



Kuckucksweg 38 A
26131 Oldenburg
Tel.: 0441-593509

Mail: oldenburg-ibo@ewetel.net
www.ibo-oldenburg.de
1. Vors. Ingo Splittgerber
2. Vors. Friedrich-Wilhelm Wehrmeyer



Lärmschutz im Verkehr

Würzburger Straße 31
26121 Oldenburg
Tel. 0441-3802266
Mail: Laerschutz.im.Verkehr@gmx.de
www.laerschutzimverkehr.de
1. Vors. Prof. Dr. Gernot Strey
2. Vors. Dr. Armin Frühauf

Pressemitteilung

Oldenburg, den 22.01.2016

Fazit zur Anhörung: DB wird vollkommen neu planen müssen!

Die 6wöchige Erörterung der 8.600 Einwendungen zum Ausbau der Oldenburger Stadtstrecke hat die anfängliche Einschätzung der Stadt und der Vereine IBO und LiVe eindrucksvoll bestätigt: Die Planung der DB ist oberflächlich und mangelhaft. Vor allem fehlt die gesetzlich vorgeschriebene Abwägung von Alternativen.

Die 4 Juristen der Vereine IBO und LiVe haben jede Phase der 6-wöchigen Erörterungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke durch Oldenburg, die im Dezember 2015 und Januar 2016 erfolgten und nun zu Ende gegangen sind, lückenlos begleitet und die Interessen aller 8.600 Gegner des Ausbaus der Stadtstrecke nachhaltig vertreten. Nach Abschluss der Erörterungen steht nicht nur für die Rechtsanwälte Dr. Frühauf und Wehrmeyer mit Sicherheit fest, dass der Antrag der DB **so nicht** genehmigt wird. Auch der Anwalt der Stadt Oldenburg, Dr. Porsch, sowie alle Vertreter der Stadtverwaltung Oldenburg teilen diese Einschätzung.

Einmütig lehnen die Stadt und die von den Vereinen vertretenen Betroffenen **diese „steinzeitliche Planung“** (so Dr. Porsch schon bei Erörterung der Einwendungen der Stadt) ab.

Selbst der Moderator der Veranstaltung, der fachlich sehr versierte VRiOVG a.D. Wolfgang Kalz, der im Auftrag der Anhörungsbehörde den wesentlichen Teil der Veranstaltungen mit großer Sachkunde moderiert hat, hat entscheidende Teile der DB-Planung kritisiert und mehrfach in Richtung DB „Risiko“ bemerkt. Nach Ansicht aller Betroffenen ist der Antrag der DB überhastet gestellt worden, um sich durch die Einleitung der Planfeststellung vor dem Stichtag 01.01.2015 Vorteile in der Schallberechnung (Schienenbonus) zu sichern. Folge davon ist ein sehr oberflächlicher und höchst mangelhafter Antrag.

Die DB hat es in erster Linie versäumt, Alternativen für das Vorhaben selbst (Ausbau oder Umfahrung) und zu den Ausführungsfragen (Auswahl der Plätze zur Baumateriallagerung, Baustellenkonzepte und konkrete Durchführung der Arbeiten) ausreichend zu untersuchen und abzuwägen. Allein deshalb wird der Antrag vom EBA (Eisenbahn-Bundesamt) zurückgewiesen werden müssen. Erst am 15.12.2015 hat das EBA (Außenstelle Frankfurt) mit dieser Begründung einen Antrag der DB zu einem Bauvorhaben in Assmannshausen/Rhein abgelehnt. Dort ging es nur um ein einzelnes Brückenbauwerk ohne jeden Eingriff in privates Eigentum. Die Oldenburger DB-Planung ist sogar mit der Enteignung von mindestens **183** Oldenburger Grundstückseigentümern verbunden. Hinzu kommen bei **234** Grundstücken zwangsweise Belastungen, die die Bebaubarkeit, die Werte und die Beleihbarkeit der Grundstücke vermindern. Darüber hinaus hat die DB die Beschlagnahme oder den zeitweiligen Besitzentzug bei **477** Oldenburger Grundstücken beantragt. Dabei war die DB zum Teil nicht einmal in der Lage zu erklären, wofür sie denn nun die Grundstücke der Bürger benötigt.

Auch insoweit fehlt es an der gesetzlich gebotenen Alternativenprüfung und Beachtung des verfassungsrechtlichen Gebotes der Vermeidbarkeit bzw. Minimierung von Enteignungen und Besitzentzug. All das macht die gegenwärtige Planung rechtswidrig.

Darüber hinaus bestehen – unstreitig – erhebliche Mängel bei der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen zum Immissionsschutz, z.B. in Bezug auf die Lärm-, Erschütterungs- und Gefahrgutkonzepte, auf das Minimierungsprinzip von niederfrequenten elektromagnetischen Feldern aus Bahnstromanlagen und -oberleitungen mit 16 2/3 Hz, wie dies bereits zur „Halbzeit“ der Erörterungen feststand und bis heute nicht behoben wurde. Diese Mängel müssen – selbst nach Einschätzung der DB – noch behoben werden.

Noch gravierender und nicht behebbar sind wesentliche Fehler im Bereich der gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung, die derzeit ebenfalls eindeutig einer Plangenehmigung entgegenstehen.

Unstreitig hat es die DB unterlassen, die von ihrer Planung zahlreich betroffenen Grundstücke zu kartieren. Sie ist vielmehr der Auffassung, dass es alternativlos sei, etwa zur Lagerung von Baumaterial umfangreichen alten Baumbestand (z.B. im Bereich des Gutes Dietrichsfeld) zu beseitigen. Auch zur Umsetzung der Arbeiten zur Verdrahtung und Vernagelung des vorhandenen Bahndammes sollen wegen des Einsatzes von schwerem Baugerät in großem Umfang alte Bäume gefällt werden, die nicht nur im Bahn- und öffentlichen Besitz, sondern auch weitgehend im Privatbesitz sind. Nach Meinung von IBO und LiVe ist es absolut unvertretbar, für die nur vorübergehende bauzeitliche Nutzung derart schwere und bleibende Eingriffe in die Natur vorzunehmen. Ohne Notwendigkeit werden ökologisch wichtige Biotope unwiederbringlich zerstört. Ausgleichsmaßnahmen können das nicht kompensieren, weil die Nachpflanzungen weder in gleicher Güte noch am Eingriffsort erfolgen können. Es liegt auf der Hand, dass etwa die Ersatzpflanzung von 10 kleineren Bäumen anstelle eines stattlichen Baumes nicht an gleicher Stelle erfolgen kann. Ein weiteres Beispiel: Die Flächen im Bereich des Gutes Dietrichsfeld sollen nach Vorstellung der DB für die Lagerung von Baumaterial genutzt werden; es handelt sich um ein sumpfiges Gebiet, das nach der Nutzung als Baulager für die derzeit vorhandene Flora und Fauna verloren ist, zumal das Gebiet auch noch trocken gelegt werden soll. Das Gebiet ist derzeit ein Sommerquartier für Bergmolche und andere Amphibien.

Nach Ansicht der Rechtsanwälte Dr. Frühauf und Wehrmeyer ist der vorgelegte Plan der DB weder genehmigungs- noch nachbesserungsfähig. Hier muss vollkommen neu geplant werden. Nach einem ganz aktuellen Urteil des EuGH vom **15. Oktober 2015** (AZ C – 137/14) ist ein Planfeststellungsantrag schon allein dann abzulehnen, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung fehlerhaft ist. Dies gilt unabhängig davon, ob der Fehler überhaupt ursächlich für die Entscheidung der Behörde ist. Der Europäische Gerichtshof hat mit diesem Urteil bewusst den Stellenwert der Umwelt in den Infrastrukturplanungen stärken wollen. Das gilt auch in Oldenburg.

Dass von diesen Planungen nicht nur die Anlieger betroffen sind, sondern unsere und spätere Generationen in Oldenburg, scheint die DB nicht zu interessieren. Der Bau einer 9 Meter hohen Lärmschutzwand (5m Bahndamm + 4m Wand bzw. 5m hohe Betonwände + 4m Wand) durch Oldenburg wird diese Stadt zerstören. Die Auswirkungen der DB-Planungen enden nicht vor der Pferdemarktbrücke. Für alle Oldenburger ist unverständlich, dass die Auswirkungen auf Osterburg (Huntequerung/Stedinger Str.) ignoriert werden.

Fazit: "Besser UMZU!"

Prof Dr. Gernot Strey, Christian Röhlig
Pressesprecher LiVe / IBO