

NWZ Wahlforum Bahn 19-9-2017 20 Uhr PFL Oldenburg

Schulz NWZ: Wofür werden Sie sich einsetzen, wenn Sie in den Bundestag kommen sollten, beim Thema Bahnverkehr. Wie wichtig ist das Thema Bahnverkehr für die Freien Wähler?

Theis (Freie Wähler): Das Thema ist ein ganz großes für die Freien Wähler, weil wir nämlich der Meinung sind, man müsse vielleicht über eine andere Trassenführung nachdenken, z. B. parallel zur A20, wenn sie denn gebaut wird, dass da eben eine neue Trassenführung angelegt wird und dass man die nutzt, dass man praktisch Oldenburg umfährt, also dazu stehen wir im Prinzip, dass sich da Wege entlang der Autobahn gesucht wird und Oldenburg nicht weiter belastet wird. Wir sind dafür, dass der Güterverkehr abtransportiert wird, weil wir denken, dass könnten die ganzen Häfen entlang der Nordsee auch besser vernetzen, aber dann müsste man eine andere Trassenführung finden.

Schulz NWZ : Frau Brettschneider, ein wichtiges ökologisches Thema

Brettschneider (ÖDP): Ich bin zwar keine Oldenburgerin, aber das sehe ich genau so, denn mit dieser Trassenführung, da muss was gemacht werden. Da muss man sich auch was einfallen lassen, denn ich denke da hängen auch der Weser-Jade-Port dran, da hängen Wirtschaft dran, da hängen Arbeitsplätze dran und ich denke hier gibt es bestimmt Fachleute, die da was entwickeln können. Ich finde diese Trassenführung, so wie Frau Theis gerade gesagt hat, neben der A20 – ich bin also eine Gegnerin der A20, das sage ich auch ganz laut und deutlich, ich weiß nicht ob wir die brauchen unbedingt, ich weiß dass da auch Bremen und Hamburg mit dran hängen bzw. Stade und damit das alles entlastet wird, aber ich finde, es wird zuviel bei der A20 kaputtgemacht im Naturschutz, Umwelt usw. Es gehen Bauernhöfe verloren, aber hier in Oldenburg und ich sehe es ja auch bei uns in Bad Zwischenahn, der Lärm der Bahn ist schon ganz enorm. Wir haben uns seinerzeit – ich sehe hier 2 Kollegen von mir sitzen, die mit mir im Rat waren – seinerzeit mit der Bahn unterhalten es fahren ja auch die ganzen Züge von Emden, von VW alle durch Bad Zwischenahn. Es gibt da auch die Möglichkeit, dass die Bahn etwas machen kann Es gibt da sogenannte Rollen die sind also gummiert und so ist der Bahnverkehr auch nicht mehr so laut-wie er vorher war und trotzdem meint man manchmal – so wie der Wind steht – sie fahren durchs Schlafzimmer. Das ist nun mal leider so. Aber es gibt dann auch Leute, die ziehen an die Bahn und

entwickeln dann eine Bürgerinitiative gegen die Bahn, also dass habe ich auch erlebt in Bad Zwischenahn. Da frage ich mich doch, wo ich hinziehe und wo ich wohne und dann mache ich eine Bürgerinitiative. Das kann ich nicht nachvollziehen. Danke.

Schulz NWZ: Dann möchte ich gerne Herrn Albani hören, haben Sie eine andere Sichtweise, die sich unterscheidet....

Albani (CDU): Von welcher jetzt spezifisch?

Schulz NWZ: Frau Brettschneider beispielsweise...

Albani (CDU): Da möchte ich jetzt nicht weiter drauf eingehen. Also zur Situation. Wir haben im Laufe der Legislatur das Thema Bahn in Oldenburg nicht so wie es war. Und ich habe am Anfang der Legislatur nach Berlin eingeladen, um die Situation, die ja im wesentlichen auf juristischem Wege derzeit festgefahren ist, in irgendeiner Weise mal etwas variabler zu gestalten. Ich denke, das es sinnvoll wäre, das Thema der Umfahrung – das war ja damals auch eine der Überlegungen – im Rahmen eines städtebaulichen Konzeptes in Absprache mit dem Umland gemeinsam noch einmal anzugehen. Damals war die Situation, dass in diesem Gespräch, zu dem ich eingeladen hatte, es zunächst einmal abgelehnt wurde. Wir haben jetzt die Situation, dass in der Stadt Oldenburg eine andere Meinungsbildung im Rat stattgefunden hat, so würde ich dieses gerne in dieser Legislatur wieder angehen nach dem Motto, wenn Du Dich auf der einen Ebene festgefahren hast, musst Du Dich auf eine andere Ebene darüber begeben um letzten Endes zu versuchen dieses Problem zu lösen. Es kann nicht sein, dass die Menschen in Oldenburg unter dieser Situation leiden. Denn wenn der Jade-Weser-Port entsprechend so anfährt, wie wir hoffen, dass er anfährt und weiter anfährt, dann ist dieses letzten Endes die Konsequenz davon. Das kann es nicht sein, aber das geht nur von Oldenburg in Zusammenarbeit mit dem Umland in angemessener Art und Weise. Dazu ist ein Anfang gemacht worden – da war ich selbst dabei - aber vielleicht anekdotisch: Da wurde davon gesprochen „Ja Ja, da würde ja nur ein Zipfel Ammerland oder Wesermarsch überfahren – Ich habe gesagt: „Freunde, manchen Menschen ist der Zipfel viel wert und man muss an dieser Stelle auch schauen, dass etwas Vernünftiges - vor allem im Dialog miteinander dieses zu lösen - und ich denke das kann man erreichen.

Schulz NWZ: Vielen Dank! Herr Rohde ...

Rohde (SPD): Also, ich möchte erst einmal ganz klar Frau Brettschneider widersprechen. Ich finde. Lärmschutz ist auch Gesundheitsschutz. Und zu sagen, da hat mal jemand vor 40 / 50 Jahren sein Grundstück an der Bahn gebaut hat und der ist dann heute selber schuld. Ich meine, dass der Jade-Weser-Port tatsächlich manche Mehrbelastung auf die Schiene gebracht hat, ich meine, darüber braucht man nicht diskutieren, das ist doch praktisch so. Und dass wir auch als Ziel haben, in Zukunft mehr Güter von der Straße auf die Bahn zu bekommen, auf die Gleise zu bringen, ich meine das muss doch - über Naturschutz über CO2-Emissionen gesprochen – auch unser Ziel sein. Deshalb finde ich, kann man nicht sagen, wir lassen die, die an der Bahnstrecke wohnen, im Regen stehen, sondern wir brauchen eine Lösung. Und ich finde auch, dass wir in dieser Debatte ehrlich miteinander umgehen sollten. Eine Lex-Oldenburg-Lösung, also eine Lösung Bahnumfahrung nur für Oldenburg, dafür gab es im letzten Deutschen Bundestag zum Thema Umgehung .. Befürworter, das waren die Wahlkreisabgeordneten des Wahlkreises Oldenburg-Ammerland. Schon wenn man mit den Bremer Kollegen spricht, sagen die einem: „Ja, das ist gut, dass Sie das für Oldenburg diskutieren, dass diskutieren wir nämlich auch seit 30 Jahren. Und ich finde, das ist die Herausforderung und die Chance zugleich, ich glaube, der richtige Weg ist, raumordnerisch zu gucken, wo laufen eigentlich die Verkehre lang und wie schaffen wir es, in einer großen Lösung die Verkehre aus dem dicht besiedelten Gebiet herauszubekommen, nicht nur aus Oldenburg, nicht nur aus Delmenhorst, sondern auch aus Bremen und alles, was daranhängt, weil dann haben wir auch eine große Fraktion, die sich dafür einsetzen wird. Eine kleine Lösung nur für Oldenburg – da halte ich die Wahrscheinlichkeit (unverständlich) - einfach nicht so kommen wird. Ich glaube, wir brauchen, etwas Erfolgversprechendes, eine große raumordnerische Lösung für die Gesamtregion, das ist ja auch das, was Olaf Lies für die 2. Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports versprochen hat.

Schulz NWZ: Herr Krummacker, die FDP beschäftigt sich mit diesem Thema ja auch. Was hat sie für eine Meinung?

Krummacker (FDP): Also, die FDP hat sich, als ich Kreisvorsitzender war, schon vor über 20 Jahren mit dem Thema Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports beschäftigt in Veranstaltungen mit der IHK, da gab es noch nicht einmal

Bahninitiativen und noch nicht mal das Thema im Rat, da liefen gerade die Planfeststellungsbeschlüsse für den Jade-Weser-Port. Und schon damals war uns klar, dass das eine massive Belastung für die Stadt Oldenburg und die Bürger gibt. Aber da muss ich auch an Herrn Rohde anschließen, eine Lex Oldenburg wird es nicht geben, kann es auch gar nicht geben. Wir haben bestehende Bahnstrecken, und wenn Sie sich – jetzt bin ich mal etwas zynisch – den Fahrplan von 1905 angucken, dann fahren da 10 mal so viele Züge. Also: Wir haben eine Situation, die wir früher noch viel stärker, auch in den 60er Jahren noch viel stärker, als wir noch die Bahnhaltdepunkte in der Stadt Oldenburg hatten. Das dürfen wir nicht vergessen. Nichtsdestotrotz müssen wir für die betroffenen Bürger in Oldenburg für den Lärmschutz etwas tun. Und das ist ganz klar, dass wir ganz schnell auf den Weg kommen sollten, den Lärmschutz an der vorhandenen Strecke einzurichten und dann in einem zweiten Schritt das zu tun, was Herr Rohde gesagt hat, alle Küstenhäfen zusammenzunehmen und zu gucken, wo gehen die Güterverkehre hin und wie brauchen wir ein Güterverkehrsnetz auf der Schiene – gesamt norddeutsch und darüber nachdenken. Alles andere ist Flickschusterei, kostet viel Geld, kostet viel Zeit und wird nie realisiert werden und auf der Strecke bleibt der Oldenburger, der an der Bahnlinie wohnt und das kann nicht unser Ziel sein, das darf auch nicht unser Ziel sein. Also ich selber habe 15 Jahre im Rat diese Debatten mitgemacht und ich muss sagen, die Politik im Rat muss sich ganz schnell bewegen im Interesse der Bürger. Dort für den Lärmschutz jetzt eintreten und dann auch realistisch auf eine langfristige überregionale Lösung hinarbeiten. Das was dort bislang geschieht, ist eine Methode á lá Schilda bzw. „Roter Hahn, zünd das Haus meines Nachbarn an, mach da den Lärm, aber nicht bei uns“.

Schulz NWZ: Herr Meiwald, ... Sie wollen was sagen.

Meiwald (Grüne): Ja, vielleicht auch, um ein paar Missverständnisse auszuräumen. Also die Vernetzung der Häfen soll ... über Short-Sea-Shipping stattfinden, und nicht auf der Bahn und schon gar nicht auf der Straße. Das heißt, um die Häfen – die Nordseehäfen – miteinander zu verbinden, braucht man nicht unbedingt eine neue Die Idee einer A20 ist eine Ost-West-Trasse, die brauchen wir nicht. Also das schon mal, um die Missverständnisse auszuräumen. Ich glaube, dass es sehr sinnvoll ist, Lärmtrassen zu bündeln. Also entlang der A 29 eine Güterumfahrungstrasse langfristig zu planen, ist ja

richtig. Aber in der Tat haben die Kollegen ja vollkommen recht, wir diskutieren darüber, ich erinnere mich noch an das Jahr 2009, die Diskussion in Ofenerdiek, da hatten wir das auch schon. Natürlich diskutieren wir mit den Kollegen auch die Belastung am Knoten Bremen ist ja noch mal deutlich höher als in Oldenburg, ohne dass ich das für Oldenburg schön reden will, aber wir werden nie eine Lösung kriegen, ohne dass wir eine grundsätzliche Lösung haben. Andere Länder haben manchmal den Vorteil, dass sie das Personenschienennetz und das Güterverkehrsnetz getrennt haben. Das haben wir in Deutschland - historisch gewachsen – nicht, das heißt, wir müssen jetzt sehen, wie wir langsam dazu kommen, Güterverkehrsstrassen zu bauen. Das wird uns sehr, sehr lange beschäftigen, aber ich glaube, wir müssen trotzdem parallel am Lärmschutz arbeiten. Wir haben einiges auf den Weg gebracht, was den aktiven Lärmschutz an den Waggons angeht mit den Kunststoffbremsen und ähnlichen Dingen, die einfach dafür sorgen, dass die Züge leiser werden. Versprochen ist, das bis 2020 anzuschließen. Ich hoffe, dass der Druck aufrechterhalten wird, dass das auch passiert. Wir brauchen auch den passiven Lärmschutz über Lärmschutzwände und ähnliches und wir müssen auf keinen Fall glauben, es hilft uns, wenn wir woanders noch mal neue Lärmschutzwände produzieren. Weil auch ein Autobahnbauer ähnlich denkt, produziert er immer noch mehr betroffenen Regionen. Wir müssen sehen, dass wir da, wo wir schon Trassen haben wie zum Beispiel an der A 29, dass wir diese Trassen auf die Dauer halbwegs intelligent nutzen.