

Kleine Anfrage mit Antwort**Wortlaut der Kleinen Anfrage**

des Abgeordneten Jürgen Krogmann (SPD), eingegangen am 16.09.2010

Fata Morgana oder realistischer Ausweg - Wie sinnvoll (oder schädlich) ist die erneute Diskussion um eine Güterverkehrsstrasse rund um Oldenburg?

Während sich die Wirtschaft der Region auf eine baldige Inbetriebnahme des JadeWeserPorts freut, gibt es unter Bahnanliegern nach wie vor große Sorgen wegen der zu erwartenden Lärmbelästigung durch zusätzliche Bahnverkehre im Zuge des neuen Hafens ab dem Jahr 2012.

Vor diesem Hintergrund wird unter Bahnanliegern und einzelnen Kommunalpolitikern in Oldenburg immer wieder die Möglichkeit einer Güterumgehungsstrasse diskutiert. Dabei kursieren Vorstellungen einer Umleitung um die Stadt Oldenburg parallel zur Autobahn A 29 über die Huntebrücke bis hin zu einer weiträumigen Umleitung über die Wesermarsch und Varel. Diese Diskussion wird momentan noch sehr stark von Emotionen bestimmt. Konkrete Fakten oder Einschätzungen der zu beteiligenden Behörden liegen bis auf eine grobe Kostenschätzung des Bundesverkehrsministeriums bislang nicht vor.

Unabhängig von der Frage, ob eine solche Trasse überhaupt Chancen auf eine Finanzierung über den Bundesverkehrswegeplan hätte, müsste in jedem Fall das Landes-Raumordnungsprogramm für ein solches Vorhaben angepasst werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie schätzt die Landesregierung die Machbarkeit solcher Trassen grundsätzlich ein?
2. Welche Beteiligungsrechte von Kommunen und Verbänden wären zu beachten? Gibt es Veto-rechte?
3. In welchen zeitlichen Dimensionen könnte, unabhängig von der Frage der Finanzierung, ein Verfahren zur Änderung des Landes-Raumordnungsprogrammes durchgeführt werden?
4. Ist die Landesregierung grundsätzlich bereit, für ein solches Vorhaben aktiv ein entsprechendes Änderungsverfahren im Landes-Raumordnungsprogramm vorzunehmen?
5. Hat es bisher in dieser Angelegenheit Gespräche zwischen der Landesregierung und Vertretern von Politik oder Verwaltung der Stadt Oldenburg gegeben? Wenn ja, wann und mit wem?

(An die Staatskanzlei übersandt am 21.09.2010 - II/721 - 780)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/0780/Güterverkehrs-
trasse Oldenburg (40 - 21.25.02/2) -

Hannover, den 25.10.2010

Der Güterumschlag im JadeWeserPort und die durch den neuen Tiefwasserhafen ausgelösten wirtschaftlichen Entwicklungen werden zu einem deutlichen Anwachsen des Güterverkehrs zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg führen. Mit dem vorgesehenen Ausbau dieser Bahnstrecke werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass dieser Güterverkehr vom und zum JadeWeserPort zu einem hohen Anteil über die Schiene laufen wird.

Der geplante hohe Anteil an Schienenverkehren wird bereits in erheblichem Maße zur Lärmreduzierung beitragen. Bei einer Abwicklung der erwarteten Gütermengen über die Straße wären die Lärmbelastigungen - insbesondere im nachgeordneten Straßennetz - weitaus größer. Nichtsdestotrotz ist die Frage nach bestmöglichem Lärmschutz berechtigt. Die Landesregierung hat sich daher dafür eingesetzt, dass beim Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven auf gesamter Länge die Vorschriften der Lärmvorsorge angewendet werden und so umfassender Schallschutz gebaut wird.

Eine weitere Möglichkeit, die Lärmbelastigung für die Anwohner auf der Bahnstrecke in Oldenburg nach Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens zu minimieren, wäre in der Tat eine vollständige Umfahrung des Stadtgebietes auf einer neu zu errichtenden Güterzugstrecke. Der Bau einer solchen Umfahrung wird von der DB AG grob auf mindestens 180 Mio. Euro geschätzt und ist weder planerisch noch finanziell im Bundesverkehrswegeplan gesichert. Aus kapazitiver Sicht können die zusätzlichen Güterzüge aus dem JadeWeserPort auf der vorhandenen Strecke durch das Stadtgebiet ohne zusätzliche Ausbaumaßnahmen abgewickelt werden. Den enormen Kosten für eine Umfahrung stünde damit kein verkehrlicher Nutzen gegenüber. Eine Umfahrung ist daher weder aus kapazitiver noch aus wirtschaftlicher Sicht realisierbar.

Eine Ergänzung des Landes-Raumordnungsprogramms um eine Festlegung zugunsten der Schienenumfahrung Oldenburg wäre dann zu erwägen, wenn ein solches Vorhaben zu deutlichen verkehrlichen Verbesserungen im Schienennetz führen würde, die aus Landessicht dringend geboten wären und zugleich eine Aussicht auf Realisierung hätten. Diese Voraussetzungen sind aus den o. g. Gründen für die Umfahrung um Oldenburg nicht gegeben. Eine Umfahrung ist für die Bewältigung des zukünftigen Güteraufkommens nicht erforderlich.

Insofern stellt sich auch die Frage nach einer Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms derzeit nicht.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Auch eine Anmeldung des Projektes bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP), die nach 2012 vorgesehen ist, hat absehbar keine Erfolgsaussichten.

Zu 2:

Beteiligungsrechte für Kommunen, Verbände sowie weitere Stellen und für die Öffentlichkeit ergeben sich im Einzelnen aus den Rechtsgrundlagen für die einzelnen Sicherungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren, die für ein Schienenneubauvorhaben durchzuführen wären. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass eine Beteiligung der genannten Stellen bei derartigen Vorhaben regelmäßig vorgesehen ist. Beteiligungsmöglichkeiten würden bei einem für das jeweilige Vorhaben gegebenenfalls erforderlichen Raumordnungsverfahren, bei einer gegebenenfalls angestrebten raumordnerischen Sicherung einer Trasse durch das Landes-Raumordnungsprogramm und schließlich im Zulassungsverfahren bestehen. Vetorechte für Kommunen und Verbände sind in diesen Verfahren nicht vorgesehen.

Zu 3:

Auf die Vorbemerkung zu den Voraussetzungen für eine Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms wird verwiesen. Der Neubau von Schienenstrecken fällt gemäß Raumordnungsverordnung des Bundes unter die Vorhaben, für die ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden soll, sofern die Vorhaben im Einzelfall raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung sind. Das Raumordnungsverfahren selbst ist innerhalb von sechs Monaten nach Vorlage der vollständigen Unterlagen abzuschließen. Für die vorherige Erarbeitung der Verfahrensunterlagen ist je nach Projekt zumindest nochmals die gleiche Dauer, mitunter auch deutlich mehr Zeit anzusetzen.

Für eine Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms, das auf den Ergebnissen eines Raumordnungsverfahrens und der darin getroffenen Feststellung einer raumverträglichen Trassenvariante aufbauen kann, ist die Verfahrensdauer pauschal nicht bezifferbar, sondern abhängig vom Umfang und dem Abstimmungsbedarf der beabsichtigten Festlegungen. Unter Berücksichtigung aller

erforderlichen Vorarbeiten und Verfahrensschritte ist eine Verfahrensdauer von deutlich weniger als einem Jahr auch bei geringfügigen Änderungen kaum realisierbar; für umfangreiche Änderungen des Landes-Raumordnungsprogramms ist deutlich mehr Zeit zu veranschlagen.

Zu 4:

Nein. Es scheitert schon an einer belastbaren Bedarfsbegründung für eine solche Trasse.

Zu 5:

Mit der Stadt Oldenburg hat es mehrere Abstimmungsgespräche gegeben, zuletzt am 12. August 2009 anlässlich eines Vororttermins.

In Vertretung

Dr. Oliver Liersch