

Kritik- und Forderungskatalog

zur geplanten Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung (FBQ) betreffend Planungsabschnitt Bereich 4 bei Oldenburg in Holstein

Oldenburg in Holstein, 07.01.2013

Hiermit legen die Unterzeichner Ihre Eingabe zur Bauplanung der FBQ-Hinterlandanbindung vor, die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens von der Deutschen Bahn AG Anfang 2013 zur Kritik offengelegt worden ist.

Die Unterzeichner sind Mitglieder des Arbeitskreises Bahntrasse Oldenburg (AKBO), der sich als privater und von Parteien unabhängiger Arbeitskreis im Sommer 2011 konstituiert hat. Ziel der Bestrebungen ist, flankierend zu den offiziellen Stellen und Bürgerinitiativen im Kreis Ostholstein die speziellen topo- und geographischen sowie ökologischen Bedingungen in Oldenburg und seiner näheren Umgebung aufzuzeigen und konkrete Lösungsvorschläge für die Neutrassierung der Bahnstrecke im Rahmen der Hinterlandanbindung für diesen Bereich zu erarbeiten und vorzustellen.

Inhaltsübersicht

- I. Betrachtungsraum der Eingabe**
- II. Ausgangslage**
- III. Kritikpunkte**
 - 1) Kritik an der vorgeschlagenen Trassenführung**
 - 2) Argumentation für eine alternative Trassenführung**
 - 3) Allgemeine Planungs- und Gutachtenkritik**
- IV. Forderungen**
- V. Bildanhang**

Verantwortliche Verfasser:

**Dipl.-Ing. Wolfgang Schröter
Dr. Matthias Overkamp
Prof. Dr. Lutz Fricke**

I. Betrachtungsraum der Eingabe

Planungsabschnitt im Bereich 4, Umfahrung der Stadt Oldenburg in Holstein

Grundlage für die vorliegende Eingabe sind die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) beauftragten Gutachten und Planungsunterlagen, veröffentlicht auf dem 6. Dialogforum am 20.09.2012 und im Netz veröffentlicht unter <http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de> und http://www.deutschebahn.com/de/konzern/bauen_bahn/aus_und_neubauprojekte/fehmarbelt/fehmarbelt_uebersicht_download.html

Mindestens in Teilen sind die i.F. angeführten Punkte zum Planungsabschnitt Bereich 4 bei Oldenburg auch allgemeingültig für Gesamt-Ostholstein, insbesondere betrifft dies die Punkte III. 3. b) - d) unserer Eingabe.

II. Ausgangslage

In Anlehnung an den vorgegebenen Planungskorridor schlägt die DB AG für das Raumordnungsverfahren (ROV) als Vorzugsvariante eine südöstliche Umfahrung Oldenburgs durch das Oldenburger Bruchgebiet (im Folgenden als „Bruch-Trasse“ bezeichnet) vor, die bei der Besiedlung „Hohelieth“ beginnend auf einer Länge von rund 3 km unmittelbar an der nördlichen Grenze des Naturschutzgebietes (NSG) „Oldenburger Bruch“ entlang führt, sich dem Wohnviertel „Oldenburg-Lankenkoppel“ bis auf 150 m nähert, um im weiteren nordöstlichen Fortlauf bei der Gemeinde Göhl in die alte Bestandstrasse tangential einzulaufen (Bild 1, Bild 2, Bild 3, Bild 4).

Die unter III. 1) und 2) aufgeführten Einwände gegen die von der DB AG vorgesehene Trassenführung beziehen sich auf den Teilbereich 4 der Hinterlandanbindung, also auf den Raum Oldenburg in Holstein.

III. Kritikpunkte

1) Kritik an der vorgeschlagenen Trassenführung

- a) Lärmschutz:
Die Stadt Oldenburg ist derzeit bereits durch die bestehenden Lärmschutzmaßnahmen gegen den Straßenlärm von der BAB A1 im Westen und Norden belastet. Eine Bahntrasse auf der gegenüberliegenden Seite der Stadt im Süden und Osten würde zu einer „Einkesselung“ der Stadt Oldenburg mit Schallschutzbauwerken auf 75 % des gesamten Ortsumfanges führen (Bild 8). Dies ist in keinem Fall zu akzeptieren.

Hinzu kommt, dass der jetzt an der geplanten südöstlichen Bahntrasse vorgesehene, nach oben offene Schallschutz in windstarken Regionen wie Ostholstein weitestgehend wirkungslos sein wird. Im Unterschied zur relativ

„leisen“ Autobahn wird durch Güterzüge Lärm mit Spitzenwerten bis zu 110 dB(A) an der Quelle (Rad-Schiene) erzeugt und durch den in Ostholstein typischen, lärmtragenden Wind je nach Richtung auf die gesamte Stadt bzw. auf das Naturschutzgebiet Oldenburger Bruch verbreitet¹. Das Problem des lärmtragenden Windes wird im „Sondergutachten Lärmschutz“ völlig vernachlässigt, der Begriff „Wind“ kommt nicht einmal vor. In dem Gutachten fehlt auch jeglicher Hinweis auf bzw. Diskussion eines Lärmschutztunnels als einzig wirksamer Schutz gegen den Lärm durch lange bis überlange Güterzüge.

Hinzu kommt ferner, dass die ohnehin sehr hohen Lärmbelastungen durch den Güterverkehr durch den in diesem Abschnitt projektierten langgezogenen Trassenbogen zusätzlich verstärkt werden, weil ein systemimmanentes Kurvenquietschen hinzukäme. Der besondere Aspekt des Kurvenquietschens wird im „Sondergutachten Lärmschutz“ für den Bereich 4 bei Oldenburg ebenfalls nicht diskutiert.

Zu monieren ist darüber hinaus, dass die DB AG für ihre Vorzugstrasse mit südöstlicher Umfahrung Oldenburgs neben der eingezeichneten stadtseitigen Lärmschutzmaßnahme (Bild 1, Bild 2) keine entsprechende Maßnahme auf Bruchseite vorgesehen hat. Ohne Lärmschutz auf Bruchseite würde das gesamte Naherholungs- und Naturschutzgebiet mit seiner schützenswerten Fauna und Flora aufgrund des Trassenbogens aus drei Himmelsrichtungen permanent durch Lärm bedröhnt werden.

Es ist daher festzustellen, dass das „Sondergutachten Lärmschutz“ erhebliche Mängel und Lücken aufweist, lediglich standardisierte Mittelwertbetrachtungen zugrunde legt² und spezifische Aspekte der Situation rund um Oldenburg überhaupt nicht berücksichtigt.

- b) Naherholung:
Durch die Bruch-Trasse werden die Bürger der Stadt von Ihrem wichtigsten Naherholungsgebiet der Region (Naturschutzgebiet „Oldenburger Bruch“) durch ein mächtiges Dammbauwerk (erforderlich, da das Gelände unterhalb NN liegt) mit aufgesetzter Lärmschutzwand förmlich abgeschnitten werden (Bild 6 u. 7 u. 8b). Die Kleinstadt würde damit deutlich an Attraktivität und somit einen wesentlichen Standortfaktor für Neuansiedelungen verlieren.
- c) Naturschutz:
Durch die Bruch-Trasse würde es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des unmittelbar angrenzenden Naturschutzgebietes „Oldenburger Bruch“ kommen. Es muss unbedingt bedacht werden, dass das Feuchtgebiet Oldenburger Bruch für zahlreiche seltene einheimische Vogelarten sowie Zugvögel ein wichtiges Ruhe- und Regenerationsbiotop darstellt. Es ist

¹ s.a. Dr. D. Heimann, DLR Oberpfaffenhofen, zur Physik der Atmosphäre

² vgl. Landesamt für Umweltschutz Bayern, speziell die Gegenüberstellung verschiedener Lärmschutzbauweisen

daher völlig inakzeptabel, dass die Niederung als wichtiger ökologischer und freizeitrelevanter Standortfaktor auf diese Weise erheblich an Wert verlieren bzw. geradezu entwidmet werden würde (Bild 5 Screenshot).

- d) Wasserhaushalt:
Unabhängig von den vorgenannten Gründen wäre für eine Bruch-Trasse ein massiver Geländeumbau in diesem Bereich durch notwendige Höhenangleichung des Trassenniveaus zwischen „Hohelieth“ im Süden und Göhl im Osten notwendig. Zwischen diesen Landschaftspunkten befindet sich die Oldenburger Grabenniederung, die neben dem Vorhandensein von Moorlinsen auch ein Höhenniveau von 1,90 m unter NN (Niveau Wasserspiegel Oldenburger Graben) aufweist, das mittels umfangreicher Gründungs- und Aufschüttungsmaßnahmen zur Herstellung eines Dammes auszugleichen wäre (Bild 7). So entstünde zusätzlich zum heute existierenden schwerlastfähigen Dammbauwerk entlang der A1 ein zusätzlicher, rund 2 km langer Dammbau südlich von Oldenburg. Beide Bereiche sind überirdisch durch den Oldenburger Graben und unterirdisch durch Wasseradern im moorigen Untergrund verbunden. Nach fachlicher Einschätzung des früheren Kreiswasserbauingenieurs Jochen Ramus, Oldenburg, würde mit einer zusätzlichen südlichen Eisenbahntrasse sehr wahrscheinlich der Bau eines weiteren Schöpfwerkes zur Trockenhaltung der Niederung erforderlich werden. Eine Schienentrasse entlang der A1 würde hingegen lediglich die Verbreiterung des vorhandenen Dammes bedeuten und den Eingriff in die Wasserhaushalte geringer halten.
- e) Archäologie:
Eine Trasse durch das Oldenburger Bruch-Gebiet würde zwangsläufig durch eine „archäologische Verdachtsfläche“ verlaufen (Sondergutachten des Archäologischen Landesamtes S.-H., 2012), in dem auch ein Bereich („Kleiner Berg am Milchdamm“) mit dem Grading-Kürzel „KS2“ bezeichnet ist (Bild 3). Lt. Gutachten sind im Bereich des Oldenburger Grabens „überwiegend endmeso- und neolithische Siedlungen mit herausragenden Erhaltungsbedingungen für organische Funde bekannt“. Eine Trassenführung durch dieses Gebiet mit hier notwendigen massiven Erdbewegungen (Hochwasser-Dammbauwerk) würde die laufenden und geplanten Forschungen zur Aufklärung von Ansiedlungen sowie zur Standortbestimmung des ehemaligen „Hafens Starigard“ vermutlich nachhaltig behindern.
- f) Bahnhof (Standort/Flächenbedarf):
Ein an der Bruch-Trasse vorzusehender Bahnhof/Haltepunkt im Bereich zwischen Oldenburg und Göhl würde unmittelbar an das NSG „Oldenburger Bruch“ grenzen und hätte praktisch keine topographische infrastrukturelle Anbindung an die wichtigen Magistralen der Region („Bahnhof auf der Wiese“). Der wesentlich höhere Flächenbedarf eines

Bahnhofes mit ICE-Halt nebst seiner notwendigen Zubringer und Gleisüberbrückungen wird in den Planungen unzureichend betrachtet. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass an einem zukünftigen ICE-Halt in Oldenburg der heutige viergliedrige Diesel-ICE (L=100 m) nicht mehr eingesetzt werden würde, sondern mindestens ICE-Halbzüge mit 8 Wagen (L=200 m), ggf. sogar Ganzzüge mit 16 Wagen (L=400 m) verkehren würden.

Der Stadt Oldenburg gegenüber wurde zudem von den Projektträgern mehrfach zum Ausdruck gebracht, der Bahnhof könne an anderer Stelle, beispielsweise am Voßberg, verortet werden. Dieser Zusage wird in den Antragsunterlagen der DB AG an keinem Punkt Rechnung getragen, sondern weiterhin die ursprüngliche Lage am Oldenburger Bruch zugrunde gelegt, also auf die drängenden Belange der Stadt in keiner Weise eingegangen.

Zusammenfassung der Kritikpunkte an einer südöstlichen Trassierung:

Es ist festzuhalten, dass bzgl. der hier angesprochenen Kritikpunkte zu Lärmschutz, Naherholung, Naturschutz, Wasserhaushalt, Archäologie sowie Bahnhofsplanung für den Planungsabschnitt 4 die Antragsunterlagen der DB AG unzureichend sind und teilweise erhebliche Lücken aufweisen. Die südöstliche Umfahrung Oldenburgs erscheint somit in mehrfacher Hinsicht äußerst kritisch und mit den Anforderungen an die gebotene Raumverträglichkeit nicht kompatibel. Sie ist deshalb abzulehnen.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die DB AG selbst bereits früh auf diesen hochsensiblen Konfliktbereich, die Oldenburger Grabenniederung, aufmerksam geworden ist, ohne aber heute tragfähige Lösungen für das ROV anzubieten. Ein entsprechendes Dokument der DB AG³ belegt (Zitat):

“Hauptkonfliktpunkt im Planungsabschnitt IV ist die Durchquerung des Oldenburger Grabens durch Neubaukorridore. Alle Varianten führen zu erheblichen Konflikten mit diesem empfindlichen Raum.... In den Umweltvoruntersuchungen war außerdem die Möglichkeit eines Tunnels unter dem Oldenburger Graben angerissen worden, wohingegen eine aufgeständerte Trassenführung nicht zur Konfliktvermeidung beitragen würde.“

Darüber hinaus betont auch der DB-beauftragte Gutachter Herrmann in dem Fazit seines Vortrags zu allen Gutachten auf dem 6. Dialogforum am 20.09.2012⁴ (Zitat):

“Im Abschnitt 4 kann es für beide (Trassen-)Varianten 4.1 und 4.2 (Anmerk.: im Süden Oldenburgs) in allen Aspekten (einschließlich Wertgut Mensch)

³ Homfeld: Hinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ), Eutin 21.01.2010, S.19

⁴ s.a. Videoaufzeichnung 6. Dialogforum „4_1_1_Hermanns_Gesamtunterlagen“ ab ca. 16 min

zu hohen bis sehr hohen Benachteiligungen kommen.“

Die Fachgutachten bestätigen im Übrigen diese Aussage: In keinem anderen Bereich der gesamten Hinterlandanbindung, sondern nur hier im Süden Oldenburgs verweist die DB AG selbst auf einen besonders hochbrisanten Konfliktbereich (Bild 8b).

2) Argumentation für eine alternative westliche Trassenführung

In Analogie zu den unter 1) aufgeführten Kritikpunkten an der Bruch-Trasse sind folgende Argumente für eine Westumfahrung (im Folgenden „Westtrasse“ genannt) zu nennen:

a) Lärmschutz

Die derzeit schon für die BAB A1 errichteten stadtseitigen Lärmschutzeinrichtungen wären bei einem parallelen Verlauf der Schienentrasse (Bild 11) gleichzeitig für den Schienenverkehr zu nutzen, ggf. wären zur Einhaltung anderer Normen allenfalls Modifizierungen der vorhandenen Bauten erforderlich. Eine Einkesselung der Stadt mit Lärmschutz und eine damit verbundene, nahezu vollständige Ausgrenzung vom Umland kann vermieden werden.

Zwischen Dannau und Kröss bzw. Jahnshof könnte – im Gegensatz zur südlichen Vorzugstrasse der DB AG - das Gelände für eine gedeckelte Trogbauweise ausgenutzt werden. Derartige Lärmschutztunnel wurden bereits in den Niederlanden, wo ähnliche Windlagen herrschen wie in Ostholstein, vorbildlich umgesetzt (Bild 10). Damit würde zum einen ein für das gesamte Oldenburg optimaler Lärmschutz sichergestellt werden. Zum anderen könnte vermieden werden, dass die westlichen Ortsteile Oldenburgs (wie Dannau) abgeschnitten werden. Diese Variante hätte also die mit Abstand geringste Anzahl möglicher Betroffenenheiten in Oldenburg zur Konsequenz.

Ein vergleichbares, abgesenktes Tunnelbauwerk hält die DB AG lt. eigener Aussage hingegen südöstlich von Oldenburg (im Bruchgebiet) nicht für herstellbar (s.a. o.g. Dokument „Homfeldt, 2010“⁵).

b) Naturschutz und Naherholung

Die Stadt und ihre Bürger würden nicht von ihrem einzigartigen Naherholungs- und Naturschutzgebiet „Oldenburger Bruch“ durch ein 8 bis 10 Meter hohes Dammbauwerk abgeschnitten werden. Einer der wichtigsten Standortfaktoren der Stadt für Neuansiedlungen bliebe

⁵ Homfeldt: Hinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ), Eutin 21.01.2010, S.19

erhalten. Die Beschädigung der Niederung bei westlicher Umgehung wäre flächenmäßig deutlich geringer und beträfe den Aspekt der Naherholung deutlich weniger: das Niederungsgebiet westlich von Oldenburg gehört - wie das östliche Naturschutzgebiet - zur Oldenburger Grabenniederung und ist als Natura 2000 Gebiet ausgewiesen; es ist ebenfalls für die Naherholung der Menschen, wenn auch nicht in gleicher Weise wie das NSG „Oldenburger Bruch“, erschlossen. In jedem Falle wären auch hier beidseitige Schallschutzmaßnahmen zwingend, um die Wohngebiete in Oldenburg und in Dannau gleichermaßen gegen Lärm zu schützen. Eine Westtrasse könnte jedoch das heute für die BAB A1 bereits existierende schwerlastfähige Dammbauwerk mittels westlicher Verbreiterung nutzen und die Errichtung eines neuen Dammbauwerks südöstlich von Oldenburg überflüssig machen. Das vorhandene westliche Bauwerk befindet sich zudem an der schmalsten Stelle der gesamten Oldenburger Grabenniederung mit den entsprechend geringsten Eingriffen in die ökologischen Bedingungen.

c) Wasserhaushalt

Die potentiellen Eingriffe in den Wasserhaushalt dieses Niederungsgebietes würden ebenso wie die Wahrscheinlichkeit, auf tiefe Moorlinsen mit entsprechend aufwändig zu lösenden Statikproblemen zu treffen, minimiert. Bereits die BAB sollte ursprünglich diesen – aktuell von der DB AG favorisierten - Trassenverlauf („Bruch-Trasse“) nehmen, es fiel aber auch hier aus o.g. Gründen bereits vor Jahrzehnten die Entscheidung zur westlichen Umgehung Oldenburgs.

d) Archäologie

Im Fall einer Trassierung westlich von Oldenburg ist mit archäologischen Funden nicht mehr zu rechnen, da durch umfangreiche Bautätigkeiten in den letzten Jahrzehnten für die Umgehungsstrasse E4 und zuletzt für die Autobahn A1 das gesamte Gelände weitestgehend bekannt ist.

e) Standort des Bahnhofes

Die Westtrasse einschließlich ICE-Haltepunkt würde die Verkehrsströme auf den westlichen Randbereich Oldenburgs konzentrieren, wo ohnehin alle Magistralen zusammenkommen: BAB Richtung Süden Lübeck-Hamburg, BAB Richtung Norden Fehmarn-Dänemark, B 202 Richtung Kiel, Putloser Chaussee (Bundeswehr und Ferienzentrum Weissenhäuser Strand) sowie L60 Richtung Neukirchen und östliche Seebäder.

3) Sonstige Planungs- und Gutachtenkritik

a) Planungskorridor

Der für die bisher durchgeführte Planung zugrunde liegende Korridor beidseits der Bestandstrasse durchschneidet mit der nordwestlichen Korridorbegrenzung das Stadtgebiet von Oldenburg (Bild 4). Damit war in diese Richtung von Anfang an keine Planungsoption für eine Bündelung der Ferntrassen gegeben und eine alternative Variante im Westen von Oldenburg ausgeschlossen. Nur die Erweiterung des Planungskorridors kann eine mehrfach – auch andernorts im Bereich der Hinterlandanbindung – bereits favorisierte Ferntrassenbündelung mit der bestehenden Autobahn auch im Bereich Oldenburg ermöglichen.

b) Lärmschutz

Bezüglich des Lärmschutzes wird nochmals auf die o.g. Kritikpunkte zu dem „Sondergutachten Lärmschutz“ verwiesen (III.1)a). Die DB AG erwartet infolge der projektierten Lärmschutzmaßnahmen eine Lärminderung von 10 dB(A) am Tage, also eine Halbierung des erwarteten Lärms sowie 5 dB(A) in der Nacht, also eine 25%-ige Minderung. Unausgesprochen bleibt, dass somit im Nahbereich der neuen Trasse im Abstand von 20 bis 200 Metern immer noch ein Mittelwert von 50 bis 70 dB(A) verbleiben wird. Da sich die von der DB AG favorisierte Bruch-Trasse der Stadt Oldenburg am Milchdamm auf rund 150 Meter nähert, sind die zu erwartenden Lärmzustände mindestens für die Bewohner der Wohngebiete Lankenkoppel 1 + 2 unannehmbar. Dies trifft besonders für die zu erwartenden Spitzenwerte im Güterverkehr zu, die mit bis zu 110 dB(A) an der Schallquelle angegeben werden. Bezüglich des Einsatzes von lärmindernden K-Sohlen bei Güterzügen ist eine Lärmreduktion um 10 dB(A) als ein optimistischer Maximalwert anzusehen, da Verschleiß damit ja nicht vermieden und zudem das nackte Stahlrad als Hauptquelle des Lärms (= „Kirchenglocke“) bleibt. Minus 10 dB(A) dürften nicht der Realität entsprechen. Moderne Innovationen wie Schallschutzradkappen⁶ werden gar nicht erwogen.

c) Radioaktive und giftige Nutzlasten

Es fehlen jegliche Aussagen bzw. Garantien dafür, dass keine gesundheitsgefährdenden Stoffe auf der Trasse befördert werden sollen. Zweifel kommen jedoch auf, da u.a. im Süden Dänemarks ein Endlager für schwach radioaktive Stoffe geplant ist. Der Transport gefährlicher Stoffe durch ostholsteinische Ortschaften auf der Bestandstrasse bzw. durch ökologisch sensibles Gebiet (Oldenburger Bruch) wäre an strengste Auflagen zu binden bzw. per Gesetz generell abzulehnen.

⁶ s.a Produkte der Radsatzfabrik Ilsenburg resp. der Bochumer Schmiedewerke

IV. Forderungen

Aufgrund

- zahlreicher Argumente gegen die geplante Eisenbahntrasse durch das Oldenburger Bruchgebiet einerseits
- und einer gleichzeitig denkbaren alternativen westlichen Umfahrung Oldenburgs andererseits
- sowie wegen bedeutender Mängel bei Planung und Begutachtung

fordern hiermit die Unterzeichner:

1. **Die Erweiterung des Planungskorridors im Abschnitt 4 (Bereich Oldenburg) nach Westen ist vorzusehen, um grundsätzlich eine Trassenführung in Bündelung zur Autobahn A1 zu ermöglichen.**
2. **Für eine Bahntrasse westlich der Stadt ist unter Ausnutzung der dortigen Geländesituation u.a. eine Lärmschutzvertunnelung in die Prüfung aufzunehmen.**
3. **Die Planung einer südöstlichen Trasse durch das Oldenburger Bruchgebiet in der jetzt geplanten Form ist unverzüglich zu stoppen, da die Stadt Oldenburg durch massive Eingriffe in Naturschutz, Naherholung, Lärm, archäologische Bestrebungen und touristische Attraktivität erheblich an Wert verlieren würde.**

Oldenburg, den 07.01.2013

GENEHMIGT **GENEHMIGT**

Dipl.-Ing. Wolfgang Schröter

Dr. Matthias Overkamp

Prof. Dr. Lutz Fricke

Die Unterschriften wurden aus datenschutzrechtlichen Gründen überdeckt.

Weitere Informationen im Internet unter: <http://www.bellabox.de/>

V. Bildanhang

Anlagen zur Verdeutlichung der Problematik

1. Karte aus dem Landesentwicklungsplan
2. Veränderte Karte nach der Umweltverträglichkeitsstudie der DB
3. Karte aus dem Gutachten „Schutzgut Mensch“
4. Karte zur Lage des Bahnhofs laut UK-ROV_5000_TKP_02.pdf
5. Auszug aus dem erweiterten Handout zur Antragskonferenz
6. Bilder zur Bruchquerung vorher/nachher
7. Bilder zu Lärmschutztunneln

Bild 1: Aus: DB A1_LEP_S-H.pdf

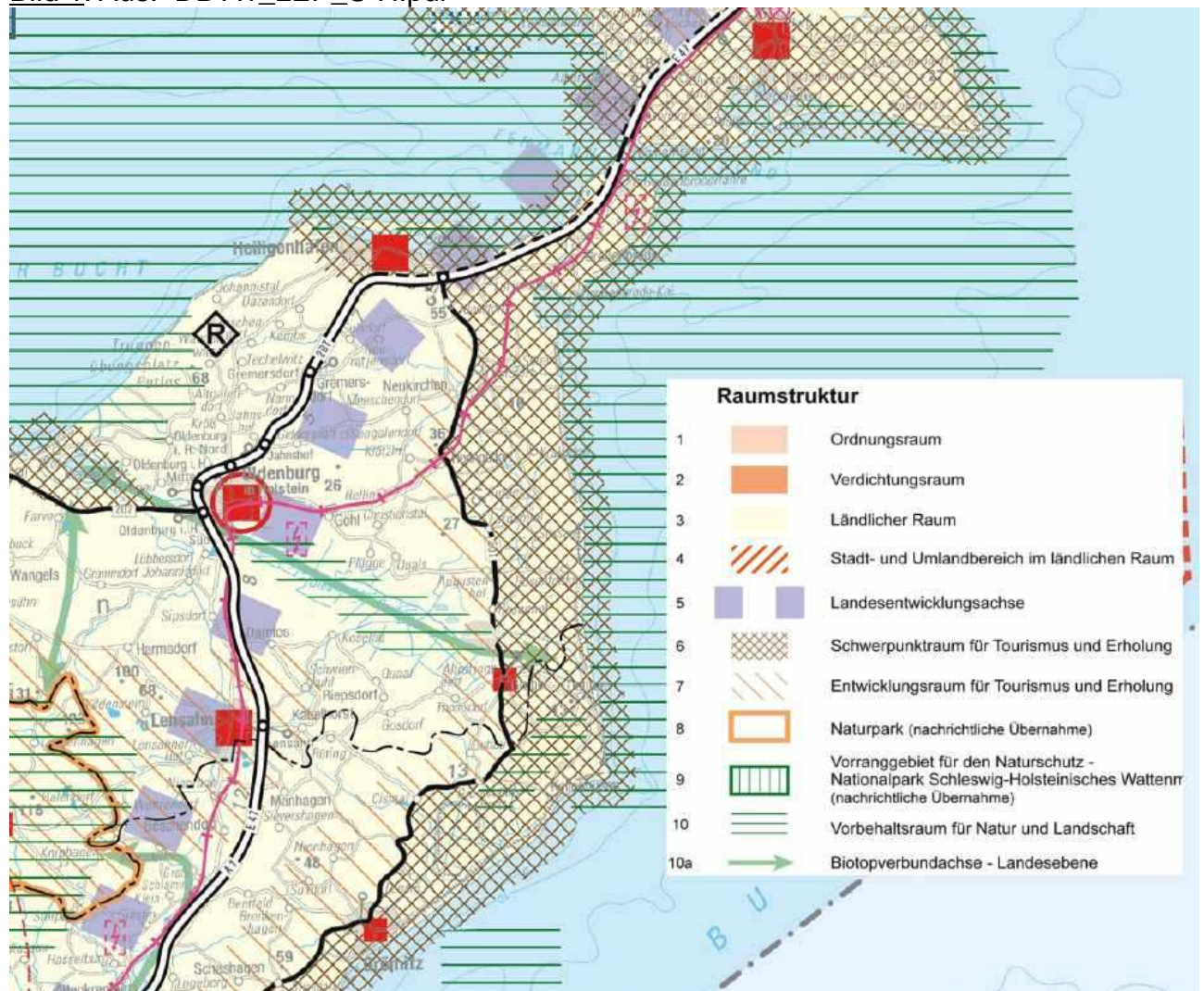


Bild 2: Aus 41_SG_Mensch_2_neu.pdf und 41_SG_Mensch_3.pdf

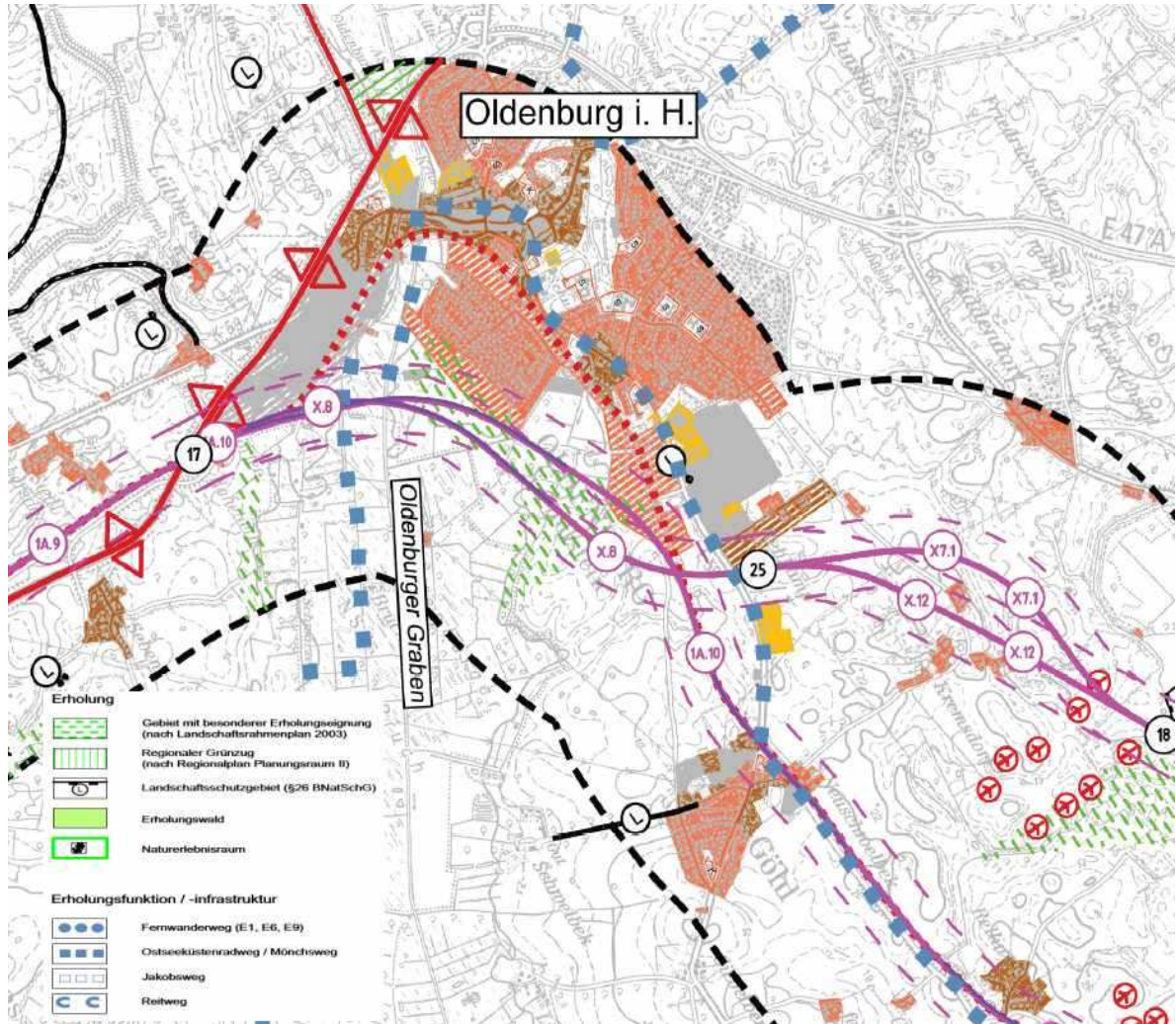
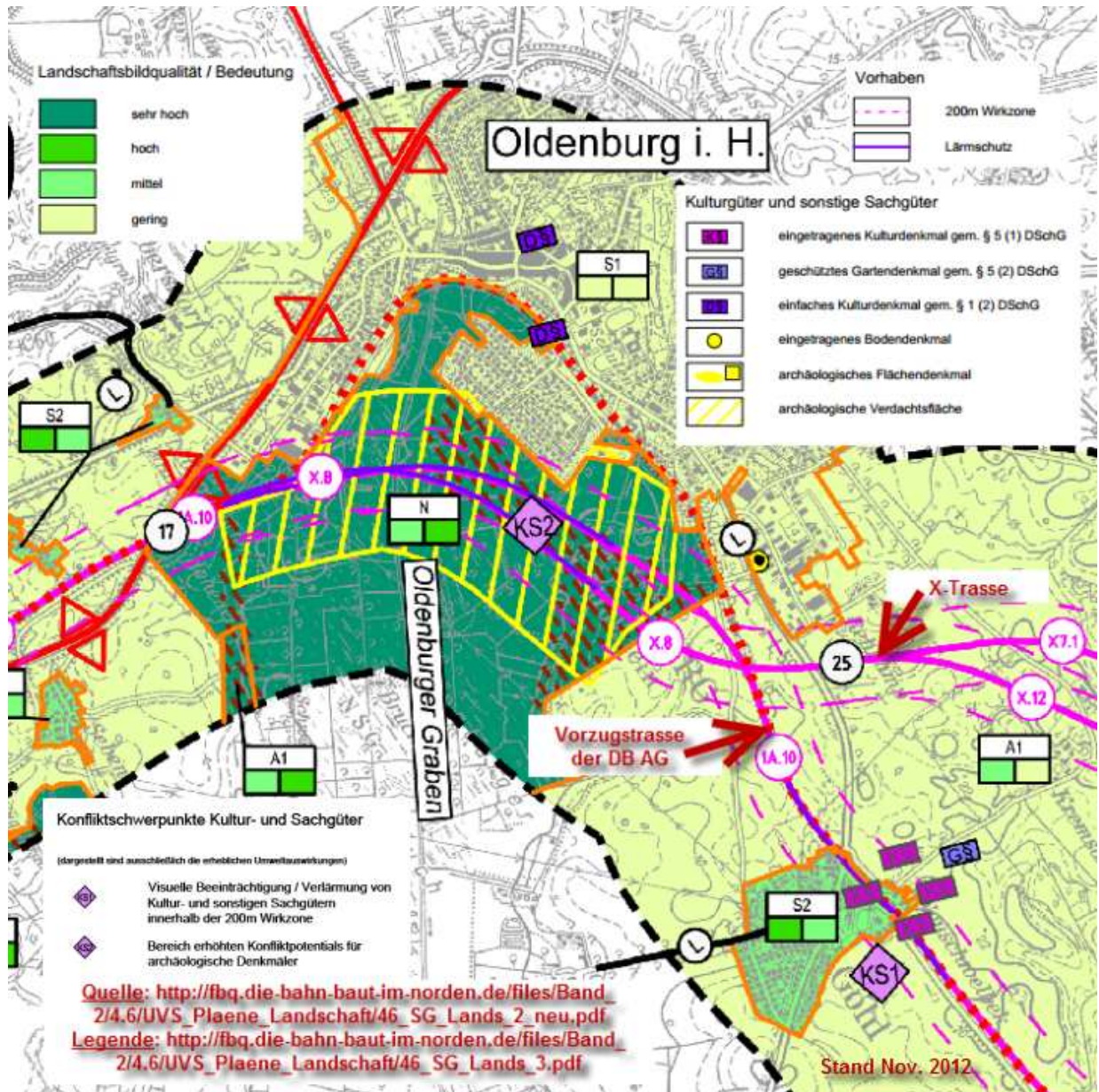


Bild 3: Aus 41_SG_Mensch_2_neu.pdf und 41_SG_Mensch_3.pdf

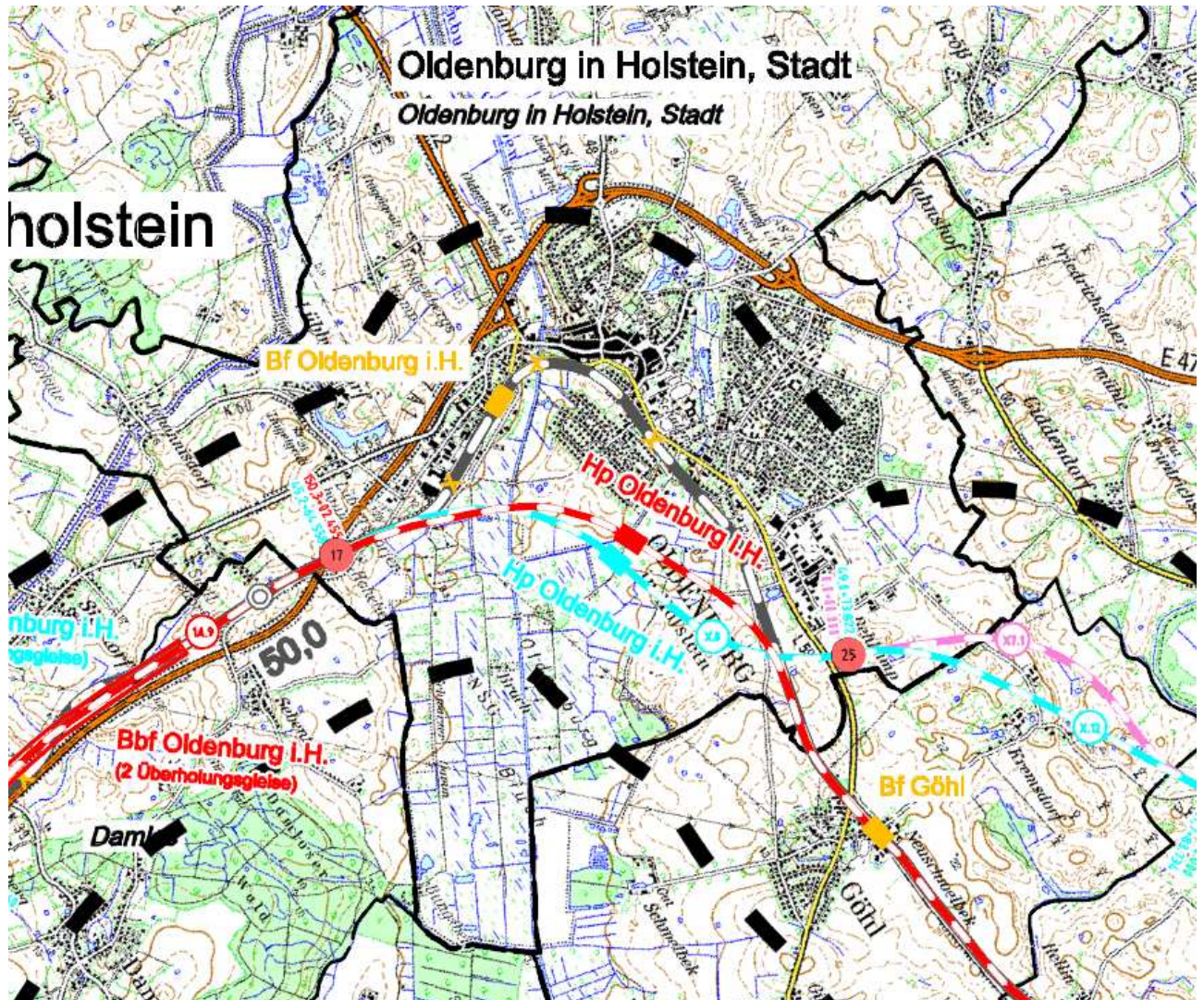


Der geplante, große Trassenbogen südlich von Oldenburg

- ⤴ führt durch ein Gebiet mit höchster Landschaftsbildqualität,
- ⤴ führt durch einen „archäologischen Verdachtsraum“, der zudem bereits ein eingetragenes Kulturdenkmal enthält („Kleiner Berg“) und
- ⤴ der Trassenbogen soll nur stadtsseitig mit einer schlichten Lärmschutzwand abgeschirmt werden, wird also das Bruch offen beschallen und das Naherholungsgebiet somit durch permanenten Lärm vollständig entwidmen.

Niemand käme auf die Idee, z.B. mitten durch das Wattenmeer eine solche Trasse zu bauen. Das Oldenburger Bruch stellt für unsere Stadt und die gesamte Region ein vergleichbares Wertgut dar, das in der heutigen Form erhalten werden muss.

Bild 4: 2_UK-ROV_5000_TKP_02.pdf



Entgegen der wiederholt getätigten Zusage gegenüber der Stadt Oldenburg plant die DB AG weiterhin mit einem Bahnhof mitten im Bereich des NSG Oldenburger Bruch!

Mit dem geforderten ICE-Halt wird dieser Bahnhof mehrfach so platzgreifend wie der heutige Bahnhof von Oldenburg. Der Grund dafür ist, dass der 100 Meter kurze 4-gliedrige Diesel-ICE in der Form auf der neuen Trasse nicht mehr fahren wird. Der ICE-Standard, der auf der Fehmarnbeltquerung eingesetzt werden wird, ist ein Halbzug mit 8 Wagen und einer Länge von 200 Metern. Längere ICE mit 12 oder 16 Wagen (Ganzzug mit 400 Metern Länge) werden in Oldenburg vermutlich nicht halten. In jedem Falle wird der Bahnhof drei Gleise haben, über 200 Meter lang sein und gemäß geltender Vorschriften auch Gleisüberbrückungen erhalten müssen.

Der neue ICE Halt wird deshalb die Größe mehrerer Fussballfelder einnehmen und sein Standort bei Oldenburg ist deshalb sehr sorgfältig auszuwählen.

Bild 5: FBQ_erweitertes_Handout:pdf zur Antragskonferenz 20.06.2010
Auszug:

Das EU-Vogelschutzgebiet „Oldenburger Graben“ grenzt mit einer Länge von 625 m östlich Bahn-km 150,6 -151,2 an die Verlegungstrasse 1A in Höhe Oldenburg i.H. an und ist ebenfalls als NSG „Oldenburger Bruch“ und als Schwerpunktbereich im landesweiten Schutzgebiet- und Biotopverbundsystems ausgewiesen. Das Gebiet besitzt eine hohe Bedeutung als Brut- und

Seite 30/101

DB Netz AG, DB ProjektBau GmbH, Pöyry Infra GmbH

Erweitertes Handout zur Antragskonferenz 22.06.2010
Schienenhinterlandanbindung – Feste Fehmambeltquerung (FBQ)

Rastlebensraum für Vögel der Feuchtgebiete. Es soll als bedeutendes Brutgebiet gefährdeter Feuchtgebietsvogelarten, als weitgehend ungestörter Rast- und Nahrungslebensraum für Vögel, als wichtiges Zwischenrastgebiet auf der „Vogelfluglinie“ und als Niederungslebensraum mit zahlreichen Röhricht-, Wasser-, Hochstauden-, Weidengebüsch- und Grünlandflächen erhalten bleiben.

Vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigungen der Avifauna und ihrer maßgeblichen Arten sind nicht offensichtlich auszuschließen. Der Wirkfaktor Lärm (erhöhter Lärmpegel durch zunehmenden Verkehr) lässt Beeinträchtigungen erwarten und funktionsökologische Beziehungen zu anderen NATURA 2000-Gebieten bzw. die Kohärenz des Natura 2000-Netzes könnten beeinträchtigt werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutz-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben im Einzelnen oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten können nach derzeitigem Kenntnisstand nicht offensichtlich ausgeschlossen werden bzw. die möglicherweise verbleibenden Beeinträchtigungen sind im Rahmen einer FFH-Vorprüfung und ggf. in einer FFH-Verträglichkeitsstudie zu untersuchen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen bestätigen die hohe Beeinträchtigung des Gebietes (siehe u.a. FBQ-Gesamtdokument. pdf S.584-602ff). Wesentlich ist hier allerdings auch, dass nur ein Vergleich der Trassenvarianten vorgenommen wird und nicht nach einer neuen, in vielerlei Hinsicht verträglicheren Trassenvariante (Westtrasse) gesucht wurde.

3D-Simulation

AKBO - Arbeitskreis Bahntrasse Oldenburg <http://www.bellabox.de/>
hier: Oldenburg Süd, Trassenquerung Milchdamm

Bild 6: vorher



Bild 7: nachher



Hinweis.

Das hier gezeigte 3D-Modell kann auf Apple iPad per „augmented reality“ direkt im Freifeld vor Ort in seiner vollen Dimension in Augenschein genommen und umlaufen werden.

Bild 8: Drohende Einkesselung Oldenburgs mit Lärmschutzanlagen



Quelle: Google, AKBO

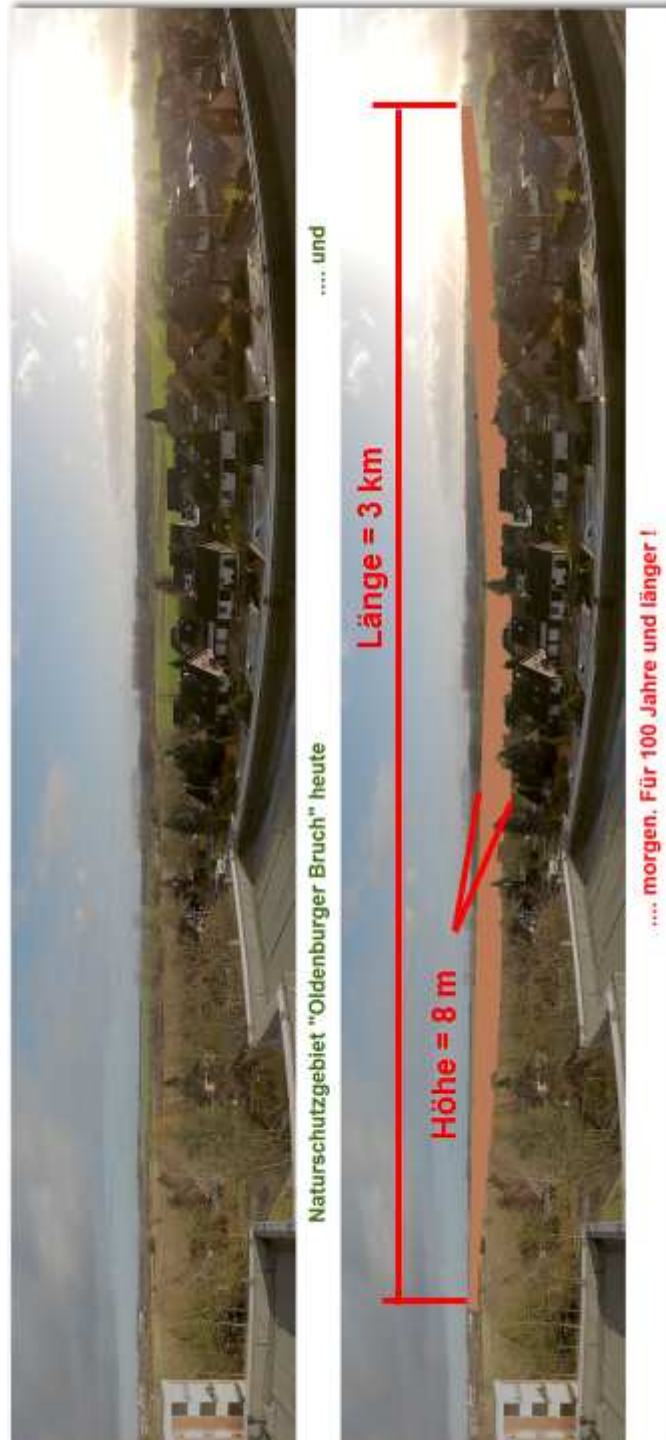
Drohende Einkesselung Oldenburgs durch den jetzt geplanten bis zu 10 Meter hohen Lärmschutzwall im Süden Oldenburgs, ausgeführt als Hochwasserdamm mit aufgesetzter, lediglich stadtseitiger Lärmschutzwand.

Aufgrund des in Ostholstein typischen, lärmtragendes Windes wird die nach oben offene Lärmschutzwand negativ landschaftsbildprägend und vorallem weitestgehend wirkungslos sein.

Das Naturschutzgebiet soll gar keinen Lärmschutz erhalten und wird demzufolge durch den großen Trassenbogen permanent und ungedämpft bedröhnt werden.

Ein Tunnelung der Trasse scheidet nach Aussage der DB AG im Süden Oldenburgs aus.

Bild 8b: Landschaftsprägende, negative Sperrwirkung des geplanten Bauwerkes für die Vorzugstrasse der DB AG (Bruchtrasse)



Bildanhang Lärmschutztunnel



(Foto: dpa)

Auf dem Lärmschutztunnel der Autobahn A3 bei Hösbach (Landkreis Aschaffenburg) ist am Donnerstag die längste Photovoltaikanlage der Welt fertiggestellt worden. Über der auf sechs Spuren erweiterten Trasse liefern 13 500 Module auf einer Länge von 2700 Metern nach Angaben von Bayerns Innenstaatssekretär Bernd Weiß 2,6 Millionen Kilowattstunden Strom pro Jahr. Das entspricht dem Verbrauch von 650 Vier-Personen-Haushalten. Zugleich würden dadurch jährlich 1650 Tonnen Kohlendioxid eingespart. Mit der sogenannten Einhausung der A3 Frankfurt-Würzburg bei Hösbach und Goldbach werden die Anwohner vom Verkehrslärm der vorbeifahrenden Autobahn entlastet. (Quelle: Hösbach (dpa/iby))

Ausbau der BAB A 4 Lärmschutztunnel Jena



Ansicht Südröhre (Bauzustand)

Foto: Ingenieurgruppe BEB GmbH, Weimar

Bild 9: Übliche, oberirdische Lärmschutztunnel beim Autobahnbau in Deutschland, hier: Hösbach bei Aschaffenburg bzw. A4 bei Jena



Bild 10: Vorbildlicher Lärmschutztunnel in gedeckelter Trogbauweise für den lärmintensiven, schienengebundenen Güterfernverkehr bei Rotterdam / Niederlande



Bild 11: Trassenbündelung mit A1 (Westbogen) mit Lärmschutztunnel ab Dannau bis Kröss / Jahnhof, entsprechend dem baulichen Vorbild in den Niederlanden