

Bürgerverein Krusenbusch e.V.

DR. ANNETTE HAMMER
(1. Vorsitzende)

Schwertlilienweg 11, 26135 Oldenburg

Tel: (0441) 16 888

email: info@buergerverein-krusenbusch.de

Nds. Landesbehörde f. Straßenbau u. Verkehr
Dezernat 33
Göttinger Chaussee 76A

30453 Hannover

Oldenburg, den 24.03.2014

Einwendung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nach §18 AEG für die Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven, PFA 1 (Oldenburg – Rastede)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Bürgerverein Krusenbusch e.V. vertritt die Interessen der Krusenbuscher MitbürgerInnen im südlichen Stadtgebiet von Oldenburg und erhebt hiermit Einwendung gegen das o.g. Vorhaben PFA 1. Unsere Betroffenheit ergibt sich als direkter Anlieger der Bahnstrecke Oldenburg – Osnabrück. Dieser Abschnitt ist zwar nicht Gegenstand des PFA 1, wird aber infolge des geplanten Ausbaus der Bestandsstrecke in Oldenburg deutlich stärker frequentiert. Dies führt zu

- einer Mehrbelastung der BürgerInnen infolge der zu erwartenden Immissionszunahme,
- einer erheblichen Verschlechterung der verkehrlichen Anbindung an das Stadtgebiet von Oldenburg,
- Schäden an Immobilien und Werteverlust der Immobilien / Grundstücke im Einwirkungsbereich.

Diese Sachverhalte werden im Folgenden näher dargestellt.

- Fehlende Prognosen / belastbare Aussagen zum künftigen Bahnverkehr im Bestandsnetz, nach Realisierung der PFA 1 und 2

Neben dem planfestzustellenden Streckenabschnitt ergibt sich auch für die Bahnlinie von Oldenburg nach Osnabrück ein zunehmendes (Güter-)Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit dem Jade-Weser-Port und dem Ausbau / der Ertüchtigung der Bahnstrecken von Wilhelmshaven durch Oldenburg. Hintergrund für die zunehmende Inanspruchnahme dieser Bahnlinie ist offensichtlich der bekannte Güterverkehrsgengpass in Bremen und die diesbezügliche Meldung der Strecke Oldenburg – Osnabrück für den Bundeswegeverkehrsplan (BVWP - Teil Schiene) als Entlastungsstrecke. Für diese Strecke wurden bislang keinerlei Prognosen veröffentlicht, mit welcher Zunahme des Verkehrs hier zu rechnen ist und welche Optionen für die Bahn realisierbar sind (z.B. Zweigleisigkeit, Elektrifizierung, Ausweichstellen, Umgehungsstrecke). Spätestens wenn der neue Hafen seine prognostizierten Umschlagszahlen erreicht hat wird die Diskussion um eine optimierte Hinterlandanbindung neu geführt; erste Überlegungen für eine zweite Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports kursieren bereits in den Wirtschaftskreisen des Landes.

Sofern es noch keine belastbaren Detailuntersuchungen für diese Strecke gibt ist hier ein sogenanntes „Worst-Case-Szenario“ durchzuführen, um eine vorsorgende Folgenabschätzung der tatsächlichen Betroffenheiten durchführen zu können. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf das sogenannte

„Frankenschnellweg-Urteil“ des BVerwG vom 17.03.2005, das sich mit kausalen Wirkungszusammenhängen auch außerhalb eines planfestzustellenden Vorhabens beschäftigt. D.h., auch im weiteren Umfeld / Bestandsnetz ist eine absehbare Verkehrszunahme im Hinblick auf die Beeinträchtigungsintensität so konkret und umfänglich zu überprüfen, dass eine sichere Prognose der zu erwartenden Folgen möglich ist. Sofern es zu einer erheblichen Überschreitung von relevanten Wirkungen, Belastungen o.ä. kommt, sind entsprechende Lösungsmöglichkeiten für die Belastungsbereiche aufzuzeigen und verbindlich zu regeln.

- Immissionsbelastungen für die BürgerInnen des Oldenburger Ortsteils Krusenbusch durch die Zunahme des Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke Oldenburg-Osnabrück

Die Bahnlinie liegt nur etwa 15-25m neben der ersten Gebäudereihe an der Straße „Am Schmeel“; bislang gibt es dort keinerlei Immissionsschutzeinrichtungen. Soweit hier bekannt ist vorgesehen, den Güterverkehr des Jade-Weser-Ports überwiegend nachts abzuwickeln, um die verkehrlichen Probleme entlang der Strecke zu verringern und den sonstigen Schienenverkehr nicht einzuschränken.

Konkret bedeutet dies für den Ortsteil Krusenbusch, dass die vorhandene Bahnstrecke gemäß einer DLR-Studie von 2008 zur Hafenhinterlandanbindung ca. 15 zusätzliche Güterzüge/Tag aufnehmen könnte (mit einem Ausbau wird eine Steigerung auf 40 Züge/Tag für möglich gehalten!!), was als erhebliche Belastung -insbesondere während der Nachtstunden- anzusehen ist: Gerade Güterzüge sind sehr lang, haben bislang kaum lärmreduzierende Bereifung und fahren vergleichsweise langsam, was die nächtliche Belastung erheblich verschärft. Die Belastungswirkungen für die betroffenen Anwohner steigen erheblich und führen zugleich zu einer Attraktivitätsminderung der Grundstücke mit entsprechenden monetären Einbußen. Hinzu kommt, dass aktuell ein großes Neubaugebiet entlang der Strecke an der Straße „Am Bahndamm“ zwischen Krusenbusch und Osterburg vorbereitet wird, was die Anzahl der Betroffenen noch deutlich erhöht.

Im gesundheitlichen Interesse der Anwohner ist ein nächtliches Ruhe-Zeitfenster zwischen 22 und 6 Uhr notwendig. Dies kollidiert allerdings mit dem o.g. Ziel einer konzentrierten Abwicklung des Güterverkehrs in den Nachtstunden.

- Verkehrsstrukturelle Probleme für das Stadtgebiet von Oldenburg, auch für die südlichen Ortsteile Krusenbusch und Osterburg an der Bahnstrecke Oldenburg - Osnabrück

Ein deutlich erhöhter Güterverkehrsanteil im Bestandsnetz der Bahn führt aufgrund der zahlreichen höhengleichen Bahnübergänge in Oldenburg zu erheblichen Einschränkungen der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen. Gerade die sehr langsamen Güterverkehrszüge führen zu langen Schließzeiten der Bahnübergänge, was den Verkehr -insbesondere auf den Haupteinfallsstraßen- stark einschränkt. Eine angedachte Güterverkehrsverdichtung in den Nachtstunden würde angesichts der zu erwartenden Anzahl an Zügen zu einem völligen Kollaps des Oldenburger Straßenverkehrsnetzes führen. Auch ist ein höhenungleicher Umbau der innerstädtischen Bahnübergänge in dem bestehenden Stadtgefüge nur sehr eingeschränkt möglich, weil oftmals kein Raum für die notwendige Anrampungen besteht und zugleich das Stadtbild durch die sehr hohen Überführungen (ca. 7m lichte Durchfahrts Höhe für die Bahn) stark beeinträchtigt würde. Abgesehen davon wären damit erhebliche Kosten verbunden und eine zeitnahe Umsetzung für das gesamte Stadtgebiet erscheint wegen der anspruchsvollen und zeitaufwendigen Planungen in weiter Ferne.

Für die beständig anwachsenden Stadtteile Osterburg und Krusenbusch ist insbesondere der Doppel-Bahnübergang an der Bremer Heerstraße von herausragender Verkehrsbedeutung, weil dieser die zentrale Verbindung zum Oldenburger Stadtgebiet darstellt. Die nächste Bahnquerung befindet sich rd. 4,5 km südlich am äußersten Stadtrand (Sprungweg). Die aktuelle Siedlungsentwicklung im Stadtsüden erschwert bereits heute eine angemessene Verkehrsabwicklung im Kreuzungsbereich Bremer Heerstraße / Am Bahndamm, was sich durch die geplanten Neubaugebiete zwischen Osterburg und Krusenbusch noch verstärken wird. Zusätzliche Einschränkungen durch verstärkte Schließzeiten an dem Bahnübergang führen zu Barriereeffekten, die die erfolgreiche Stadtentwicklung der vergangenen Jahre konterkarieren würde; auch für Rettungsdienste sind die Stadtteile Osterburg und Krusenbusch dann in den lebenswichtigen Zeitfenstern kaum mehr erreichbar.

Zur Abwicklung des städtischen Verkehrs im Stadtsüden sind umgehend Lösungen zu entwickeln, weil der zunehmende Güterverkehr zu einem Abhängen der Stadtteile Krusenbusch und Osternburg führen wird. Diesbezüglich bietet sich eine höhenungleiche Querung der Bahnstrecke Oldenburg – Osnabrück an, um die Stadtteile Osterburg und Krusenbusch mit Kreyenbrück/Bümmerstede zu verbinden.

- Schäden / Wertverlust der Immobilien und Baugrundstücke

Der Bahnkörper an der Strecke Oldenburg – Osnabrück wurde zwar vor einigen Jahren saniert, allerdings klagen die Anwohner weiterhin über Erschütterungen der Wohngebäude, wenn voll beladene Güterzüge über die Strecke fahren. Bei einem verstärkten Güterverkehrsaufkommen steht zu befürchten, dass die Gebäude Schäden nehmen und die Immobilienwerte abnehmen.

Die Stadt Oldenburg betreibt seit etwa 15 Jahren eine verstärkte Siedlungsentwicklung in den südlichen Stadtteilen, wo noch städtebauliche Flächenreserven liegen. Die Attraktivität als Wohnstandort droht allerdings infolge der o.a. Randlage mit zunehmend eingeschränkter Anbindung an das übrige Stadtgebiet zu sinken. Damit einher geht ein Wertverlust der Grundstücke und es droht eine Abwanderung der BewohnerInnen bis hin zur Entwicklung von sozialen Brennpunkten.

Insofern beantragt der BÜRGERVEREIN KRUSENBUSCH E.V.

1. Die Vorlage der Güterverkehrsprognose im Zuge des Jade-Weser-Ports und der Bedarfsplanung für den sonstigen Bahnverkehr für die Strecken
Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen, sowie
Oldenburg - Osnabrück.
Dabei ist der Kapazitätsengpass in Bremen zu berücksichtigen und die entsprechende Verkehrszunahme auf der Entlastungsstrecke Oldenburg - Osnabrück abzuleiten. Sofern keine belastbaren Zahlen vorliegen, ist diesbezüglich ein „Worst-Case-Szenario“ zugrunde zu legen. Zusätzlich sind auch Angaben/Prognosen zu künftigen Ausbauabsichten/-anforderungen auf der Strecke nach Osnabrück notwendig, ggf. auch Hinweise auf die zeitliche Abfolge.
Letztlich geht es uns darum, die verkehrliche Betroffenheit erkennen und somit die (potentielle) Erheblichkeit der Wirkungen realistisch einschätzen zu können.
2. Konkrete Untersuchungen zur vorhabensbedingten Lärmbeeinträchtigung auf der Strecke Oldenburg – Osnabrück (insbesondere für die nahe gelegene Bebauung und das aktuell geplante Baugebiet) sowie Übernahme der erforderlichen Schutzmaßnahmen durch den Vorhabensträger. Da nicht erkennbar ist, wann die Belastungen die gesundheitliche Erheblichkeitsschwelle überschreiten, fordern wir schon heute verbindliche Zusagen für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bestandsstrecke Oldenburg – Osnabrück.
3. Eine verbesserte verkehrliche Anbindung des Stadtteils Krusenbusch an das Stadtgebiet von Oldenburg. Neben der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Bremer Heerstraße ist eine zusätzliche höhenungleiche Bahnquerung (etwa mittig zwischen Bremer Heerstraße und Sprungweg) notwendig, auch im Hinblick auf das große Neubaugebietsprojekt zwischen den Stadtteilen Krusenbusch und Osternburg.
4. Eine verbindliche Beweissicherung der Wohngebäude im Hinblick auf die zu erwartenden Erschütterungen infolge des zunehmenden Güterverkehrs sowie ein entsprechendes Schadensmanagement.
5. Die ergebnisoffene Prüfung alternativer Streckenkonzepte zur Entlastung der Bestandsstrecke Oldenburg – Osnabrück (z.B. Güterumfahrgestrecke), mindestens im Bereich des Stadtteils Krusenbusch.

Mit der Bitte um Antwort verleihe ich
mit freundlichen Grüßen

(A. Hammer)