

Sollte die Eisenbahnüberführung Alexanderstr. gebaut werden?

Zum Sachverhalt

Das Urteil über den Ausbau der Bestandsstrecke im PFA1 OL-WHV liegt vor. Die Bestandsstrecke von Ofenerdiek bis zur Pferdemarktbrücke wird für den Transitgüterverkehr vom Jade-Weser-Port ausgebaut. Der Rat der Stadt stimmt am 22.03.2021 darüber ab, ob das Verkehrsbauwerk EBÜ Alexanderstr. gebaut werden soll.

Wenn die städtebaulichen und verkehrlichen Folgen eines 1km langen Brückenverkehrsbaues an der Alexanderstr. nicht bekannt sind und die Kosten besser für eine im Klageverfahren verlangte Umfahrung eingesetzt werden können, sollte gründlich darüber nachgedacht werden, ob die Stadt sich nicht weiter für eine Umfahrung einsetzt.

Alle Einwände der Stadt gegen den Ausbau der Bestandsstrecke bleiben bestehen. Ob es aussichtslos ist, wenn nun die Bestandsstrecke ausgebaut wird und behauptet wird, dass es für eine Umfahrung keinen Bedarf gibt, aber dies nun für weitere Verkehrsbauwerke an der Bestandsstrecke gelten soll, sollte dieser Planungsdisput sorgfältig geprüft werden.

Klimaneutraler Begründungsansatz für eine Umfahrung

Die Herauslegung des Güterverkehrs von Jade-Weser-Port aus der Stadt bleibt ein auch anders zu begründendes Projekt, das nicht der Logik der erhöhten Ausnutzung einer durch die Stadt geführten Bestandsstrecke gegen alle städtebaulichen Einwände folgt, sondern der Stadt und den Bürgern in ihrem Ansinnen folgt, die Stadtstruktur und Stadtbild Qualität Klimaneutral zu erhalten.

Städtebauliche Schäden in der Stadtstruktur und im Stadtbild

Durch das geplante Verkehrsbauwerk einer EBÜ an der Alexanderstr und im weiteren Verlauf der Bestandsstrecke sind städtebauliche Schäden in der Stadtstruktur und im Stadtbild weiter absehbar, über deren abzulehnende Bedeutung sich der Rat im Klageverfahren PFA1 vor dem BVerwG einig war und er daher für eine Umfahrung plädiert hatte.

Unter dem Aspekt der aktiven Wahrnehmung des Art. 28,2 GG (Planungshoheit der Gemeinde) ist nach dem Urteil des BVerwG ein Schienen Verkehrskonzept der Zukunft für Oldenburg nicht geklärt.

Stadt, Land und Bund haben sich in dem reinen Schienenverkehrsverfahren PFA1 bislang nicht geeinigt, im Konsens eine Abstimmung über eine Umfahrung auf Oldenburger Stadtgebiet oder anderswo herbeizuführen, obwohl die Stadt ihrem Planungswillen über die Ausgabe von Gutachten in Höhe von ca. 400.000 Euro genügend Ausdruck verliehen hat.

Der Stadt bleibt es nach dem Urteil unbenommen, an die im Land und im Bund Beteiligten heranzutreten, um eine konzeptlose, von Stückwerken geprägte, „rauf und runter“ geführte Planung an der Schiene auf Oldenburger Stadtgebiet zu verhindern. Ein Gesamtkonzept dazu liegt nicht vor.

Städtebauliche und verkehrliche Folgen von Schienenprojekten des Bundes und des Landes im Stadtgebiet sind früh und nicht zu spät zu diskutieren. Sie werden die Stadt als Schienendrehknoten auch nach dem Urteil des BVerwG weiter andauernd beschäftigen.

Die Kosten für EBÜ Alexanderstr. haben sich verdoppelt

Die Kosten für das Eisenbahnüberführungsverkehrsbauwerk Alexanderstr. haben sich von ca. 33 Mio. auf ca. **60 Mio. Euro** verdoppelt. Ob 60 Mio. Euro nach einer ganzheitlichen Analyse und ganzheitlichen Planung einer Neuordnung des Schienenverkehrs für Oldenburg

Sollte die Eisenbahnüberführung Alexanderstr. gebaut werden?

verausgabt werden sollten, wenn die DB Netz dieses Verkehrsbauwerk nicht braucht und die Stadt gemäß Ratsbeschluss begründet eine Umfahrung verfolgt hat, steht in Frage.

Die Entscheidung für den Bau einer Eisenbahnüberführung Alexanderstr. entfernt die Stadt von einer Umfahrung in einem ersten Schritt. Weitere werden folgen.

Ob in Ofenerdiek ein Tunnel städtebaulich und verkehrlich die beste Lösung im Zentrum des noch gemütlichen Stadtteils sein wird, darf bezweifelt werden.

Wie eine für die Stadt, die DB Netz und das Wasserschiffahrtsamt zukünftige Huntebrücke aussehen wird, ist nicht geklärt.

Aktuelle Kosten und Verkehrsprognose zum PFA1

Die Gesamtkosten im PFV OL-WHV belaufen sich mittlerweile von ca. 200 Mio. Euro auf 1,1 Mrd. Euro. Die Kosten für den Ausbau der Bestandstrasse im Abschnitt Oldenburg PFA1 haben sich von 125 Mio. auf aktuell ca. **250 Mio. Euro** erhöht.

Zudem wurde im Klage - Verfahren vor dem BVerwG die **Verkehrsprognose** von 78 Güterzügen (GZ) auf 38 GZ reduziert. Dies sind 2 Züge mehr als die aktuelle GV Zahl für die Strecke, die in 2030 erwartet werden und danach vom Jade-Weser-Port her in der Anzahl wachsend durch Oldenburger Stadtgebiet laufen werden.

Kosten-Nutzen-Analyse

Der KNA-Faktor von 1,0 zur Planrechtfertigung vor Beginn der Planung für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist damit durch gestiegene Baukosten und eine geringere Verkehrsprognose heute mit dem KNA-Faktor $\leq 0,5$ zu bewerten.

Das Projekt PFA1 wird mit der Logik des Bundesverkehrswegeplans damit unwirtschaftlich und ist erst dann als wirtschaftlich zu bewerten, wenn im Rahmen einer Gesamt-Nutzen-Kosten-Analyse (GKNA) weitere Aspekte wie u.a. Städtebauliche, Schienen verkehrliche und der Klimaschutz in die Begründung und die Berechnung der Planung und ihre Alternativen mit einbezogen werden.

Ob der Ausbau der Bestandstrasse als investiv in die Zukunft bewertet werden kann, wird man als Schienenplaner aus Sicht der DB Netz und als Stadtplaner aus Sicht der Stadt mit dem Blick auf Folgekosten und eine damit verbundene Klimaneutralität zu bewerten haben.

Zukünftige Kosten an der Bestandsstrecke

Die zukünftigen Kosten der Ertüchtigung der Bestandsstrecke für weitere Verkehrsbauwerke sind über den PFA1 Abschnitt hinaus schon heute zu ermitteln. Eine aktuelle Kostenschätzung (für den Steuerzahler) beläuft sich - ohne den HBF hierbei zu schätzen - auf der Basis von 60 Mio./ km auf ca. 660 Mio. Euro. (Ofenerdiek 75 Mio. / Alexanderstr. 60 Mio. Huntebrücke 120 Mio. Euro / HBF NN / Am Stau-Huntebrücke-Stedingerstr.-Holler Landstr. 360 Mio. / Bremer Heerstr. 60 Mio.).

Die Kosten für eine Umfahrung

Die Kosten für eine Umfahrung belaufen sich auf der Basis von 60 Mio. Euro / km x 12 km auf 720 Mio. Euro. Davon sind mit der Begründung der Auslagerung des Güterverkehrs aus der Stadt bei der EU ca. 50% als Fördermittel für die TEN Strecke WHV-OL zu beantragen. Für den Bund werden dann 360 Mio. Euro zu finanzieren sein.

Sollte die Eisenbahnüberführung Alexanderstr. gebaut werden?

Die erhöhten Kosten für den Ausbau der Bestandsstrecke für den Güterverkehr mit einer Achslast von 23,5 t sind mit den Folgekosten für den leichten Personenverkehr zu vergleichen. Es ist hierbei zu erwarten, dass die Nutzung der Schienenwege im Stadtgebiet für den Personenverkehr keine so hohe Belastung der Strecke darstellt und die Lebensdauer der Verkehrsbauwerke sich erhöhen wird.

Verbindliches Schienenwege Gesamtkonzept / SIEHE ANLAGE

Es fehlen derzeit sowohl ein verbindliches Schienen Gesamtkonzept der DB Netz für Oldenburg (n. Art. 73,6 GG) als auch ein verkehrliches Gesamtkonzept der Stadt für Oldenburg und die Region (n. Art. 28,2 GG).

Die Nutzung der Schienenwege im Stadtgebiet für den Öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV), den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Transitgüterverkehr, eine Stadtbahn und den Wasserschiffverkehrsverkehr auf der Hunte und dem Küstenkanal ist abzustimmen und politisch im Konsens zu regeln.

Die Nutzung der BAB'en A 28 und A29 im Stadtgebiet sind mitzusehen.

Planfall 2030

Die Stadt OL sollte sich rechtzeitig mit dem Bund, dem Land, der DB Netz und der Wasserschiffahrt Gesellschaft über den Planfall Oldenburg 2030 vereinbaren. Das Gesamtkonzept der Schiene und der BAB in der Stadt und in der Region ist von der EU, dem Bund, dem Land und der Stadt als gemeinsame Aufgabe zu erkennen und zu behandeln.

Die Position der Stadt aus der Klage gegen den Ausbau der Bestandstrasse, die Umfahrung westlich der A29 zu führen, darf nicht ad acta gelegt werden. Sie muss fortgesetzt werden, indem offene Fragen aus der Planung für eine Umfahrung bilanziert und bewertet werden.

Die verkehrliche Entscheidung für den Bau der EBÜ Alexanderstr. ist aus Sicht der Stadt zu prüfen und zu überdenken. Die Entscheidung kann erst dann qualifiziert gefällt werden, wenn ein Schienen verkehrliches Gesamt Konzept vorliegt und absehbar ist, welchen Weg die Gestaltung und Nutzung der Schiene in Oldenburg nehmen wird.

Gleiches gilt aus Sicht des Bundes und der Steuerzahler für die Kosten Entscheidung des Bundes, die Strecke für den Güterverkehr weiter auszubauen.

Klimaschutz neutrales Schienenkonzept

Es sollte ein Klimaschutz neutrales Schienenkonzept für die Zukunft für Oldenburg und die Region von einem unabhängigen Schienenverkehrsplaner erstellt werden, der die Umfahrung an der A29 und Alternativen hierzu in Abstimmung mit der DB Netz und der Stadt qualifiziert prüft und bewertet.

Die Prüfung der Folgen der Schienenverkehrsplanung sind für die Wahrnehmung der Klimaschutzziele in Oldenburg und in der Region aus Sicht der Stadt, des Landes und des Bundes vorzunehmen.

Die Auslagerung des Güterverkehrs aus der Stadt heraus ist hierbei für ein Klimaneutrales Schienenverkehrskonzept in der Stadt unumgänglich.

Wir stehen in Oldenburg vor der Aufgabe im Handlungsfeld Klimaschutz und Verkehr Klimaneutrale CO₂ Reduktionsstrategien mit Klimaneutralen Planungskonzepten zu verbinden und sozial verträglich zu gestalten.

Sollte die Eisenbahnüberführung Alexanderstr. gebaut werden?

Fazit

Worauf weiter warten? Die Züge vom JWP werden laufen. Die Auskofferung der Fahrhinne der Elbe und die Verlandung des Rotterdamer Hafens nehmen zu und für den JWP liegt eine zweite Ausbaustufe für neue Ansiedlungen um den Hafen herum vor.

Allein sich für Oldenburg auf ein nicht veränderbares Schienenverfahrensrecht zu berufen, wird der Stadt nicht gerecht. Wenn für eine mit Jahre langen Bauarbeiten verbundene komplett mit derzeit nicht bekannten Verkehrsbauwerken ausgebaute Strecke erst 160 Züge auf der Strecke durch die Stadt, bevor diese dann durch eine Umfahrung ausgelagert werden, sind die städtebaulichen Schäden immens.

Die Ausgabe von 60 Mio. Euro für die Alexanderstr. ist jetzt zu entscheiden und die Stadt kann sich 60 Mio. Euro für eine Umfahrung anrechnen lassen, wenn sie die EBÜ Alexanderstr. nach dem EBKrG nicht zustimmt.

Da der Steuerzahler hiervon betroffen sein wird, bedeutet dies zudem, dass die Beteiligungsformate für die Planungen wie die Anstoß Bedingungen für eine öffentliche Planung neu zu bestimmen sind.

Die Stadt darf als Betroffene das ihr zustehende Planungsrecht der Kommune nach Art. 28,2 GG ausüben und darf zuerst mit einem Planungsanstoß pro aktiv werden.

Weitere Verkehrsbauwerke stehen zur Entscheidung an. Ofenerdiek drängelt. Die Huntebrücke bleibt die Schwachstelle im Schienen Nadelöhr Oldenburg.

Es braucht ein stadtplanerisch von innen heraus begründetes Konzept, damit sich die Stadt neben der Bestandsstrecke für den Schienenpersonennah- und -Fernverkehr für eine 2. Strecke für den Güterverkehr in den Verhandlungen über ihre Zukunft vermitteln kann.

Will man die Verkehrsprobleme durch den GV durch Oldenburg nicht im Sinne einer überholten Verkehrsleitbildpolitik der 60er Jahre lösen, sind die Güterverkehre vom JWP aus Klimapolitischen Gründen aus der Stadt herauszulegen.

Die Vorstellung, der Straßenverkehr wird durch stadtzerschneidende Verkehrsbauwerke, die anderswo wieder abgebaut werden, klimapolitisch besser, schneller gemacht, zudem sie die Stadt nichts kostet, sollte als nicht weitsichtig erkannt werden. Das Abschneiden von Stadtteilen hinter dem Verkehrsbauwerk Alexanderstr. fördert zudem nicht das Zugehörigkeitsempfinden der Bürger zu ihrer Stadt.

Wenn eine Tunnel Lösung, wie sie die DB Netz im Klage – Verfahren auf Anforderung des EBA vorgeschlagen hat, für Oldenburg an der Bestandsstrecke aus mehrerlei Gründen nicht sinnvoll ist, ist eine Umfahrung an der A29 und ggfs. A28 oder anderswo unabweisbar.

Was aus anerkannt städtebaulichen Gründen für Stuttgart der Tunnel ist, ist für Oldenburg die Umfahrung.

Oldenburg, den 15.03.2021

Gez. Dieter Winkler