.aspx> (Stand: 15.06.2014).
- PRZYGODA, J. (2014): JWP: Auch Kurzarbeit ist noch zu lang; verfügbar unter:
http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/JWP-Auch-Kurzarbeit-ist-noch-zu-lang,jadeweserport1063.html (Stand: 02.06.2014).

Gruppe 5

EHLE, W. (2013): Die Bürgerinitative; tredition GmbH, Hamburg

IBO (2011A): Die Seefeldt-Trasse; <http://www.ibo-oldenburg.de/wordpress/die-seefeldt-trasse> (letzter Abruf am 06.07.2014)

IBO (2011B): Vereinsgründung-Gemeinnützigkeit; <http://www.ibo-oldenburg.de/wordpress/2011/12/vereinsgruendung-gemeinnuetzigkeit> (letzter Abruf am 06.07.2014)

IBO (2013): Einwendungsformular und Tipps; http://www.ibo-oldenburg.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/Einwendungsformular_und_Tipps.doc (letzter Abruf am 06.07.2014)

Bildquellen

<http://www.laermschutzimverkehr.de> (letzter Abruf am 06.07.2014)

<http://www.ibo-oldenburg.de/wordpress> (letzter Abruf am 06.07.2014)

Gruppe 6

ANONYM (2014) [1]: Interview mit einem Vertreter des NABU Oldenburg vom 02.04.2014.

ANONYM (2014) [2]: Interview mit einem Vertreter des Umweltamtes Oldenburg (Fachdienstleister Naturschutz und technischer Umweltschutz) vom 07.05.2014.

BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ (BMJV) (Hrsg.) (o.J.): § 2 Immissionsgrenzwerte.
URL: http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/__2.html (Stand: 02.06.2014).

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT (BMUB) (Hrsg.) (2008): Lärmwirkung.
URL: <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-ueberblick/laermwirkung/> (Stand: 01.06.2014).

DEUTSCHE BAHN AG KONZERN (Hrsg.) (2005): Schallschutz.
URL: <http://www.emmerich-oberhausen.de/schallschutz.html> (Stand: 03.06.2014).

HÖLTING, B. & COLDEWEY, W. G. (2013): Hydrogeologie: Einführung in die allgemeine und angewandte Hydrogeologie, 8. Aufl., Berlin [u.a.]: Springer-Spektrum.

KOHLEN, G. (2013): Stadt Oldenburg – Schalltechnisch-städtebaulich-strategische Beratung. Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1. Schalltechnisches Gutachten zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse – 06.12.2013. Freinsheim. URL: nicht mehr vorhanden. Aber Abspeicherdatum: 19.02.2014.

KÜFOG - LANDSCHAFTSÖKOLOGISCHE UND BIOLOGISCHE STUDIEN (2014): Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven. Planfeststellungsabschnitt 1. Fachgutachten Naturschutz zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse. Auftraggeber: Stadt Oldenburg - Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz. Teil 1 - 3.

LAND NIEDERSACHSEN (Hrsg.) (o.J.): Erläuterungsbericht ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Ausbaustufe III, PFA 1, Str. 1522 Planfeststellung.
URL: <http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf> (Stand: 02.06.2014).

LIVE (2014): Lärmschutz

URL: <http://www.laermschutzimverkehr.de/ueber-laerm/> (Stand: 25.06.2014).

MAUTE, D. (2006): Technische Akustik und Lärmschutz. München [u.a.]: Fachbuchverl. Leipzig im Carl Hanser Verl.

SCHEFFER, F. & SCHACHTSCHABEL P. (2010): Lehrbuch der Bodenkunde, 16. Aufl., Heidelberg: Spektrum.

SPRENG, M. (2012): Physiologisch-medizinische Folgen durch Lärmeinwirkungen

URL: https://www.stadt.bamberg.de/media/custom/1829_6601_1.PDF?1353922834
(Stand: 25.06.2014).

STADT OLDENBURG (Hrsg.) (o.J.): Lärmschutz für Bahnanlieger.

URL: <http://www.oldenburg.de/microsites/bahn/laermschutz-fuer-bahnanlieger.html>
(Stand: 02.06.2014).

VON BARGEN, A., MÜLLER, N., ACHILLES, L. & ROTHENWÖHRER, C. (2014): Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1: Fachgutachten Naturschutz zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse.

9. Anhang

Gruppe 1

a) Fragenkatalog an den Bürgermeister der Gemeinde Rastede

RESIDENZORT  RASTEDE

Gemeinde Rastede · 26180 Rastede · Sophienstraße 27

Gemeinde Rastede
Der Bürgermeister

	Datum	23.05.2014
	Bereich	Stabstelle
	Sachbearbeiter/in	Herr Henkel
	Aktenzeichen	St. 1 he/kle
	Durchwahl	(0 44 02) 9 20-1 10
	Fax	(0 44 02) 9 20-2 10
	E-Mail	henkel@rastede.de
	Internet	www.rastede.de

**Fallstudie Raumnutzung zum Thema Bahnverkehr in Oldenburg und Rastede -
Fragenkatalog Gemeinde Rastede
Ihr Schreiben vom 09.05.2014**

Sehr geehrte Frau Potts,

die von Ihnen aufgeworfenen Fragen darf ich nachstehend wie folgt beantworten:

- 1. Wie positioniert sich die Gemeinde Rastede vor dem Hintergrund der nötigen Hinterlandanbindung und des zunehmenden Zugverkehrs zum Jade-Weser-Port?*

Die Gemeinde Rastede hat sich bereits vor vielen Jahren ausdrücklich zum Jade-Weser-Port bekannt; es war von vorne herein klar, dass im Verkehrsbereich zusätzliche Belastungen auf Dauer entstehen könnten. Die jeweils fachspezifischen Aufgabenstellungen der einzelnen Verkehrsträger sollten jedoch in einem gesonderten Verfahren bewertet und erfasst werden.
- 2. Spürt die Gemeinde Rastede bereits konkrete Auswirkungen (bspw. Vor- und Nachteile ökonomischer, struktureller Art) des Jade-Weser-Ports?*

Nein.
- 3. Wie zufrieden zeigt sich die Gemeinde Rastede mit dem Streckenausbau der DB Netz auf ihrem Gemeindegebiet? Was wurde konkret von der DB Netz vorangetrieben und welche Effekte ergeben sich dadurch für die Gemeinde Rastede? Hätten Sie Alternativen zu den durchgeführten Maßnahmen bevorzugt, die seitens der Bahn nicht berücksichtigt wurden?*

Wie bereits unter Ziffer 1 ausgeführt, war Aufgabenstellung für die Bahn die Auswirkungen einer möglichen Mehrbelastung in einem Rechtsverfahren zu untersuchen und entsprechend umzusetzen. Dies ist im sogenannten Planfeststellungsabschnitt 2 auch erfolgt. Planalternativen haben sich insoweit nicht ergeben. Im Vergleich zu der errechneten Mehrbelastung ei-

	Besuchszeiten: Montag - Mittwoch 08.00 - 12.30 Uhr Donnerstag 08.00 - 18.00 Uhr Freitag 08.00 - 12.30 Uhr	Zusätzlich jeden 2. und 4. Samstag im Monat von 09.00 - 12.00 Uhr, im Übrigen nach Vereinbarung.	Bankkonten der Gemeindekasse: Landessparkasse zu Oldenburg BLZ: 280 501 00 Kto.: 043 400 035 IBAN: DE35 28050100 0043400035 BIC: BRLADE21LZO	Oldenburgische Landesbank BLZ: 280 200 50 Kto.: 160 30355 00 IBAN: DE93 28020050 1603035500 BIC: OLBODEH2XXX	Reiffeisenbank Rastede BLZ: 280 621 65 Kto.: 101 274 600 IBAN: DE69 28062165 0101274600 BIC: GENODEF1RSE
---	---	---	--	---	---

- 2 -

nerseits und der tatsächlichen Mehrbelastung bis heute jedenfalls andererseits muss die gefundene Lösung als ausgesprochen zufriedenstellend angesehen werden. Selbst bei der entsprechend dem Planfeststellungsverfahren prognostizierten Mehrbelastung der Bahnstrecke sind durch bauliche Gestaltung an der Bahnstrecke selbst einerseits und Veränderungen in den baulichen Anlagen der Anliegergrundstücke andererseits die Voraussetzungen für die Berücksichtigung des Schutzbedürfnisses der Anlieger eingehalten worden. Unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wurde die Position der Bahnanlieger insoweit noch verstärkt. Soweit von Ihrer Seite aus weitere Informationen gewünscht werden, würde ich Sie im Hinblick auf die Detailkenntnisse bitten, sich direkt mit der DB Netz in Verbindung zu setzen.

4. *Wie schützt die Gemeinde Rastede ihre Bürgerinnen und Bürger vor den Konsequenzen des Jade-Weser-Ports (Lärm, Bautätigkeit, erhöhter Zugverkehr, Schrankenschließzeiten etc.)?*

Wie bereits unter 3. ausgeführt, ist es aufgrund des Verursacherprinzips nicht Aufgabe der Gemeinde Rastede Schutzmaßnahmen durchzuführen, sondern eine Aufgabe der Bahn. Diese kommt ihren Verpflichtungen aus dem Planfeststellungsverfahren auch, wie ausgeführt, nach. Im Hinblick auf noch nicht spürbare zusätzliche Verkehrsbelastungen kann zu Schrankenschließzeiten bezogen auf den Jade-Weser-Port noch keine Prognose abgegeben werden; die insbesondere im Bereich der Schloßstraße spürbar längeren Schrankenschließzeiten resultieren aus technischen Vorgaben der Bahn.

5. *Wie nimmt die Gemeinde Rastede die Position ihrer Bürgerinnen und Bürger mit Blick auf die Ausbaumaßnahme an der Bahntrasse WHV-OL wahr? Gibt es Widerstände und konstruktive Vorschläge, die an die Gemeinde Rastede herangetragen werden? Wurden die Bürgerinnen und Bürger in die Ausbauplanungen einbezogen?*

Der Planfeststellungsabschnitt 1 berührt lediglich in dem Teilbereich südlich des Borbecker Weges bis zur Stadtgrenze Oldenburg das Gemeindegebiet. Hiervon insbesondere ist aufgrund der baulichen Situation der Ortsteil Neusüdende berührt. Dieser war - ebenso wie im Planfeststellungsabschnitt 2 auch alle übrigen Bürger der Gemeinde Rastede - in das Planfeststellungsverfahren einbezogen und wurde ausführlich informiert. Vorschläge von Bürgern wurden dabei durchaus auch berücksichtigt, wenn und soweit sich aus der Örtlichkeit heraus eine Änderung der ursprünglichen Planung als sinnvoll und richtig erwies.

6. *Wie stark wurde die Gemeinde Rastede seitens der Bahn in die Planungen zum Ausbau der Bahnstrecke WHV-OL einbezogen und wie zufrieden ist die Gemeinde Rastede mit diesem Verfahren?*

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, handelt es sich bei der Ausbauplanung der Bahn um ein förmliches Verwaltungsverfahren, welches nach gesetzlichen Regelungen eingehalten und abgewickelt wird. Darüber hinaus haben eine Reihe von Bürgerinformationen durch die Bahn und die Gemeinde Rastede gemeinsam stattgefunden.

7. *Welche Kosten trägt die Gemeinde Rastede bzw. der Rasteder Bürger im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke WHV-OL? Halten Sie diese Kostenbeteiligung (sofern vorhanden) für vertretbar und begründbar?*

Im Zuge der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ergeben sich aufgrund gesetzlicher Regelungen bestimmte Beteiligungsnotwendigkeiten insbesondere für die Verlegung von Rohrleitungen unter der Bahntrasse (z. B. Abwasserkanäle). Die hiermit verbundenen zusätzlichen finanziellen Aufwendungen werden allerdings zum weitaus überwiegenden Teil durch staatliche Finanzierungsprogramme (Entflechtungsgesetz) finanziell unterstützt, so dass letztlich eine vergleichsweise kleinere Aufwendung bei der Gemeinde verbleibt. Die Belastung, die man hierin sehen mag, muss allerdings im Kontext auch dann betrachtet werden, wenn umgekehrt von der Gemeinde Rastede Maßnahmen ausgehen, die aufgrund der oben genannten gesetzlichen Bestimmungen die Bahn ihrerseits verpflichtet, sich am Aufwand zu beteiligen - selbst wenn von dort die Maßnahme als nicht notwendig angesehen wird. Hierzu gehören insbesondere Überlegungen der Gemeinde Rastede, im Bereich der Raiffeisenstraße eine Unterführung zu realisieren, die eine vergleichsweise erhebliche Mitfinanzierung der Bahn nach sich ziehen würde.

8. *Wie reagiert die Gemeinde Rastede auf die Planungen der Stadt Oldenburg, eine Umgehungsstrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Rastede durchsetzen zu wollen? Wie bewerten Sie die Chancen einer Umgehungsstrasse? Befürworten Sie ggf. eine Umgehungsstrasse um die Stadt Oldenburg?*

Die Gemeinde Rastede hat sich nachdrücklich gegen Planungen auf dem Gebiet der Gemeinde Rastede gegenüber der Stadt Oldenburg ausgesprochen. Rechtliche Maßnahmen gegen derartige Überlegungen können allerdings nicht angestrengt werden.

9. *Wie beschreiben Sie die Kommunikation zwischen der Gemeinde Rastede und der Stadt Oldenburg?*

Das Prinzip der kommunalen Selbstverwaltung macht es erforderlich, dass jede Kommune ihre Interessen wahrnimmt. Die Gemeinde Rastede wird allerdings im Zusammenhang mit anderen Bahnanrainergemeinden in gemeinsamen Gesprächen, die mit der Bahn geführt werden, eingebunden.

10. *Wäre aus Sicht der Gemeinde eine Umgehungsstrasse auch für die Gemeinde Rastede wünschenswert um beispielsweise den Güterverkehr aus den stark bewohnten Gebieten zu entfernen? Wäre die Gemeinde Rastede bereit entsprechende Kosten anteilig zu tragen?*

Ich vermag keine Spekulation zu Überlegungen anzustellen, die durch die Schaffung von Fakten bereits begründet sind. Im Übrigen ist der Teilaspekt „Siedlung“ nur einer von vielen Aspekten, die es zu beachten gilt. Andere Belange, z. B. Naturschutz, genießen zunächst einen Schutz von gleichem Rang.

11. *Wie bewerten Sie als Bürgermeister ganz persönlich den Jade-Weser-Port und die damit einhergehenden Konsequenzen (Lärm, Ausbau der Strecke, mehr Zugverkehr, Umgehungs-*

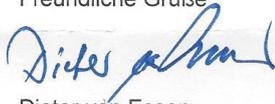
- 4 -

trasse der Stadt Oldenburg, Schließzeiten der Schranken, etc.) für die Gemeinde Rastede, auch unter dem touristischen Aspekt des Werbeslogans „Residenzort Rastede“?

Unter Berücksichtigung vorheriger Ausführungen sind die, die Gemeinde Rastede betreffenden Belange durch das erforderliche Planfeststellungsverfahren umfassend gewürdigt worden. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes, insbesondere aber aufgrund der Lage von wesentlichen touristischen Einrichtungen vermag ich eine Beeinträchtigung jedenfalls zurzeit nicht zu erkennen.

Die von mir dargestellten Informationen können selbstverständlich öffentlich Verwendung finden. Für weitere Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Dieter von Essen

Bürgermeister

Gruppe 3

a) Fragenkatalog

Kategorie "Öffentlichkeitsarbeit":

1. Suchen Sie das Gespräch mit den BürgerInnen und informieren Sie diese angemessen?
2. Welche Möglichkeiten geben Sie, dass BürgerInnen mit Ihnen ins Gespräch und in die Diskussion kommen können?
3. Welche Möglichkeiten geben Sie den BürgerInnen, dass diese sich selbst informieren können?

Kategorie "Wirtschaft":

1. Wie realistisch ist die Anbindung der Bahn an die Wirtschaft der Stadt Oldenburg?
2. Welche Kosten würden für die Stadt Oldenburg auch in Bezug auf die unterschiedlichen potentiellen Trassenverläufe anfallen?
3. Welche Trassenvariante ist ökonomisch vertretbar?
4. In welchem Verhältnis steht dazu der Kosten-Nutzen-Faktor?
5. speziell zum Lärmschutz: Wie sehen die Pläne in Bezug auf den Lärmschutz im Fall der innerstädtischen Trasse aus?

Kategorie "Umgehungstrasse":

1. Wie soll die Umgehungstrasse gestaltet werden, wenn die Strecken durch die landwirtschaftlichen Flächen verlaufen?
2. speziell SPD: Haben Sie einen alternativen Vorschlag zum innerstädtischen Trassenverlauf?

Kategorie "Überzeugungsarbeit/Kompromisse":

1. Mit welchen Mitteln kann und wird die Politik gegen die Pläne der Deutsche Bahn AG vorgehen?
2. Welche Möglichkeiten und Handlungsoptionen sehen Sie, um die Deutsche Bahn AG sowie andere politische Entscheidungsträger von der Umgehungstrasse zu überzeugen?
3. Welche Optionen sehen Sie, die Deutsche Bahn AG von Ihren derzeitigen Plänen und Alternativen zu überzeugen?
4. Kann ein Konsens gefunden werden?
5. Wie könnte ein Kompromiss zwischen der Deutsche Bahn AG, den einzelnen Parteien und den BürgerInnen aussehen?
6. Unter welchen Bedingungen könnten Sie sich vorstellen, einem Kompromiss zuzustimmen?
7. Unter welchen Kompromissen können Sie sich vorstellen, von den derzeitigen Plänen der Umgehungstrasse/innerstädtischen Trasse abzuweichen?

Kategorie "Enteignungen":

1. Sollen Landwirte in Folge der Umgehungstrasse enteignet oder entschädigt werden?
2. Präferieren Sie die Enteignungen oder sprechen Sie sich dafür aus, dass die LandeigentümerInnen von der Deutsche Bahn AG angemessene Zahlungen erhalten?
3. Werden die betroffenen Personen angemessen mit Ersatzzahlungen oder Ausgleichsflächen entschädigt?

Gruppe 4

a) Fragebogen - Expertengespräch I

Der Bahnverkehr in und um Oldenburg - Expertengespräche -

Konsultierte Person: Herr Felix Jahn (IHK, Geschäftsführer Verkehr | international)

Ort des Interviews: Oldenburgische Industrie- und Handelskammer, Moslestraße 6

Durchgeführt von: Lucas Weber, Christian Frenzel
(Studenten der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg,
Fakultät V; AG Angewandte Geographie und Umweltplanung)

Datum: Mo, 24. März 2014, 12:00 Uhr

a) Allgemeines zur interviewten Person

1. In welchen Themenbereichen sind Sie als Geschäftsführer der Abteilung Verkehr | international der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer involviert und welche Bereiche stellen Ihren Tätigkeitsschwerpunkt dar?

.....
.....
.....

2. Seit wie vielen Jahren arbeiten Sie bei der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer? Sind Sie seitdem in der Abteilung Verkehr | international tätig?

.....
.....
.....

b) Gründe des Streckenausbaus und favorisierter Trassenverlauf

3. Ist einzig der Bau des Jade-Weser-Ports ausschlaggebend für den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg gewesen oder waren ebenso weitere Akteure wie beispielsweise Logistikunternehmen und Autokonzerne interessiert?

.....
.....
.....

4. Existierten darüber hinaus regionale, nationale oder auch internationale Gründe für den Ausbau der Bahnstrecke?

.....
.....

5. Welche absehbaren, wirtschaftlichen Potentiale wie beispielsweise Umsatzsteigerungen, Neuan-siedlungen von Unternehmen oder die Verlagerung von Gütern auf die Schiene, die mit einer Er-tüchtigung der Bestandsstrecke einhergehen, lassen sich derzeit nennen?

.....
.....
.....

6. Sind entgegen dessen auch eventuell negative Auswirkungen zu erwarten?

.....
.....

7. Wurden bislang wirtschaftliche Interessen an einer Umgehungsstrasse östlich von Oldenburg geäußert?

.....

8. Gibt es Unternehmen, die von einer möglichen Umgehungsstrasse der Bahn profitieren? Setzen diese Unternehmen sich aktiv für eine solche ein?

.....
.....

c) Gütertransport und Streckenauslastung

9. Welche Unternehmen nutzen aktuell das Schienennetz zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg als Transportmöglichkeit?

.....
.....

10. Gibt es die Möglichkeit weiterer direkter Anbindungen von Unternehmen an die Bahnstrecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg, sodass zukünftig Güter weiterer Firmen per Schiene transportiert werden könnten?

.....
.....
.....

11. Welcher Anteil der angelandeten Güter bzw. Container wird gegenwärtig als auch zukünftig per Schiene transportiert?

.....

12. Welche Güter oder Güterklassen wie Lebensmittel, Industriegüter oder Gefahrgüter werden aktuell sowie voraussichtlich zukünftig über die Schiene transportiert?

.....
.....

13. Wird der Ausbau der Bahnstrecke die Autobahnen A 28 und A 29 entlasten? Sind Zeitersparnisse absehbar?

.....
.....

14. Ist die prognostizierte Streckenauslastung realistisch?

.....

15. Wird der Ausbau der Bestandsstrecke Auswirkungen auf den Personenverkehr haben?

.....

d) Finanzierung

16. Welche Akteure sind an der Finanzierung der Ertüchtigung der Bestandsstrecke oder anderenfalls des Neubaus der Umgehungsstrecke beteiligt?

.....
.....

17. Wird es eine Kostenbeteiligung von Unternehmen geben, die das Schienennetz zukünftig nutzen werden?

.....

e) Tendenzen der wirtschaftlichen Entwicklung

18. Welche wirtschaftlichen Tendenzen oder Entwicklungen des Jade-Weser-Ports sowie anderer Unternehmen sind mittel- bis langfristig zu erwarten?

.....
.....
.....

19. Wird derzeit eine mögliche Erweiterung des Jade-Weser-Ports aktiv verfolgt?

.....

20. Gibt es ein Nutzungsinteresse von Seiten der Marine in Wilhelmshaven?

.....

21. Sind positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt gegenwärtig zu verzeichnen oder zukünftig zu erwarten?

.....
.....

22. Welche Risiken existieren im Falle einer wirtschaftlichen Stagnation oder eines möglichen Abschwungs?

.....
.....

f) Stellungnahme zum im Planfeststellungsverfahren angestrebtem Ausbau der Bestandsstrecke

23. Welche Position beziehen Sie persönlich oder stellvertretend für die Industrie- und Handelskammer Oldenburg hinsichtlich der geplanten Ertüchtigung der Bestandsstrecke in Oldenburg?

.....
.....

Vielen Dank für Ihre Bemühungen

Oldenburg, den 24. März 2014

b) Fragebogen – Expertengespräch II

Der Bahnverkehr in und um Oldenburg

- Expertengespräche -

Konsultierte Person: Herr Gerd Schumacher (Sprecher der Marktbesicker auf dem Pferdemarkt sowie Obst- und Gemüsehändler)

Ort des Interviews: Platz am Pferdemarktkreise in Oldenburg (Oldb.)

Durchgeführt von: Julia Herling, Britta Drude, Christina Kieserg & Christian Frenzel
(Studenten der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg,
Fakultät V; AG Angewandte Geographie und Umweltplanung)

Datum: Di, 17. Juni 2014, 14:00 Uhr

a) Allgemeines zur interviewten Person sowie dessen Gewerbe

1. Seit wie vielen Jahren sind Sie als Obst- und Gemüseverkäufer mit Ihrem „Schumacher Frischgemüse“-Stand auf dem Wochenmarkt am Pferdemarkt vertreten?

.....
.....
.....

2. Seit wie vielen Jahren in etwa existiert bereits Ihr „Schumacher Frischgemüse“-Gewerbe?

.....
.....

3. Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie derzeit in Ihrem Unternehmen?

.....
.....

b) Wirtschaftliche Struktur des Wochenmarktes am Pferdemarkt

4. Wie viele Einzelhändler bieten sowohl temporär als auch regelmäßig auf dem Wochenmarkt am Pferdemarkt ihre Waren zum Kauf an?

.....
.....

5. Wie viele Marktstände stehen an den drei Wochenmarkts-Tagen, Dienstag, Donnerstag sowie Samstag, im Durchschnitt am Pferdemarkt-Platz?

-
.....
6. Wie viele Arbeitnehmer sind direkt auf dem Wochenmarkt sowie indirekt als Zulieferer, Landwirte sowie gegebenenfalls als Büroangestellte im Rahmen des Warenverkaufs auf dem Pferdemarkt tätig?

.....
.....
.....

7. Von wie vielen Zulieferern sowie landwirtschaftlichen Betrieben ziehen die Marktbesucher in etwa ihre Ware, sofern sie diese nicht selbst anbauen oder produzieren?

.....
.....

8. Welchen Umsatz erzielen Sie als auch die gesamte Wochenmarktsgemeinschaft im Mittel innerhalb eines Monats in Sommer- sowie in Wintermonaten?

.....
.....

c) Wirtschaftliche Betroffenheit im Rahmen der Ertüchtigung und Elektrifizierung der Bestandsstrecke des PFA 1 zwischen dem Oldenburger HBF und Rastede

9. In welcher Form und in wie weit werden Sie direkt sowie als Sprecher aller Marktbesucher des Wochenmarktes am Pferdemarkt von dem Ausbau der Bestandsstrecke zwischen dem Oldenburger Hauptbahnhof und Rastede betroffen sein?

.....
.....
.....

10. Auf welchem Wege haben Sie von Ihrer Betroffenheit erfahren?

.....
.....
.....

11. Wird lediglich die Parkflächengröße am Pferdemarkt direkt betroffen sein oder zudem auch die Ihnen als Marktbesucher zur Verfügung stehende Freifläche östlich des Standesamtes?

.....
.....
.....

12. Über welchen Zeitraum wird es Ihrer Meinung nach zu Beeinträchtigungen des Marktgeschehens kommen?

.....
.....

13. Sprechen Ihre Kunden bereits öffentlich mit Ihnen oder Ihren Angestellten über die möglichen Beeinträchtigungen des Marktgeschehens? Äußern die Marktbesucher ihrerseits Bedenken?

.....
.....

14. Mit welchen Umsatzeinbußen, Verlusten oder gar Existenzgefährdungen rechnen Sie persönlich innerhalb Ihres Unternehmens sowie stellvertretend für alle Marktbesicker des Wochenmarktes am Pferdemarkt?

- 3 -

.....
.....

15. Könnte der Ausbau der Bestandsstrecke Ihrer Meinung nach gegebenenfalls ebenso zu wirtschaftlich negativen Auswirkungen auf die Zulieferer führen?

.....
.....

d) Maßnahmen zur Minimierung wirtschaftlicher Beeinträchtigungen

16. Wird es nach aktuellem Stand von Seiten des Bauherrn Bemühungen geben, wirtschaftliche Beeinträchtigungen der Marktbesicker im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke zu minimieren oder auszugleichen?

.....
.....

17. Sind bislang Zahlungen zur Entschädigung des möglichen Umsatzrückganges vorgesehen?

.....

18. Existieren Überlegungen, die Konstellation des Wochenmarktes während der Baumaßnahmen z.B. durch Optimierung der Flächennutzung (Straßensperrung, Ausweisung einer weiteren Wochenmarktsfläche [Ersatzfläche]) zu verändern, um möglichen Umsatzeinbußen entgegenzuwirken?

.....
.....

19. Welche Maßnahmen wurden direkt von Ihrer Seite sowie von Seiten aller Marktbesicker aus bislang zur möglichen Abwendung des geplanten Baustoff- und Materiallagers auf dem Pferdemarkt im Rahmen des Bahnstreckenausbau sowie zur Minimierung wirtschaftlicher Beeinträchtigungen vorgenommen? Wurden Einwendungen eingereicht?

.....
.....

20. Sind alle Marktbesicker gleichermaßen bemüht, das Material- und Rohstofflager auf der Parkfläche am Pferdemarkt nach Möglichkeit zu verhindern?

.....
.....

21. Besteht die Möglichkeit, direkt mit dem Bauherrn, der DB ProjektBau GmbH, in Kontakt zu treten oder gibt es einen kommunalen Ansprechpartner, der Ihre Interessen gegenüber dem Bauherrn

vertritt?

.....

22. Sehen Sie eine realistische Möglichkeit, die Bahnstrecken-Ertüchtigung und Elektrifizierung des PFA 1 zwischen Rastede und dem Oldenburger Hauptbahnhof im Einklang mit allen Wochenmarktbeschickern durchführen zu können?

.....

e) Stellungnahme zum im Planfeststellungsverfahren des PFA 1 angestrebtem Ausbau der Bestandsstrecke

23. Welche Position beziehen Sie persönlich oder stellvertretend für alle Marktbeschicker des Wochenmarktes am Pferdemarkt hinsichtlich der geplanten Ertüchtigung der Bestandsstrecke in Oldenburg?

.....

Vielen Dank für Ihre Bemühungen

Oldenburg, den 17. Juni 2014

Gruppe 5

Keinen Anhang

Gruppe 6

Tabelle 1: Erfasste Brutvögel im Untersuchungsgebiet um die Umgehungstrasse

Teilgebiet	Name	Artenvorkommen
1	Querung der Bahntrasse OL-WHV	Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Grünspecht, Haussperling, Mäusebussard und Turmfalke
2	Wahnbäken-niederung	Zwergtaucher, Teichhuhn, Waldkauz, Waldohreule, Kleinspecht, Grünspecht, Rauchschwalbe, Mehlschwalbe, Wiesenschafstelze, Grauschnäpper, Trauerschnäpper, Gartenrotschwanz, Dohle, Star, Haussperling, Feldsperling, Bluthänfling
3	Donnerschweer Wiesen	Rauchschwalbe (35 BP), Gartenrotschwanz (12BP), Haussperling (21-50 BP)

Tabelle 2: Erfasste Fledermausfauna im Untersuchungsgebiet um die Umgehungstrasse

Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Breitflügel-Fledermaus, Zwergfledermaus, Rau-
--

hautfledermaus, Wasserfledermaus, Teichfledermaus, Fransenfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Braunes Langohr, Großes Mausohr
--

Tabelle 3: Tabelle 2: Erfasste Amphibien und Reptilien im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstraße

Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch, Seefrosch, Ringelnatter

Tabelle 410: Tabelle 3: Tabelle 2: Erfasste Fische und Rundmäuler im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstraße

Steinbeißer, Bachneunauge, Flussneunauge, Lachs und Meerneunauge, Hecht, Karausche, Schlammpeitzger, Forelle, Aal

Tabelle 5: Erfasste Libellenfauna im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstraße

Gebänderte Prachtlibelle, Fledermausazurjungfer, Gefleckte Heidelibelle, Späte Adonislibelle, Grüne Mosaikjungfer

Tabelle 611: Erfasste Heuschreckenfauna im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstraße

Säbel-Dornschrecke, Kurzflügelige Schwertschrecke, Sumpfschrecke, Blauflügelige Ödlandstrecke, Kurzflügelige Schwertschrecke
--

Tabelle 712: Erfasste Tagfalter im Untersuchungsgebiet um die Umgehungsstraße

Vogelwicken-Bläuling, dem C-Falter und dem Gemeinen Grünwidderchen
--