

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/5885 –**

### **Kosten, Auswirkungen und Alternativen des Ausbaus der Bahnstrecke 1522 im Oldenburger Stadtgebiet**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2012 wurde der JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven eröffnet. Das prognostizierte Umschlagsziel von 2,7 Mio. TEUR/Jahr wurde bisher mit einer Menge von 67 000 TEUR im Jahr 2014 bisher weit verfehlt. In diesem Jahr sind die Umschlagszahlen deutlich gestiegen. Mit dem Ausbau der Elektrifizierung und dem Ausbau der Bahnstrecke 1522 (Oldenburg–Wilhelmshaven) soll eine leistungsfähige Schienenhinterlandanbindung für die erwartete Steigerung der Gütermenge geschaffen werden (<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/oldenburg-wilhelmshaven>).

Die Elektrifizierung dieser Trasse ist als neues Vorhaben für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet. Neben dem Anbringen einer Oberleitung ist laut der Deutschen Bahn AG (DB AG) unter anderem die Anpassung der Achslast (so genannte Radsatzlasten) von 22,5 auf 23,5 Tonnen vorgesehen (ebd.). Zudem soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch innerhalb des Stadtgebietes von 100 km/h auf 120 km/h erhöht werden (ebd.). Die DB AG rechnet mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen bis zum Jahr 2022.

Bis zum Jahr 2025 wird von der Vorhabenträgerin eine Steigerung des Schienengüterverkehrs (SGV) auf insgesamt 77 Züge pro Tag (bisher acht) erwartet. Mindestens 31 davon werden in der Nacht (22 bis 6 Uhr) fahren (zz. bis zu fünf). Hinzu kommt die konstant bleibende Zahl von 44 Zügen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Insgesamt wird im Jahr 2025 mit einer täglichen Belegung der Strecke von 121 Zügen/24 Stunden gerechnet ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOI/Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf)).

Gegen das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren (PFA 1) zum Ausbau des Abschnittes Oldenburg–Rastede haben im April 2014 die Stadt Oldenburg, 8 600 Bürgerinnen und Bürger sowie 35 Träger öffentlicher Belange Einwendung erhoben. Sie befürchten laut Zusammenfassung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr:

- Eine räumliche Zerteilung der Stadt Oldenburg durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und nachteilige Auswirkungen auf das Stadtbild;

- gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen und Anwohner durch die Erhöhung der Lärm- und Feinstaubbelastung;
- Gebäudeschäden durch zunehmende Erschütterungen;
- Wertminderung von Grundstücken und die Verminderung von Mieteinnahmen;
- Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs durch lange Wartezeiten vor Schranken;
- Erhöhung der Anzahl und des Anteils von Gefahrguttransporten durch Oldenburg;
- Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs auf der Hunte und des Hafensbetriebs durch verkürzte Öffnungszeiten der Huntelapbrücke;
- Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Lärm, Erschütterungen, Verkehrsbehinderungen und verringertem Parkraum ([www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=21073&article\\_id=121747&\\_psmand=135](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=121747&_psmand=135)).

Die Stadt Oldenburg, Bürgerinnen und Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange fordern die Prüfung einer Stadtumgehungsstrecke für Güterzüge als Alternative. Eine solche Umfahrung ist als zu untersuchendes Vorhaben für den BVWP 2015 angemeldet (Ifd. Nr. 314 „NBS Güterumgebungsbahn Oldenburg“, siehe [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-uebersicht-vorhaben-strasse.pdf?\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-uebersicht-vorhaben-strasse.pdf?_blob=publicationFile)).

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

##### Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg–Wilhelmshaven

Die ABS Oldenburg–Wilhelmshaven ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege im Vordringlichen Bedarf unter Neue Vorhaben enthalten. Ziel des Ausbaus ist die Kapazitätserweiterung für Güterverkehre in der Relation Nordseehäfen–Neue Bundesländer, aber auch die Verbesserung des Schienen-Personenverkehrs. Durch die in mehreren Baustufen durchzuführenden Maßnahmen ist ein kapazitiver und qualitativer Ausbau der bestehenden Strecke durch Verbesserung des Hafenan schlusses zum Tiefwasserhafen „Jade-Weser-Port“ (2. Baustufe), die Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit und Anhebung der Strecken höchstgeschwindigkeit abschnittsweise auf 120 km/h auf der Hauptstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven Hbf sowie die Elektrifizierung der Haupt- und Nordstrecke und die Anhebung der Radsatzlasten von 22,5 auf 23,5 t (3. Baustufe) vorgesehen. Zur Umsetzung hat die Bundesregierung bereits mehrere Finanzierungsvereinbarungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abgeschlossen. Eine Vereinbarung für die letzte noch ausstehende Baustufe IIIb (u. a. Elektrifizierung und Maßnahmen der Lärmvorsorge) ist zeitnah geplant. Geplant sind Investitionen in Höhe von rund 423 Mio. Euro, die zum größten Teil vom Bund aufgebracht werden.

Hinsichtlich des Baurechts und hierzu zu erlassender Auflagen ist auf die aktuell noch nicht vollständig abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren (u. a. im Planfeststellungsabschnitt 1 Oldenburg–Rastede) und deren bestandskräftigen Beschlüsse zu verweisen. Die Stadt Oldenburg ist als Träger öffentlicher Belange am derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt 1 „Oldenburg–Rastede“ eingebunden. Die Bundesregierung ist hieran hingegen nicht beteiligt.

## „Güterumfahrung Oldenburg“

Die Stadt Oldenburg hat die Planung einer Güterumfahrung Oldenburg zur Untersuchung zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet. Nach Abschluss der Untersuchungen und Aufstellung des neuen BVWP ist die sich daran anschließende Beratung und Beschlussfassung des Deutschen Bundestages über den neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anhang zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) abzuwarten. Erst dann wird Klarheit über zukünftig zu planende und zu finanzierende Baumaßnahmen im Bereich des Oldenburger Eisenbahnnetzes herrschen.

1. Von welcher Realisierungsdauer für den Ausbau des PFA 1 geht die Bundesregierung aus (inkl. Aufhebung Bahnübergang – BÜ – Alexanderstraße)?

Die Bundesregierung geht von einer mehrjährigen Dauer der Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 Oldenburg–Rastede aus.

2. Bis wann lässt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der geplante Ausbau der gesamten Bahnstrecke 1522 umsetzen?

Die Deutsche Bahn AG rechnet bei planmäßigem Verlauf mit einer Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes im Sommer 2022.

3. In welchem Zeitraum ließe sich nach Auffassung der Bundesregierung die Umgehungsstraße ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/Bilder/41/411/Bahn/Alternativstrecke\\_Oldenburg\\_PFA\\_1.jpg](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/Bilder/41/411/Bahn/Alternativstrecke_Oldenburg_PFA_1.jpg)) entlang der Autobahn realisieren (wenn keine Angabe vorliegt, bitte schätzen)?
7. Wie viele der Schutzfälle an der Umgehungsstraße ließen sich mit Hilfe aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen zu welchen Kosten lösen (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?
8. Von welchen Kosten für die Güterumfahrung geht die Bundesregierung aus, wenn die Trasse anstatt über eine kostenintensive Aufständigung im Polder Donnerschwee II weiter entlang der A 29 geführt und modular an die Bahntrasse 1500 „Bremen–Oldenburg“ angeschlossen wird?
10. Sind beim Bau der Umgehungsstraße zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden erforderlich?  
Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Kosten?
15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Berechnungen der Stadt Oldenburg, wonach der Ausbau der Stadtstrecke bei einem zwangsläufigen Neubau einer Huntebrücke durchschnittlich genauso teuer wäre wie die Umfahrung der Stadt Oldenburg ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Kostenabschätzung\\_Stand18.09.12.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Kostenabschätzung_Stand18.09.12.pdf), S. 21)?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass der Güter- und Personenverkehr im Vergleich zum Ausbau der Stadtstrecke während des Baus der Umgehungsstraße nicht zeitweise eingestellt werden muss ([www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf), S. 84), und welchen Stellenwert hat diese Tatsache bei der Bewertung der Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
36. Welches tägliche Verkehrsaufkommen ließe sich dagegen unter Berücksichtigung von Blockverdichtung pro Gleis auf der Umgehungsstraße bis 2030 umsetzen (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln; wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?

47. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Umgehungsstraße parallel zur A 29 in Bezug auf Zugänglichkeit, Anzahl von Betroffenen und Rettungseinrichtungen im Katastrophenfall eindeutig vorzugswürdig ist ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOl/Anlage\\_12\\_Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Anlage_12_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf), S. 65) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?
56. Wird nach Auffassung der Bundesregierung eine Bahnumfahrung von Oldenburg nach der Realisierung der zweiten Ausbaustufe des JadeWeser-Ports notwendig (bitte begründen)?

Die Fragen 3, 7, 8, 10, 15, 23, 36, 47 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur Güterumfahrungstrasse wird verwiesen.

4. Hält die Bundesregierung es für vertretbar, dass nach Ausbau des PFA 1 in der Gesamtbetrachtung Tag- und Nachtzeitraum nur 60 bis 65 Prozent der auftretenden Schutzfälle (Überschreitung der Grenzwerte 70 Dezibel (dB) am Tag/60 dB in der Nacht) gelöst werden ([www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf), S. 97)?
5. Welche Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung für die zusätzlich erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster), die bei Ausbau der Stadtstrecke trotz Lärmschutzwänden erforderlich werden, anfallen, und sind diese Kosten in das Nutzen-Kosten-Verhältnis einbezogen (bitte begründen)?
17. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um das Grundwasser vor baubedingten Schadstoffeinträgen (insbesondere in den empfindlichen Bereichen östlich des Hauptbahnhofs, zwischen Friedhofstraße und Gutspark Diedrichsfelde sowie im Wasserschutzgebiet „Alexandersfeld“) zu bewahren?  
Finden regelmäßige Untersuchungen des Grundwassers während der Bauphase statt?
18. Welche konkreten Auswirkungen sind auf die Südbäke (Bahn-km 2,8), Nordbäke (Bahn-km 4,9) und Ofenerdieker Bäke (Bahn-km 5,6) zu erwarten, wenn die DB AG von einem „mittleren“ Risiko für diese Oberflächengewässer durch den Ausbau der Stadtstrecke ausgeht ([www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf), S. 89)?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass durch die erforderliche Rodung der Grünzüge entlang der Ausbaustrecke ein hohes ökologisches Risiko für das Geländeklima in der Stadt Oldenburg besteht ([www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf), S. 89), und welche Konsequenzen zieht sie gegebenenfalls?
20. Wird für die in der Ausbauphase verloren gehenden 4,84 Hektar Gehölze, 142 Einzelbäume und nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes i. V. m. § 22 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz geschützten Wallhecken ein Ausgleich geschaffen?  
Wenn ja, wo und in welchem Umfang?

24. Wie viele Grundstücke privater Eigentümer müssen während der Ausbauphase der Stadtstrecke in Anspruch genommen werden?  
Wie groß ist die genutzte Fläche privater Grundstücke insgesamt?
25. Erfolgt für die Nutzung privater Grundstücke während der Bauzeit eine Entschädigung in Geld?  
Wenn nein, warum nicht?
26. Wie viele Grundstücke müssen für den Ausbau der Stadtstrecke dauerhaft erworben werden, und wie hoch sind die dafür veranschlagten Kosten?
27. Wie viele bahnahe Wohngebäude werden während der Zeit des Ausbaus von erheblichen Baulärmimmissionen von mehr als 80 dB(A) betroffen sein?  
Wird während der Nachtzeit auf besonders lärmintensive Bautätigkeiten verzichtet?  
Wenn nein, warum nicht?
32. Welche zeitlichen Auswirkungen der Steigerung der Zugmenge ergeben sich durch den Ausbau auf die Öffnungszeiten der Huntebrücke für den Schiffsverkehr (derzeit 15 Minuten pro Stunde) ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOl/Anlage\\_1\\_Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Anlage_1_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf), S. 8)?
33. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einwand der Stadt Oldenburg, dass es durch verringerte Öffnungszeiten der Huntebrücke für den Schiffsverkehr zu einer nicht akzeptablen wirtschaftlichen Beeinträchtigung für den Oldenburger Hafen und für den Schiffsverkehr insgesamt kommen würde ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOl/Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf), S. 21)?
34. Wie groß ist die unbebaute Gesamtfläche im PFA 1, die sich bei Ausbau der Stadtstrecke aufgrund von Verlärmung nicht mehr für die weitere Stadtentwicklung eignet?
46. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass durch die zunehmende Zahl und Dauer der Schrankenschließungen bei Ausbau der Stadtstrecke die Einsätze von Rettungsdiensten und Feuerwehr im Stadtgebiet behindert würden ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOl/Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf), S. 10)?
60. Welche Kosten würden für den Rückbau und die Entschädigung des Eigentümers des Wohngebäudes „Am Stadtrand 1“ entstehen?  
Welche Kosten fallen für den bauzeitlichen Teilabriss und den anschließenden Wiederaufbau des Wohngebäudes an der „Ziegelhofstr.“ an?
61. Welche Kosten entstehen durch die bauzeitliche Versetzung von zahlreichen Gartenhäusern und Garagen (teilweise aus Mauerwerk)?

Die Fragen 4, 5, 17 bis 20, 24 bis 27, 32 bis 34, 46, 60 und 61 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur laufenden Planfeststellung wird verwiesen.

6. Von wie vielen Schutzfällen geht die Bundesregierung beim Bau der Umgehungsstraße aus und von wie vielen beim Ausbau der Stadtstrecke?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

9. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit für den Ausbau der Stadtstrecke aus?

Bitte ebenfalls wie die Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOl/Anlage\\_19\\_Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Anlage_19_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf), S. 84 f.) aufschlüsseln nach:

- a) Oberbau,
- b) Erdbauwerke und Entwässerung,
- c) Bahnübergänge,
- d) Ingenieurbauwerke,
- e) leit- und sicherungstechnische Anlagen,
- f) Bahnstrom,
- g) Anpassungsmaßnahmen,
- h) Sicherung und Verlegung von kreuzenden Ver- und Entsorgungsleitungen (Strom, Straßenbeleuchtung, Fernmelde, Gas, Wasser, Abwasser usw.),
- i) Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen,
- j) Verkehrssicherung Schiene bzw. Straße  
sowie gesondert
- k) Kleinleistungen,
- l) Baustelleneinrichtung,
- m) Grunderwerb.

In der in der Frage genannten Untersuchung werden die Kosten einer Alternativtrasse („Linke II“) aufgeführt, deren Verlauf aus einer östlichen Umfahrung von Oldenburg ungefähr in Höhe der Kreuzung der BAB A 29 mit der Bestandsstrecke an diese anschließt. Dieser Abschnitt entspricht dem PFA 1 Oldenburg–Rastede des Bedarfsplanvorhabens Oldenburg–Wilhelmshaven, der ebenfalls an der o. g. BAB-Kreuzung endet.

Der Bundesregierung liegen im Zusammenhang mit der Antragstellung der DB AG auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die Baustufe IIIb des Vorhabens Oldenburg–Wilhelmshaven für den PFA 1 dazu folgende kalkulierten Kosten der DB AG (ohne Risiken) vor:

		FinVe	nachr. SV 3 (EKrG)
a	Oberbau	7.811,44 T€	
b	Erdbau und Entwässerung	15.548,49 T€	
c	Bahnübergänge	2.112,64 T€	629,87 T€
d	Ingenieurbauwerke	2.325,68 T€	24.960,00 T€
e	Leit- und Sicherungstechnik	5.397,08 T€	
f	Bahnstrom	6.990,76 T€	
g	Anpassungsmaßnahmen	2.320,10 T€	
h	Leitungssicherung	2.799,63 T€	
i	Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (incl. Schallschutz)	32.326,38 T€	
j	Verkehrssicherung (Straße/Bahn)	14.001,00 T€	
k	Kleinleistungen	k. A.	
l	Baustelleneinrichtung	18.290,00 T€	
m	Grunderwerb	3.361,30 T€	

11. Von wie vielen durch den Stadtstreckenbau lärmbedingt wertverminderten Grundstücken geht die Bundesregierung bei Ausbau der Stadtstrecke und beim Bau der Umgehungsstraße aus?
12. Wurde ermittelt, wie viele Grundstücke und Immobilien nach dem Ausbau der Stadtstrecke im Wert verfallen?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, wie viele sind dies, und auf welchen Betrag summiert sich der Wertverlust insgesamt?
13. Wird der Wertverlust des privaten Wohneigentums und der privaten Grundstücke in die Berechnung der Gesamtkosten und Nutzen-Kosten-Analyse für den Ausbau der Stadtstrecke einbezogen?  
Wenn ja, wie?  
Wenn nein, warum nicht?
14. Werden die von Wertverlust betroffenen Eigentümer in Geld entschädigt?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, wie wird dies bei den Gesamtkosten und der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt?

Die Fragen 11 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat bereits im Jahre 2009 der DB Netz AG zugesichert, dass es aufgrund des Kausalbezugs zum Mehrverkehr aus der Hafenanbindung bereit ist, für die gesamte Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven den höherwertigen Standard der Lärmvorsorge anstatt der einfachen Lärmsanierung mit Bundesmitteln zu finanzieren. Damit ergeben sich Art und Umfang der Lärmvorsorge (wie auch bei Neubauvorhaben) aus den Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Schallschutzmaßnahmenverordnung). Weitere Untersuchungen, wie sie der Fragestellung zu Grunde liegen, sind vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur noch nicht abgeschlossenen Planfeststellung verwiesen.

16. Geht die Bundesregierung bei Ausbau der Stadtstrecke durch Oldenburg von einer steigenden Feinstaubbelastung (z. B. Bremsabrieb) entlang der Strecke aus?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, geht von der steigenden Belastung eine Gesundheitsgefährdung für die Anwohnerinnen und Anwohner aus (bitte begründen)?

Die Bundesregierung sieht in einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße zur Schiene, wie er grundsätzlich durch die Anbindung des JadeWeserPorts an das Eisenbahnnetz möglich ist, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz.

Eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation durch den Betrieb der Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven und damit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) sind durch den Ausbau der Strecke nicht zu erwarten. Da in dem betreffenden Planfeststellungsabschnitt größtenteils beidseitig Schallschutzwände errichtet werden, wird die Ausbreitung von Feinstaub eingeschränkt.

21. Werden vor der Verrohrung des neben der Trasse liegenden Entwässerungsgrabens in Ofenerdiek Untersuchungen zum Vorkommen besonders geschützter Amphibienarten (Bergmolch und Teichmolch) durchgeführt?

Wenn nein, warum nicht?

Die Umweltfachliche Bauüberwachung wird nach den Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes (Umweltleitfaden Teil 7) vor Beginn der Bauarbeiten neue Nachweise streng geschützter Arten sichten und bei Bedarf ein Notfallprogramm für diese Arten veranlassen. Gleiches gilt in begründeten Einzelfällen auch für besonders geschützte Arten.

22. Welche Auswirkungen haben nach Auffassung der Bundesregierung die kurzfristigen Streckensperrungen während der mehrjährigen Ausbauzeit der Stadtstrecke auf die Wettbewerbsfähigkeit des JadeWeserPorts?

Gemäß einer Pressemitteilung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 22. Juli 2015 wurde ein Konzept abgestimmt, das von allen Beteiligten als tragfähig erachtet wurde, da es die Erreichbarkeit des JadeWeserPorts in festen Zeitkorridoren auch während der Ausbaumaßnahmen garantieren würde.

28. Von welcher Dauer werden die „kurzen Komplettsperrungen“ der Alexanderstraße für den Straßenverkehr sein, die im Erläuterungsbericht zum Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven erwähnt werden ([www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeu-terungsbericht.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeu-terungsbericht.pdf), S. 84)?

Wie häufig werden solche Sperrungen während der Bauzeit vorkommen?

Art, Umfang und Durchführung der Baumaßnahme sind in einer Vereinbarung nach § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) durch die Kreuzungsbeteiligten zu regeln.



29. Von welcher Dauer werden die „kurzen Vollsperrungen“ für den Eisenbahnverkehr sein, die im Erläuterungsbericht zum Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven erwähnt werden ([www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf), S. 84)?

Wie häufig werden solche Sperrungen während der Bauzeit vorkommen?

Festlegungen zur genauen Art und Dauer der erforderlichen Sperrungen erfolgen nach Vergabe der Bauleistung zwischen der DB AG und der ausführenden Baufirma auf Basis des dann abgestimmten Bauverfahrens.

30. Für wie viele Wochen muss zur Absenkung der Alexanderstraße die Straßenverkehrsführung am Bahnübergang Alexanderstraße auf einen Fahrstreifen begrenzt werden?

Auf die Antwort zu Frage 28 wird verwiesen.

31. Werden während des Umbaus des BÜ Alexanderstraße die Feldstraße und die Siebenbürger Straße über die Alexanderstraße zu erreichen sein?

Wird während der Bauzeit die Alexanderstraße über die beiden genannten Straßen zu erreichen sein?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Die Frage fällt in die Zuständigkeit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde.

35. Von welchem täglichen Verkehrsaufkommen geht die Bundesregierung nach Ausbau auf der Bahnstrecke 1522 im Jahr 2030 aus (bitte nach Schienenpersonenverkehr – SPV – und Schienengüterverkehr – SGV – und für Tag- und Nachtperiode – 6 Uhr bis 22 Uhr – aufschlüsseln)?

55. Welches Verkehrsaufkommen wird bis zum Jahr 2030 auf der Strecke 1520 (Oldenburg–Leer) prognostiziert (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?

Bis wann ist die Kapazität der Pferdemarktbrücke, vor der sich die Strecken 1522 und 1520 (aus Richtung Wilhelmshaven bzw. Leer kommend) überschneiden, noch ausreichend (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?

Die Fragen 35 und 55 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird die Verkehrsprognose 2030 auf das Verkehrsnetz umgelegt und auf dieser Basis die Bewertung der Planfälle vorbereitet. Daher liegen für die genannten Strecken heute noch keine Prognosewerte oder Schätzwerte der Zugzahlen für das Jahr 2030 vor.

37. Wie viele Züge könnten insgesamt bei voller Auslastung unter der Berücksichtigung von Blockverdichtung auf der Ausbaustrecke fahren (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln; wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?

Die Kapazitätsbemessung der Strecke folgt der Prognose 2025 für den Schienenhinterlandverkehr aus dem Raum Wilhelmshaven (JadeWeserPort und Anschließter aus den Gewerbegebieten Wilhelmshaven Nord), wonach bis 2025 mit insgesamt 77 Güterzügen pro Tag in der Relation JadeWeserPort–Sande–Oldenburg zu rechnen ist. Hinzu kommen 44 Züge des Personennahverkehrs, so dass insgesamt von bis zu 121 Zügen (täglich, Richtung und Gegenrichtung, Abschnitt Oldenburg–Sande) auszugehen ist.

Damit ist die Strecke noch bei weitem nicht überlastet. Eine genauere Bestimmung einer max. Streckenleistungsfähigkeit setzt weitere Untersuchungen voraus.

38. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es ab dem Hauptbahnhof in Richtung Bremen aufgrund von Lärmschutzrichtlinien zu einem Langsamfahrgebot beziehungsweise einem Nachtfahrverbot kommen wird, wenn die Stadtstrecke ausgebaut wird?  
Wenn nein, warum nicht?
41. Welche Auswirkungen hat ein Langsamfahrgebot auf die maximale Anzahl der Züge pro 24 Stunden auf der Ausbaustrecke (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln)?
42. Welche Auswirkungen hätte ein Nachtfahrverbot auf die maximale Anzahl an Zügen pro 24 Stunden auf der Ausbaustrecke (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln)?

Die Fragen 38, 41 und 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung sieht keine Rechtsgrundlage für die Anordnung der in der Fragestellung bezeichneten Verkehrsbeschränkungen.

39. Von welcher möglichen Durchschnittsgeschwindigkeit geht die Bundesregierung auf der Ausbaustrecke durch Oldenburg aus (bitte für Tag- und Nachtperiode angeben)?
40. Von welcher möglichen Durchschnittsgeschwindigkeit geht die Bundesregierung auf der Umgehungsstraße aus (bitte für Tag- und Nachtperiode angeben)?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege bzw. im BVWP wird als Ausbaukriterium für die Geschwindigkeit lediglich die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit – ggf. getrennt nach Zugarten – definiert. Diese soll für den Personenverkehr zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven auf überwiegend 120 km/h angehoben werden.

Zur „Umgehungsstrasse“ wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

43. Wie hoch ist der bisherige Anteil an Gefahrguttransporten am Güterverkehr auf der Bahnstrecke 1522 durch Oldenburg, und wie würde sich dieser Anteil bei Ausbau der Stadtstrecke bis zum Jahr 2030 verändern (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?

Der Anteil von Gefahrguttransporten am Gesamtverkehr auf bestimmten Streckenabschnitten wird statistisch nicht erfasst.

44. Liegt der Bundesregierung ein Katastrophenschutzkonzept für die ausgebauten Stadtstrecke vor?
45. Ergibt sich bei Ausbau der Stadtstrecke und der gegebenenfalls daraus folgenden Zunahme von Gefahrguttransporten durch die Stadt Oldenburg nach Auffassung der Bundesregierung ein Nachrüstbedarf bei der Feuerwehr Oldenburg in Sachen Katastrophenschutz?

Wenn ja, wird sich der Bund an den Kosten beteiligen?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Katastrophenschutz, Rettung und Hilfeleistung sind Aufgaben der nach Landesrecht zuständigen Stellen. Nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Allgemeines Eisenbahngesetz sind die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Ob bei der Feuerwehr in Oldenburg ein Nachholbedarf in der Ausrüstung besteht, ist von der Bundesregierung nicht zu beurteilen.

48. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die höhere Anzahl von Weichen (17 Stück) auf der Bestandstraße durch die Stadt Oldenburg ein höheres Unfallrisiko besteht als auf der möglichen Umgehungsstraße entlang der A 29 (ca. fünf Stück erforderlich) ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOI/Anlage\\_12\\_Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Anlage_12_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf), S. 62) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Unabhängig von der in der Frage unterstellten Anzahl von erforderlichen Weichen für die angegebenen Projekte stellt der Einbau von Weichen nach Auffassung der Bundesregierung kein höheres Risiko für die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs dar. Nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind die Eisenbahnen u. a. verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

49. Wie viele Entgleisungen gab es seit dem Jahr 1980 auf den Bahnstrecken 1522 und 1500 im Stadtgebiet von Oldenburg (bitte nach Jahr, SPV und SGV aufschlüsseln)?

Statistische Angaben zu Unfällen werden durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes erst seit 1996 erhoben.

Auf der Strecke 1500 (Oldenburg Hbf – Bremen Hbf) ist im Abschnitt von km 0,0 bis ca. 5,0 eine Zugentgleisung im Schienenpersonenverkehr (SPV) erfasst (Jahr 2015).

Bei Rangierfahrten (Rf) sind folgende Entgleisungen aktenkundig:

Jahr	2002	2004	2005	2007	2009	2012
Rf SPV	0	0	0	0	0	1
Rf SGV	1	2	1	0	0	0
einzelne Triebfahrzeuge	2	0	2	1	2	0

Auf der Strecke 1522 (Oldenburg Hbf – Wilhelmshaven Hbf) sind keine Entgleisungen im Stadtgebiet von Oldenburg erfasst.

50. Wurden ergänzend zur Sichtprüfung durch die BORAPA Ingenieurgesellschaft mbH im Jahr 2011 weitere Untersuchungen der Tragfähigkeit der Pferdemarktbrücke durchgeführt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wurden Betonfestigkeit und Karbonatisierungstiefe überprüft?

51. Wird die Tragfähigkeit der Pferdemarktbrücke gutachterlich untersucht?

Wenn ja, welche Verkehrsszenarien (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken und Fahrzeugarten nach Gewichtsklassen) werden dabei betrachtet?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 50 und 51 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG lässt die Eisenbahnüberführung Pferdemarktbrücke regelmäßig überprüfen. Unbeschadet der Frage, wo der hier in Rede stehende Planfeststellungsabschnitt endet, hat sie die Pferdemarktbrücke erneut untersuchen lassen. Das Ergebnis deckt sich mit der Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen, wonach die Brücke in sicherem Zustand ist und auch die prognostizierten zusätzlichen Fahrten problemlos aufnehmen kann.

52. Ist es zutreffend, dass auf der Pferdemarktbrücke ein Bremsverbot für Güterzüge mit hoher Achslast herrscht?

Wenn ja, warum?

Nein.

53. Ist beim Ausbau der Stadtstrecke eine Abdichtung der undichten Bauwerksfugen vorgesehen, wie sie von der BORAPA empfohlen wurde?

Wenn ja, wann soll diese vorgenommen werden?

Wenn nein, warum nicht?

54. Warum wurde die Pferdemarktbrücke im ursprünglichen PFA1 nicht berücksichtigt?

Die Fragen 53 und 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Pferdemarktbrücke besteht aus betrieblicher und technischer Sicht kein Ausbaubedarf, da die Strecke in diesem Abschnitt bereits zweigleisig und elektrifiziert ist. Daher ist sie auch nicht Teil des PFA 1. Die Instandhaltung der Brücke erfolgt unabhängig von der Bedarfsplanmaßnahme im Rahmen der regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen der DB Netz AG für Bestandsbauwerke.

57. Warum wurden keine Untersuchungen der DB AG zu einer Bahnumfahrung von Oldenburg durchgeführt?

Warum wurde für Sande ein Umfahrungskonzept beschlossen, aber nicht für Oldenburg?

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) sieht den Ausbau der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven auf bestehender Trasse vor. Daher stand die Untersuchung von Umfahrungsvarianten nicht an. Im Bereich von Sande war ein zweigleisiger Ausbau auf der vorhandenen Trasse nicht möglich. Daher musste hierfür eine alternative Streckenführung der weiteren Planung zugrunde gelegt werden.

58. Mit welchen Kosten sind die Teilanhebung der Bahngradienten und die Teilabsenkung der Straßengradienten ohne Straßentrog beim Bahnübergang Alexanderstraße in km 3,326 verbunden?

Sind diese Kosten bereits in der Gesamtkostenaufstellung für den Ausbau der Stadtstrecke enthalten?

Das Vorhaben „Beseitigung des Bahnübergangs Alexanderstraße“ mit der Veränderung der Gradienten beider kreuzender Verkehrswege wurde auf Wunsch der Stadt Oldenburg in die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 1 aufgenommen. Die Finanzierung richtet sich nach den Bestimmungen des EKrG. Diese sind in den Projektkosten des Bedarfsplanvorhabens nachrichtlich enthalten.

Nach Kenntnis der Bundesregierung haben die Kreuzungsbeteiligten noch keine Vereinbarung nach § 5 EKrG geschlossen.

59. Welchen Einfluss werden die Bauarbeiten zur Aufhebung des BÜ Alexanderstraße auf die dort täglich anfallende Verkehrsmenge (derzeit 21 000 Kfz/24 h und 3 300 Fahrräder/24 h in beide Richtungen) haben?

Art, Umfang und Durchführung der Baumaßnahme sind in der in der Antwort zu Frage 58 genannten Vereinbarung von den Kreuzungsbeteiligten zu regeln.

62. Wie verändern sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Schrankenschließungen und die Schließdauer an den folgenden BÜ bei Ausbau der Stadtstrecke (bitte jeweils die Veränderung der Anzahl der täglichen Schließungen und tägliche Gesamtschließzeit angeben):
- a) BÜ Bürgerbuschweg (derzeit 62 Schließungen mit insgesamt 145 Minuten);
  - b) BÜ Am Stadtrand (derzeit 60 Schließungen mit insgesamt 140 Minuten);
  - c) BÜ Karuschenweg (derzeit 60 Schließungen, insgesamt 156 Minuten);
  - d) BÜ Am Strehl (derzeit 59 Schließungen, insgesamt 140 Minuten);
  - e) BÜ Schulstraße;
  - f) BÜ Bremer Heerstraße, West;
  - g) BÜ Bremer Heerstraße, Ost;
  - h) BÜ Sprungweg;
  - i) BÜ Sandweg;
  - j) BÜ Hemmelsbäker Kanalweg;
  - k) BÜ Hasenweg;
  - l) BÜ Tweelbäker Weg?
63. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Stadt Oldenburg, dass an dem BÜ Stedinger Straße zukünftig mit Schließzeiten von bis zu 446 Minuten pro Tag und Öffnungszeiten von rund 30 Sekunden zu rechnen ist?
- Wenn ja, warum wird der BÜ Stedinger Straße nicht ebenso wie der BÜ Alexanderstraße aufgehoben?
- Wenn nein, auf welcher Grundlage?
64. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Stadt Oldenburg, dass die Zunahme des Schienenverkehrs zu einer Aufhebung der BÜ Stedinger Straße und Hemmelsbäker Kanalweg zu jeweils 20 Mio. Euro führen könnte und damit die Gesamtkosten für den Ausbau der Stadtstrecke immens steigen würden ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOl/Einwendung\\_Stadt\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf), S. 139) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus bezüglich der Bewertung der in Rede stehenden Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
65. Hält die Bundesregierung höhengleiche Bahnübergänge mitten im Kernbereich einer Großstadt noch für zeitgemäß?
- Wenn nicht, mit welchen Kosten ist für die Aufhebung aller 19 höhengleichen Bahnübergänge im Bereich von Oldenburg zu rechnen?

Die Fragen 62 bis 65 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu einer möglichen Veränderung der Schrankenschließzeiten an den genannten Bahnübergängen vor.

Wenn die Kreuzungsbeteiligten zu der Auffassung gelangen sollten, dass zur Sicherheit oder zur Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung eine Beseitigung der genannten Bahnübergänge erforderlich ist, so können sie eine entsprechende Vereinbarung nach § 5 EKrG schließen. Dabei ist von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Stärke des Straßenverkehrs, der Schließzeiten des Bahnübergangs und ggf. weiterer Kriterien (z. B. Anrückwege für Rettungsdienste) zu entscheiden.

Die Finanzierung der Maßnahme richtet sich nach den Bestimmungen des EKrG. Der Bund unterstützt die Beseitigung von Bahnübergängen mit der Übernahme eines Drittels der kreuzungsbedingten Gesamtkosten. Auf die Kosten der Bedarfssplanmaßnahme ABS Oldenburg–Wilhelmshaven hat dies keinen Einfluss.

Die Kosten für die Beseitigung aller Bahnübergänge im Stadtbereich Oldenburg sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

66. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Fahrplan des öffentlichen Personennahverkehrs und der ausgeprägte Fahrradverkehr durch die zunehmende Zahl und Dauer der Schrankenschließungen bei Ausbau im Stadtgebiet gravierend beeinträchtigt werden ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOI/Einwendung\\_Stad\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Einwendung_Stad_Oldenburg.pdf), S. 55 f.) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus bezüglich der Bewertung der in Rede stehenden Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
67. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die zunehmende Zahl und Dauer der Schrankenschließungen Schulwege und die Wege zu Ausbildungsstätten beeinträchtigt werden ([www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung\\_StOI/Einwendung\\_Stad\\_Oldenburg.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Einwendung_Stad_Oldenburg.pdf), S. 9) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus bezüglich der Bewertung der in Rede stehenden Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?

Die Fragen 66 und 67 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur laufenden Planfeststellung wird verwiesen.

68. Aus welchen Gründen wird bei der Eisenbahnüberführung Melkbrink eine besondere Genehmigung für die weitere Verwendung der bisherigen S-54-Schiene statt der neuen UiC-60-Schiene erforderlich?

Wie wird der Entgleisungsschutz sichergestellt?

Da die Verschraubung der UIC60-Schienen zu größeren Maßnahmen am Überbau der Eisenbahnüberführung Melkbrink geführt hätte, wurde nach planerischer und wirtschaftlicher Abwägung von der DB Netz AG entschieden, im Bereich des Brückenbauwerks die S54-Schienen beizubehalten.

Der Entgleisungsschutz wird direkt, wie die Schiene, auf den Überbau gedübelt.

