

Oldenburg, den 29.03.2018

PRESSE

**NWZ, Donnerstag, den 29. März 2018: „Die erste Million Container fest im Blick“ (S. 23 Wirtschaft)**

Das Interview mit dem Geschäftsführer der „Container Terminal Wilhelmshaven Jade Weser Port Marketing GmbH & Co KG“ Andreas Bullwinkel, enthält eine Reihe falscher Tatsachenbehauptungen, die nicht unwidersprochen bleiben können.

**1. Herr Bullwinkel behauptet, es liege an Klagen, die aus der Stadt Oldenburg kommen, dass die Bahnstrecke bisher nicht elektrifiziert sei.**

Das ist falsch:

Es gibt keine solche Klagen. Bis heute gibt es nicht einmal eine Genehmigung des zuständigen Eisenbahnbundesamtes zum Ausbau der Bahnstrecke durch Oldenburg. Folglich gibt es bisher nicht einmal eine Entscheidung, gegen die geklagt werden könnte.

**2. Herr Bullwinkel behauptet, das Ziel der Klagenden sei es, die Elektrifizierung zu verhindern.**

Das ist in mehrfacher Hinsicht falsch:

- a) zunächst siehe unter 1: Es gibt gar keine Klagen, also auch keine Klagenden.
- b) Es ist auch kein einziger Oldenburger bekannt, der etwas gegen eine Elektrifizierung der vorhandenen Bahnstrecke hätte. Die Elektrifizierung einer Bahnstrecke ist grundsätzlich sinnvoll, weil sie den Betrieb von schädigenden Dieselloks vermeiden kann.
- c) Die mehr als 11.000 Einwendungen Oldenburger Bürger richten sich nicht gegen die Elektrifizierung, sondern die dramatische Veränderung des Charakters der vorhandenen Strecke:
- d) Aus einer weitgehend eingleisigen und gering befahrenen Personenverkehrsstrecke ohne nennenswerten nächtlichen Güterverkehr soll eine höchstbelastbare Strecke des europäischen TEN-Netzes werden mit
  - Erhöhungen der Geschwindigkeit
  - Erhöhungen der Achslast
  - Möglichkeit der Blockverdichtung
  - Erhöhung der 24-stündigen Kapazität auf 300 Güterzüge täglich pro Gleis

### **3. Herr Bullwinkel behauptet, dass die Oldenburger wollen, dass die Bahnstrecke durch die Stadt wegfällt.**

Das ist falsch:

- a) Die Oldenburger wollen eine Umfahrung für ihre Stadt für den Güterverkehr.
- b) Der Bahnhof soll in der Stadt bleiben (auch wenn ihn die DB aktuell so verhandelt hat).
- c) Der Personenverkehr soll nicht nur bleiben, sondern durch Stadtteilbahnhöfe sogar verstärkt werden und den innerstädtischen Autoverkehr entlasten.

### **4. Herr Bullwinkel behauptet, dass die Bahnstrecke schon da war, bevor die Anlieger ihr Haus oder ihre Wohnung gekauft haben.**

Das mag in Einzelfällen formal zutreffen, ist aber eine rabulistische Verdrehung der Wirklichkeit:

Entscheidend ist nicht, wer zuerst da war, sondern, ob und wer für die wesentliche Veränderung bestehender Verhältnisse verantwortlich ist. Um ein Beispiel zu nennen: Ich kann aus dem Bestehen eines „Wanderweges“ kein Recht zum Bau einer „Autobahn“ ableiten.

### **5. Herr Bullwinkel behauptet, vor Ausbau des Hafens sei noch eine Bedarfsanalyse zu erstellen.**

Das ist falsch.

Der aktuelle Koalitionsvertrag (2017 – 2022) der in Niedersachsen regierenden Parteien SPD und CDU verpflichtet die Regierung zum **sofortigen Handeln**. Dort heißt es in den Zeilen 1886/1887: „**Beim JadeWeserPort sollen umgehend die Planungen für die zweite Ausbaustufe beginnen.**“

Die Machbarkeitsstudie zur Hafenerweiterung liegt seit langem vor. Es ist kaum vorstellbar, dass diese ohne eine vorherige Bedarfsanalyse beauftragt worden ist.

Was allerdings fehlt, ist die Erwähnung, dass der damalige Verkehrs- und jetzige Umweltminister LIES gegenüber der Stadt Oldenburg die ZUSAGE abgegeben hat, dass er eine Güterumfahrung („Cargogleise“) für Oldenburg für erforderlich hält, wenn für den JWP eine zweite Ausbaustufe erforderlich wird. LIES ist Aufsichtsratsmitglied der Firma, die Herr Bullwinkel im Interview vertritt. Dort könnte sich Herr Bullwinkel einmal mit der Sach- und Rechtslage vertraut machen.

Dr. Armin Frühauf, Vorsitzender