

AKBO – Arbeitskreis Bahntrasse Oldenburg in Holstein **Westbogenkonzept** **Stand 22.10.2011**

Eine Handlungsnotwendigkeit, weitere Trassenvarianten in das Projekt FBQ-Hinterlandanbindung aufzunehmen, ergibt sich allein aus dem Sachverhalt, dass die vor 120 Jahren geplante Bestandstrasse mit damals vollkommen anderen Voraussetzungen heute den internationalen Güterferntransport und ICE-Verkehr im 7-Minuten Takt aufnehmen soll. Es ist deshalb im Interesse aller Gemeinden, weitere Trassen mit großräumiger Umfahrung Ostholsteiner Ortschaften mit in die Bewertungskataloge aufzunehmen.

Der AKBO unterstützt deshalb die Entscheidung vom Ausschuss für Umwelt und Bauwesen AUB der Stadt Oldenburg vom Mai 2011, eine Bahntrasse mit westlicher Umfahrung von Oldenburg zu favorisieren.

Pro:

1. Nutzung einer vorhandenen Magistrale (BAB), landschaftliche Bündelung der Ferntrassen
2. Nutzung der vorhandenen (östlichen) Lärmschutzeinrichtung gemäß BAB-Standard (m.E. höher als DB-Standard)
3. Vermeidung der Durchführung durch ein Naturschutzgebiet (Oldenburger Bruch)
4. Vermeidung einer 2. Magistrale durch das Bruchgebiet (Hochspannungs-Magistrale bereits vorhanden)
5. Vermeidung des Kontakts mit einer ehemaligen Deponie bei der Ostvariante (Sanierung, Entsorgung, Sondermüll?)
6. Vermeidung der Zangenbildung um Oldenburg durch 2 Magistralen
7. Barrierefreier Zugang Oldenburger Bürger in das Naturschutzgebiet Oldenburger Bruch
8. Vermeidung vermeintlicher hoher Baukosten durch aufwändige Fundamentgründung im moorigen Untergrund des Bruchgebiets (s.a. Gutachten Autobahnbau von ca.1970 → AB-Westumgehung)
9. Möglichkeit der Herstellung eines verkehrstechnisch optimalen Haltepunktes/Bahnhofes im Westen von Oldenburg („Wagrien-Bahnhof“) an der Putloser oder an der Kieler Chaussee mit bereits vorhandenen Verkehrsanbindungen Nord-Süd-Ost-West
10. Vermeidung aufwändiger Straßenanbindung eines potenziellen Haltepunktes im Bruchgebiet

11. Vermeidung der Herstellung einer vergrößerten BAB-Unterführung (Hohelieth)
12. Größerer Abstand zu Ansiedlungen als in der Ostvariante, damit geringerer Aufwand für Lärmschutzanlagen im Bereich Oldenburg Stadt (Dannau vs. Platanenallee)
13. Fortführungsvariante A nördlich von Oldenburg
 - a) Führung der Trasse durch weniger dicht besiedelte Gebiete (Lärmschutz) Richtung Großenbrode
 - b) Geringe Lärmbelastung für die Gemeinden Oldenburg, Göhl, Heringsdorf und Neukirchen
 - c) Geringe Kosten für die Gemeinden an der Beteiligung der Bahnübergänge
 - d) Geringere Belastung für den Fremdenverkehr durch Führung der Trasse vorbei an Zubringerstraßen
 - e) Nutzung der alten Trasse während der Bauphase der neuen Trasse
 - f) Option zur dauerhaften Nutzung der alten Trasse für den Regionalverkehr (ggf. über einen eigenen Betreiber)
 - g) zwei Kieswerke entlang dieser Trasse → Baustoffe vor Ort
 - h) Möglichkeit zum Anschnitt von „neutralem“ u. unbewohntem Bundeswehr-Randgelände
 - i) Westliches Wagrien touristisch deutlich weniger bedeutend als der östliche Teil

Contra:

1. Keine Nutzung einer vorhandenen Trasse, höherer Aufwand für landwirtschaftliche Entschädigungsleistungen bzw. Ausgleichsflächen
2. Herstellung von Brücken über 2 Ausfallstraßen (Kiel, Dannau)
3. Berührung einer Kleingartenanlage
4. Bau einer neuen BAB-Unterführung im Bereich nördlich von Oldenburg
5. Längere Bauzeit
6. Topographisch schwieriger für Schwerlast-Güterverkehr