

Stadtteilkonferenzen zur Hinterlandanbindung Jade-Weser-Port



BILD: Frank Paukstat www.loks.startbilder.de



Stadtteilkonferenzen zur Hinterlandanbindung Jade-Weser-Port

Die insgesamt 6 Stadtteilkonferenzen finden statt am:

<i>Datum</i>	<i>Uhrzeit</i>	<i>Bereich</i>	<i>Ort</i>
07.05.	18.30 - 20.30 Uhr	Stadtbereich 1 - Stadtmitte	SZ-Alexanderstraße
09.05.	19.00 - 21.00 Uhr	Stadtbereich 4 - Nadorst/ Ohmstede/ Etzhorn/ Ofenerdiek	SZ-Ofenerdiek
10.05.	18.30 - 20.30 Uhr	Stadtbereich 6 - Eversten	Gymnasium Eversten
15.05.	18.30 - 20.30 Uhr	Stadtbereich 5 - Kreyenbrück/ Tweelbäke/ Krusenbusch/ Bümmerstede	SZ-Kreyenbrück
16.05.	16.30 - 18.30 Uhr	Stadtbereich 3 - Wechloy/ Bloherfelde	BBS-Wechloy
16.05.	19.00 - 21.00 Uhr	Stadtbereich 2 - Osternburg	SZ-Osternburg

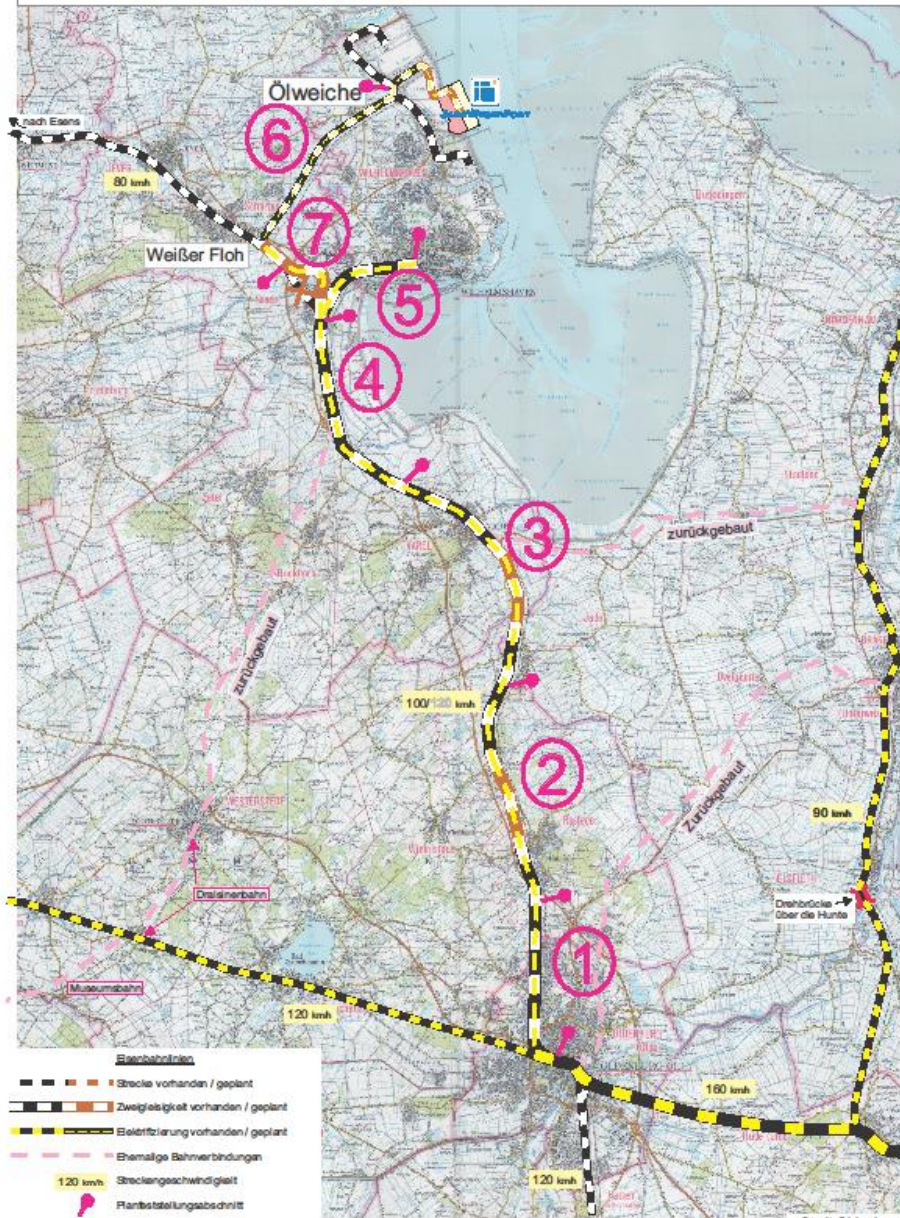


Ablaufplan Stadtteilkonferenzen

1. Tagesordnung, Vorstellung Podium, Vorstellung Ablauf der Veranstaltung
2. Grußwort, Anlass und Einführung in die Thematik
3. Allgemeine Informationen zur Hafenhinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports
4. Lärmvorsorge und –sanierung / aktiver u. passiver Lärmschutz
5. Alternativen zum Streckenausbau im PFA 1 (Eisenbahnumgehung)
6. Informationen zur rechtlichen Situation
7. Wie geht es weiter? Alternativen des städtischen Vorgehens
8. Diskussionsstand aus dem Verkehrsausschuss
9. Diskussion
10. Resümee, Schlusswort

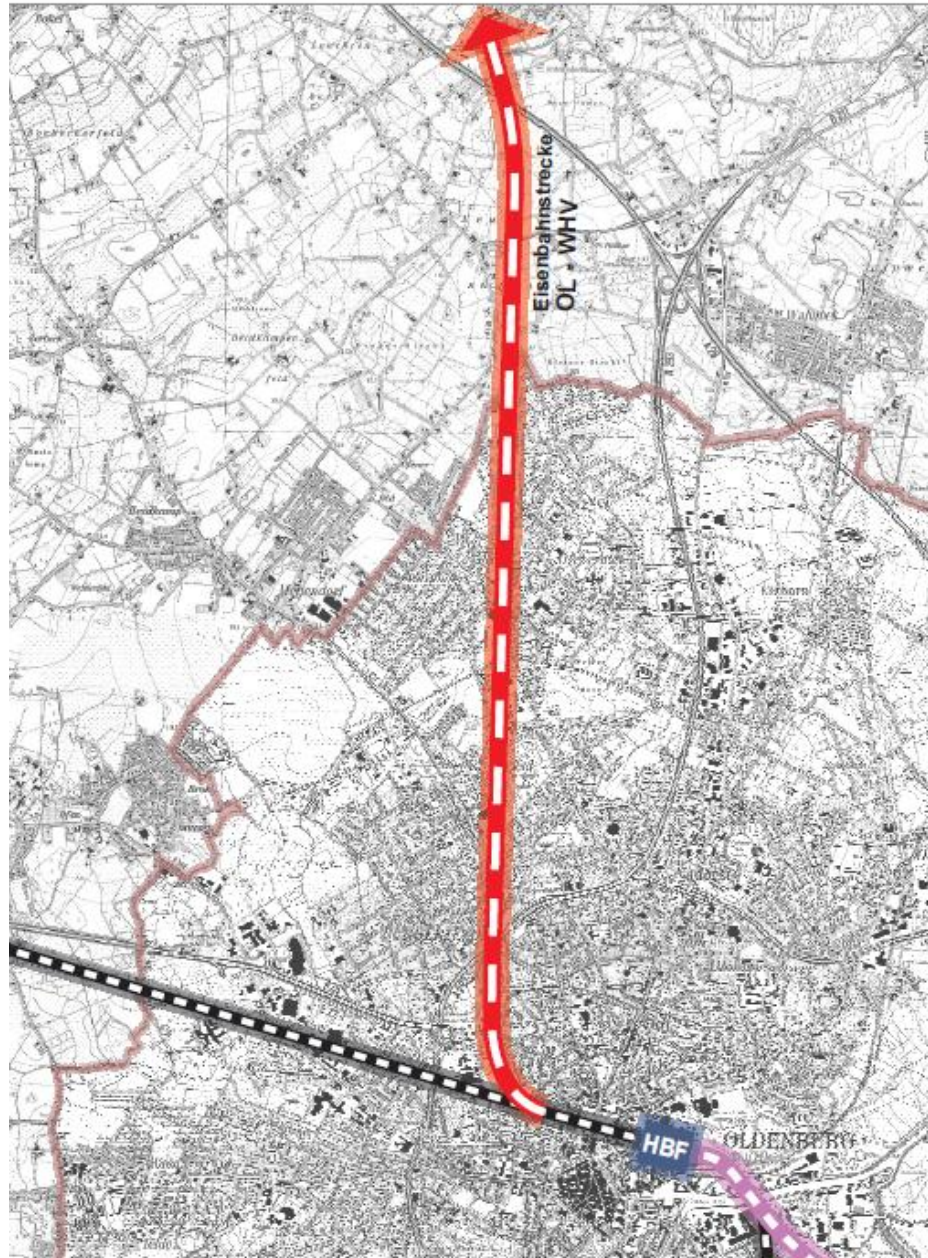


Bahnlinien im Weser-Ems-Raum



Ausbaustrecke OL-WHV





Anteile Hafenhinterlandverkehr des JWP (Quelle: Verkehrsgutachten zum JWP)

Varianten- Nr.	Transshipmentanteil*) in % von gesamt TEU	Anteil Hinterlandverkehr	
		in % von gesamt TEU	in TEU bei 2,7 Mio. TEU gesamt
1	55	45	1.215.000
2	65	35	945.000
3	70	30	810.000



Hafenhinterlandverkehr per Bahn des JWP (Quelle: Verkehrsgutachten zum JWP)

2003

		maßgebende Variante	JadeWeserPort				vorh. Gleisanschlüsse		gesamt
			Eingang	Leerzüge	Ausgang	gesamt	heutiger Verkehr	künftiger Verkehr	
			[Züge/d]						
Prognose-Null-Fall			-	-	-	-	8	16	24
Prognose-Plan-Fall	Max	HLV 45 %, Bahn 50 %	14	4	18	36	8	16	60
	Min	HLV 30 %, Bahn 40 %	7	3	10	20	8	16	44

*) Modal – Split in Bremerhaven 62% (LKW): 36% (Schiene): 2% (Binnenschiff)



Schienenverkehrsprognose (Quelle: Planfeststellung Abschnitt 2 u. 3)

Jahr	Streckenbelegung / Tag		Summe
	Personennahverkehr	Güterverkehr	
2009	44	8	52

Tabelle 1: Gegenwärtiges Betriebsprogramm der Strecke 1522 Oldenburg - Sande

Das künftige Betriebsprogramm ist in folgender Tabelle dargestellt:

Jahr	Streckenbelegung / Tag		Summe
	Personennahverkehr	Güterverkehr	
2015	44	86	130

Tabelle 4: Geplantes Betriebsprogramm der Strecke 1522 Oldenburg - Sande für das Jahr 2015

Diese Zugzahlen sind auch die Grundlage für die Schalltechnische Berechnung.



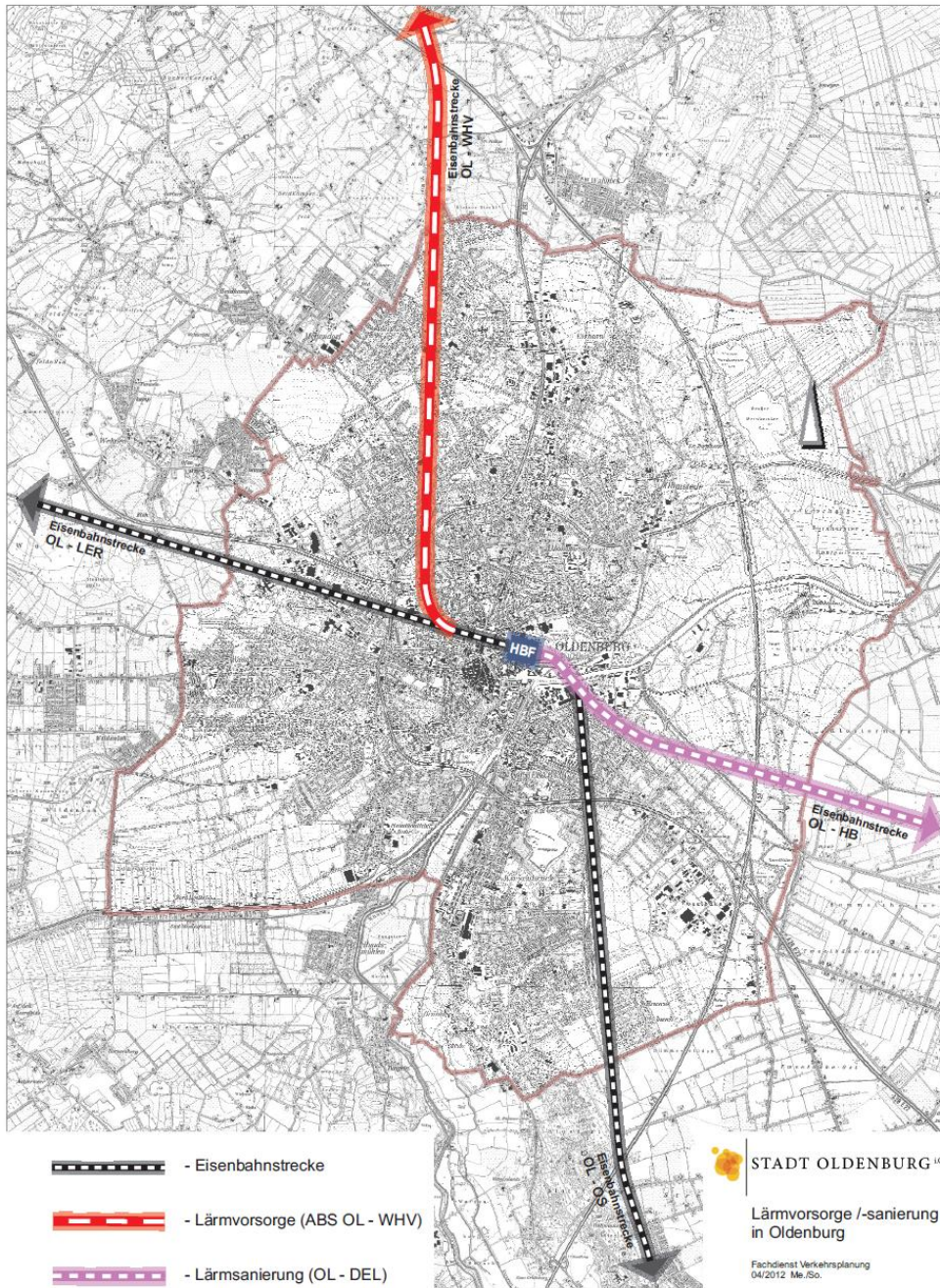
Bestandsstrecke

- **Lärmschutz**
- **Bahnübergänge**

Umgehungsstrecken

- **Alternativen**





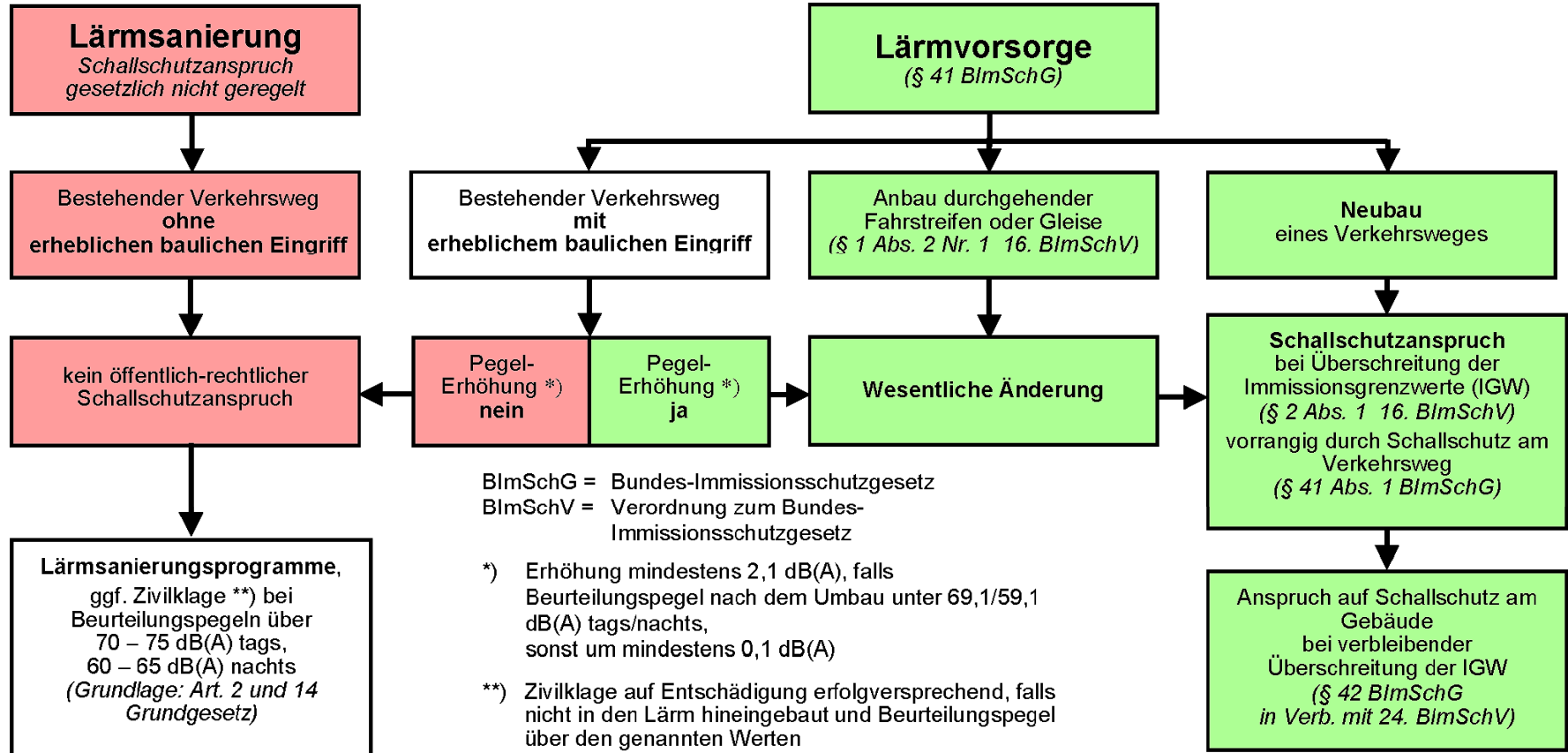
Im Lärmschutz wird unterschieden zwischen der

Lärmvorsorge als Lärmschutz beim Bau oder wesentlicher Änderung von Schienenwegen

und der

Lärmsanierung als Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen.

Rechtsanspruch auf Schallschutz vor Verkehrslärm



Lärmvorsorge

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutz VO)

Art der zu schützenden Nutzung Anlagen und Gebiete	Immissionsgrenzwerte	
	tags (6 bis 22 Uhr)	nachts (22 bis 6 Uhr)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)



Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung in dB (A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine Wohngebiete	70 dB(A)	60 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB(A)	62 dB(A)
Gewerbegebiete	75 dB(A)	65 dB(A)



Die Schallschutzmaßnahmen

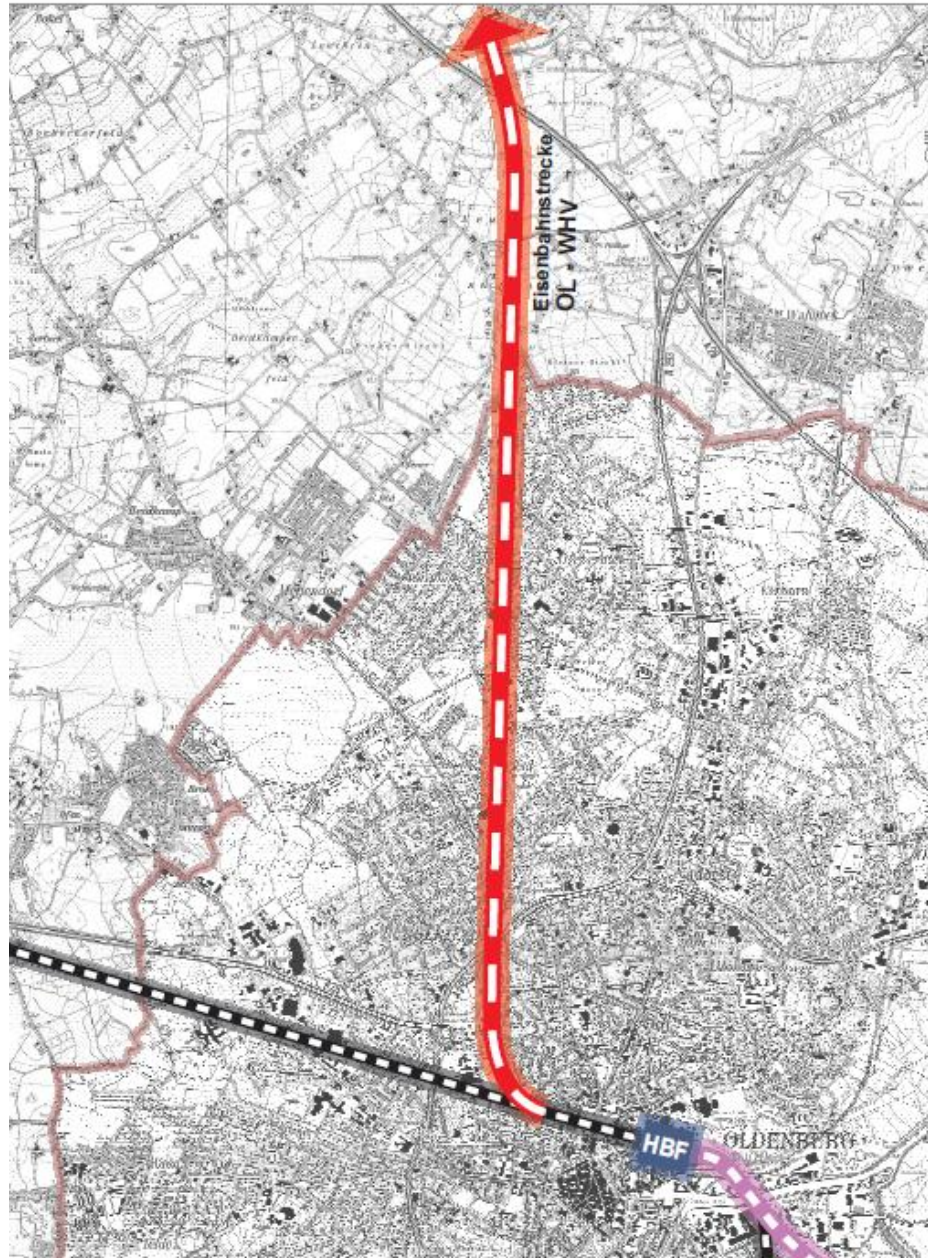
aktiver Lärmschutz (Lärmschutz an der Entstehungsquelle der Bahnanlagen)

- Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen,
- Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen in engen Gleisbögen,
- Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken (Entdröhnung von Stahlbrücken),
- "Besonders überwachtes Gleis"(BüG) mit frühzeitigem Schienenschleifen (zur Vermeidung der Schallentstehung an der Kontaktfläche Rad und Schiene)

passiver Lärmschutz (Lärmschutz an der Einwirkungsstelle)

- Schalltechnische Verbesserungen an den Gebäuden wie z.B. Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen
- Dämmung von Außenwänden und Dächern







Beispiel einer Schallschutzwand in Dammlage Elsässer Straße, ohne Schallschutzwand



DB ProjektBau GmbH, Frank Heuermann, I.BV-N-P (2), 01.12.2009

18



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG i.O.

Beispiel einer Schallschutzwand in Dammlage Elsässer Straße, Schallschutzwand h = 2,0 m



DB ProjektBau GmbH, Frank Heuermann, I.BV-N-P (2), 01.12.2009

19



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG i.O.



Beispiel einer Schallschutzwand in Dammlage Elsässer Straße, Schallschutzwand h = 3,0 m



DB ProjektBau GmbH, Frank Heuermann, I.BV-N-P (2), 01.12.2009

20



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG ^{l.O.}



Beispiel einer Schallschutzwand in Dammlage Elsässer Straße, Schallschutzwand h = 4,0 m



DB ProjektBau GmbH, Frank Heuermann, I.BV-N-P (2), 01.12.2009

21



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG ^{l.O.}

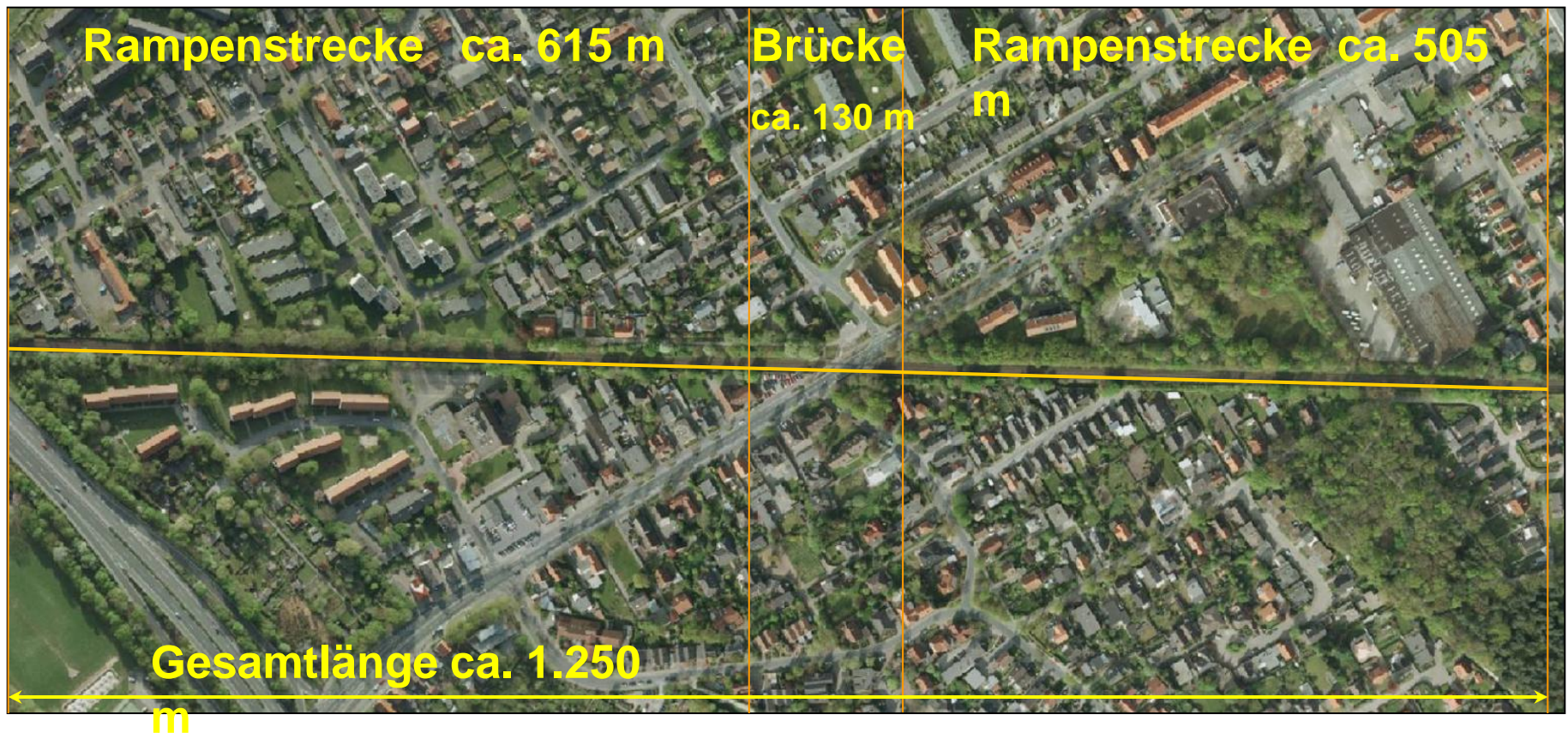


Bahnübergänge

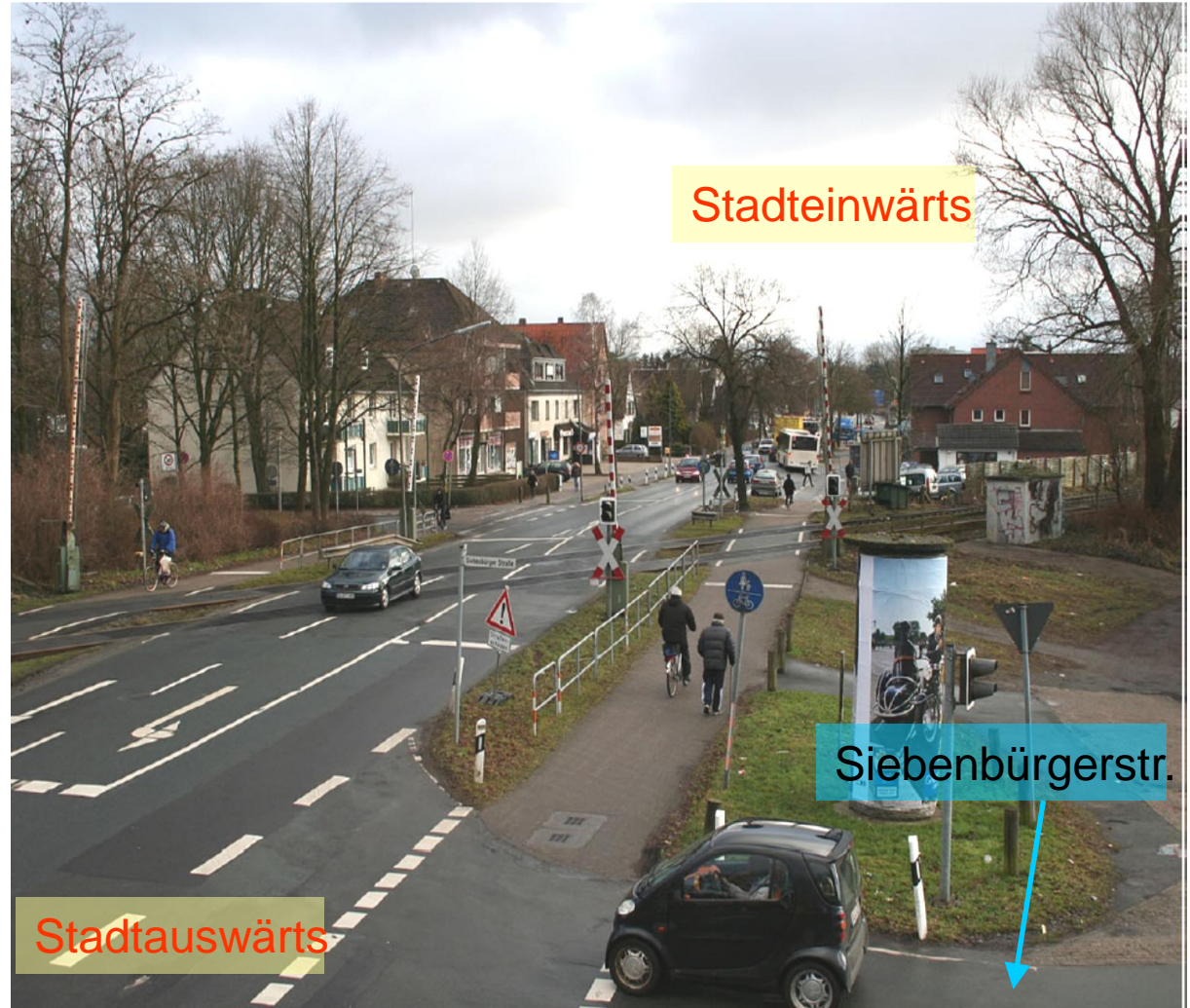
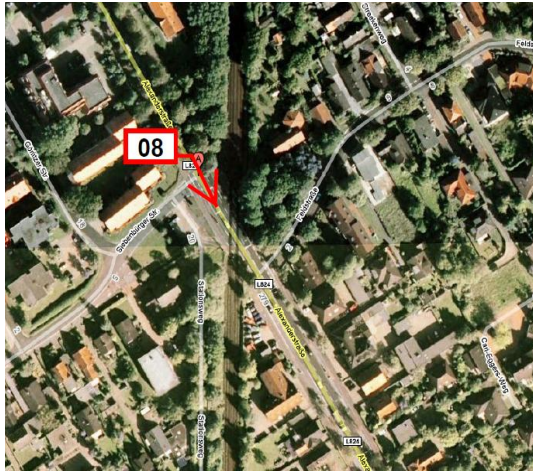
- **Alexanderstraße**
- Am Stadtrand



Aufhebung Bahnübergang Alexanderstraße Lageplan – Höherlegung der Bahn



Aufhebung Bahnübergang Alexanderstraße Visualisierung Höherlegung der Bahn

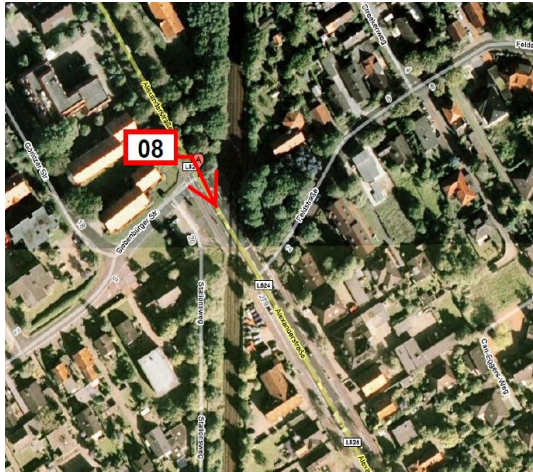


Quelle: DB AG



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG i.O.

Aufhebung Bahnübergang Alexanderstraße Visualisierung – Höherlegung der Bahn





Bahnübergänge

- Alexanderstraße
- **Am Stadtrand**

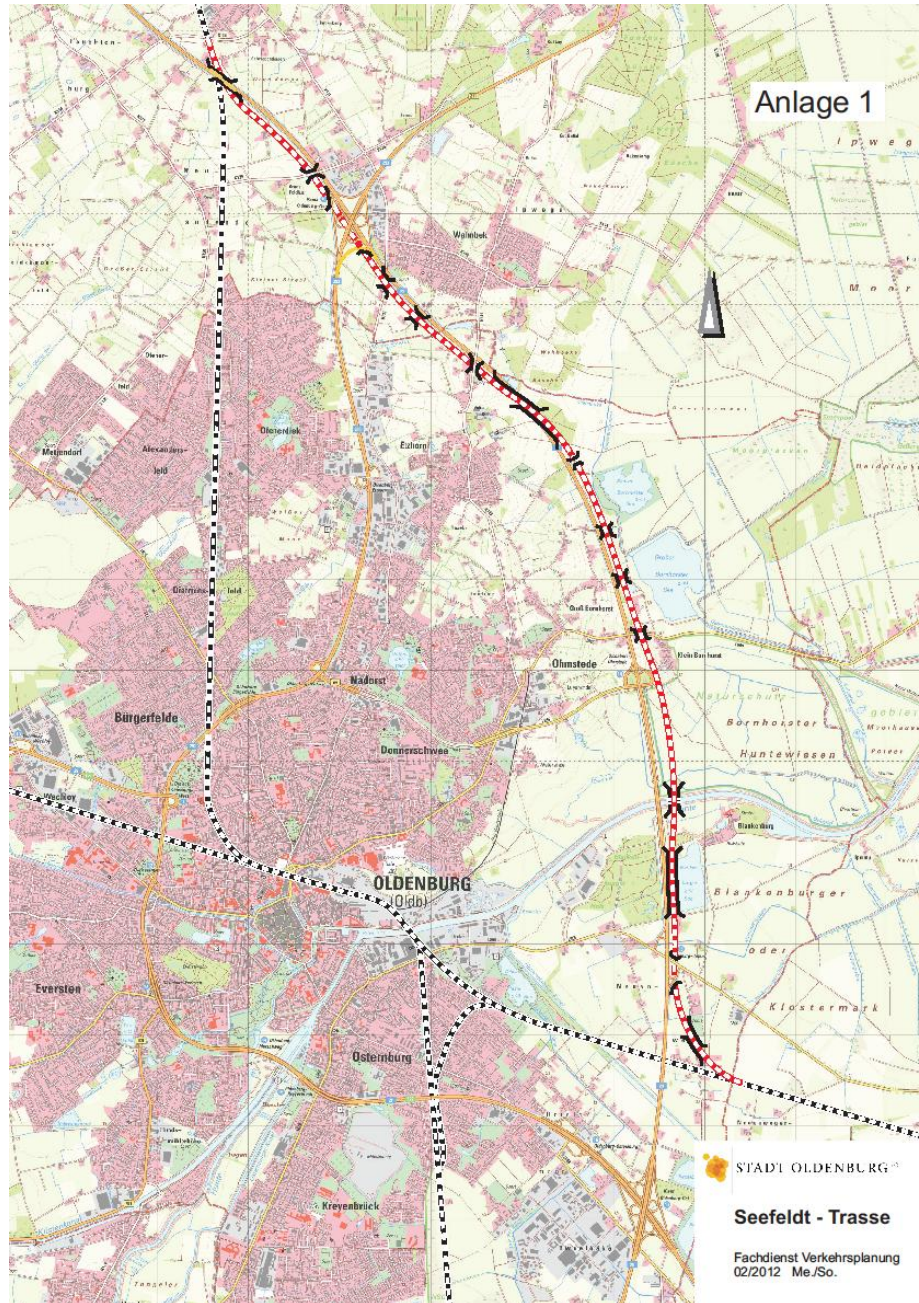




Umgehungstrassen

- Alternativen





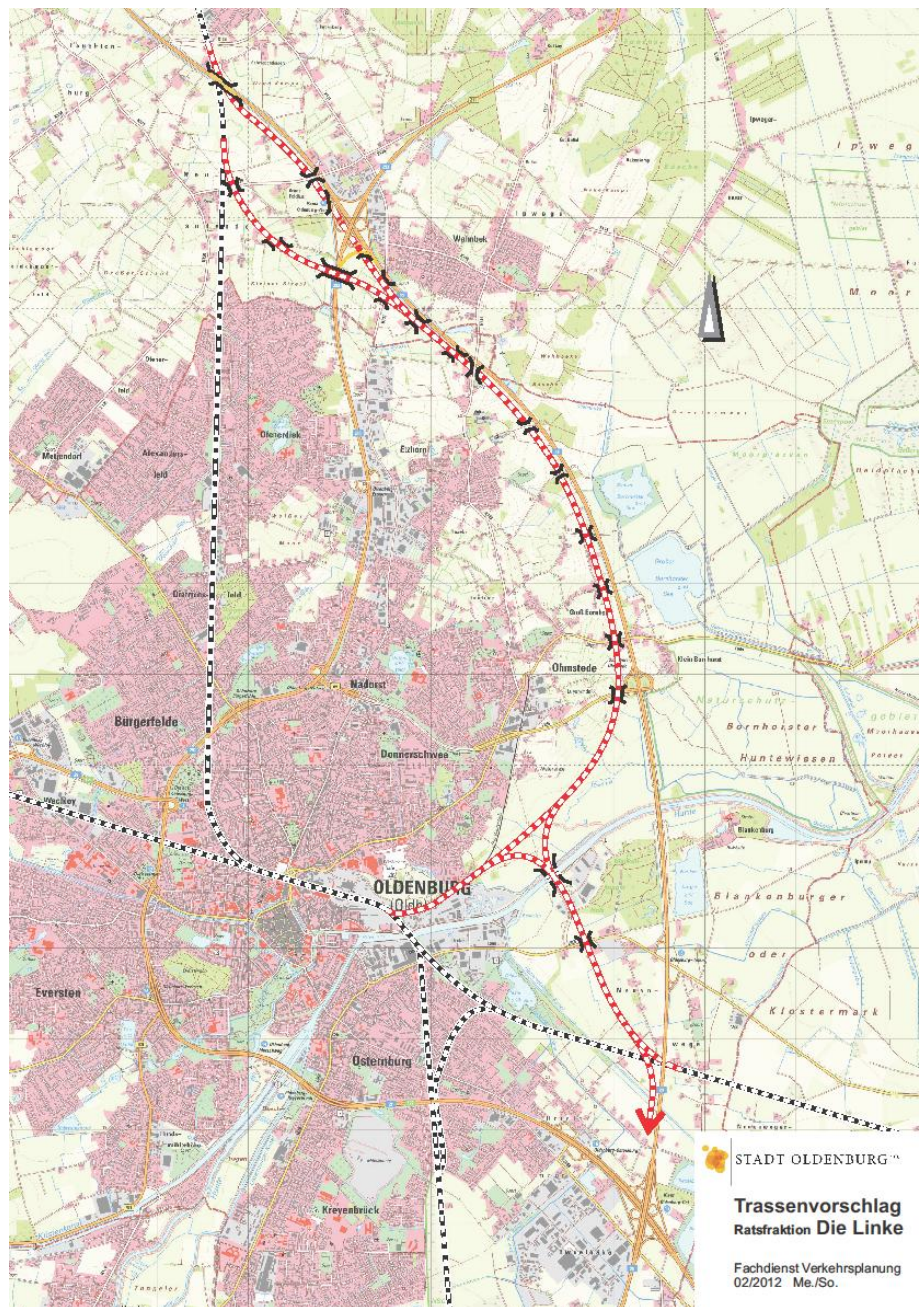
STADT OLDENBURG

Seefeldt - Trasse

Fachdienst Verkehrsplanung
02/2012 Me./So.



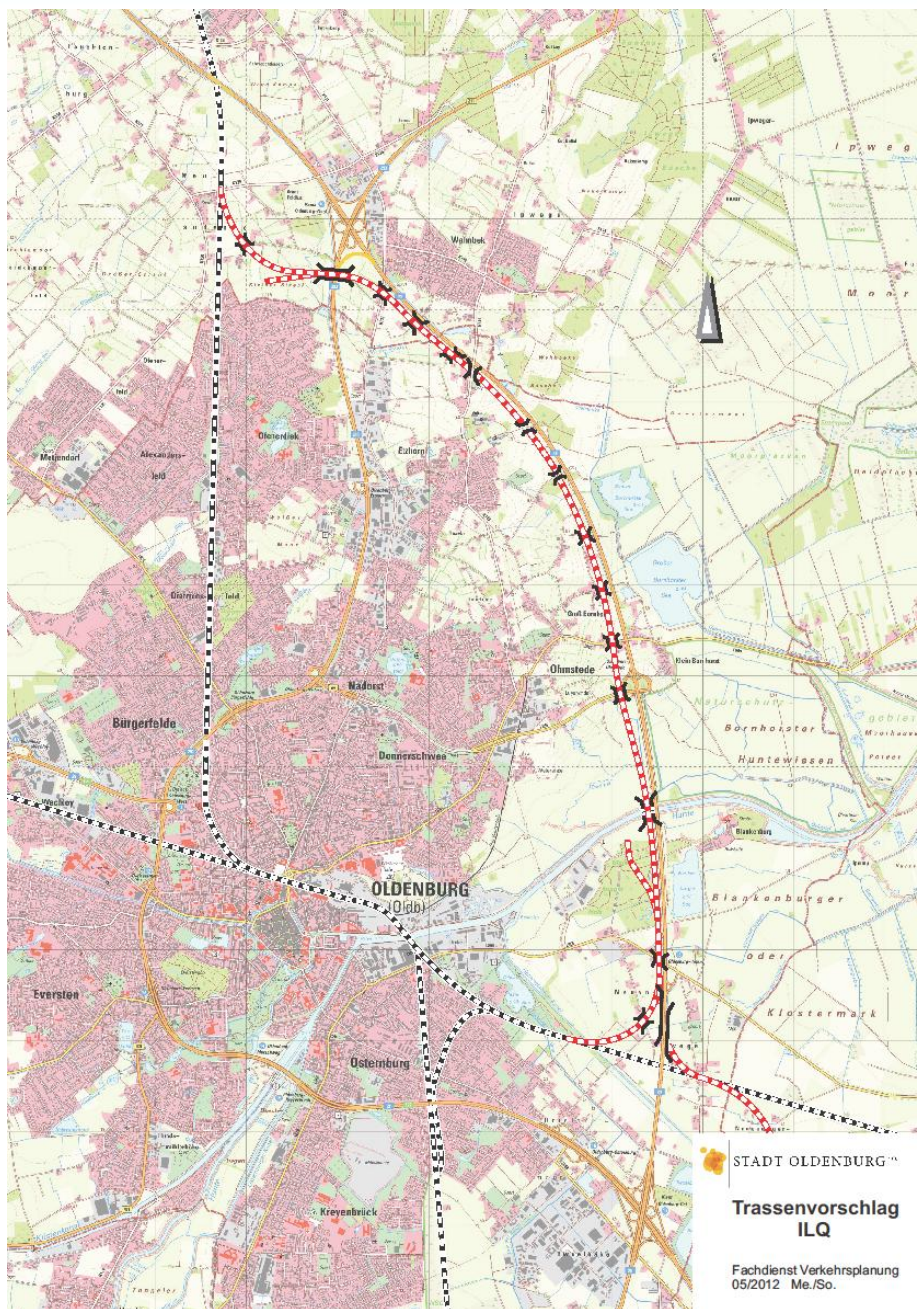
Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG I.O.



STADT OLDENBURG "

Trassenvorschlag
Ratsfraktion Die Linke

Fachdienst Verkehrsplanung
02/2012 Me./So.



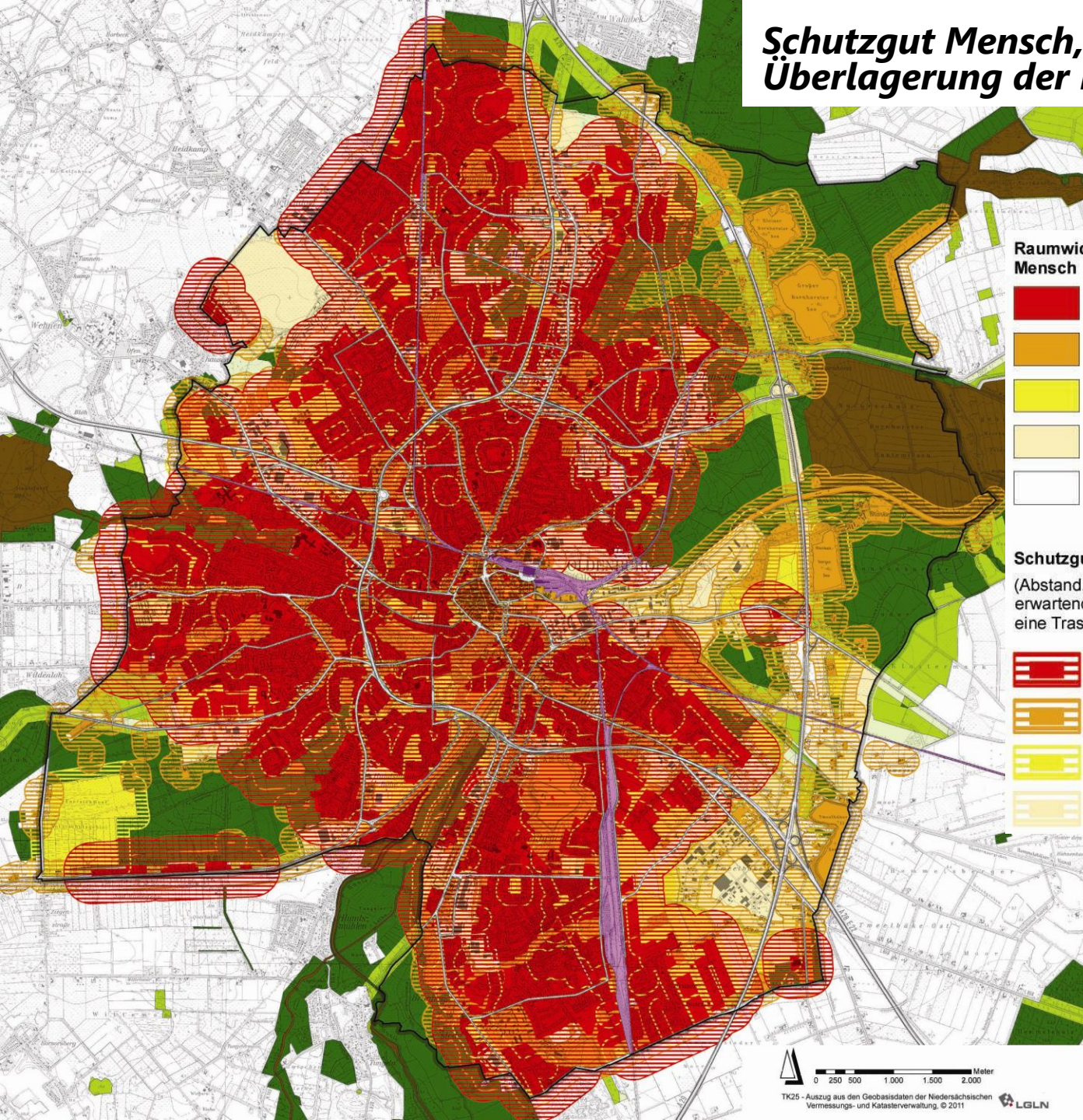
STADT OLDENBURG
**Trassenvorschlag
ILQ**
Fachdienst Verkehrsplanung
05/2012 Me./So.



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG I.O.



Schutzgut Mensch, Natur und Landschaft Überlagerung der Raumwiderstände



Raumwiderstände der Schutzgüter

Mensch



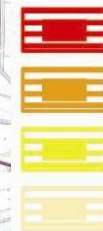
sehr hoch
hoch
mittel
gering
sehr gering

Natur und Landschaft



Schutzgut Mensch - Lärm-Abstandspuffer

(Abstand, in dem auf Grund von potenziell zu erwartenden grenzwertüberschreitenden Lärmimmissionen eine Trassenplanung vermieden werden sollte)



Raumwiderstand sehr hoch, Puffer 350 m
Raumwiderstand hoch, Puffer 150 m
Raumwiderstand mittel, Puffer 150 m
Raumwiderstand gering, Puffer 50 m



TK25 - Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG I.O.

Erkenntnisse Raumwiderstandsanalyse

- ⇒ **Schutzgut Mensch: weite Bereiche mit sehr hohem Raumwiderstand;** Flächen mit geringerem Raumwiderstand finden sich überwiegend am Stadtrand sowie im östlichen Stadtgebiet
- ⇒ **Schutzgut Natur und Landschaft: großflächige sehr hohe und hohe Raumwiderstände vorwiegend am Stadtrand, im östlichen Stadtgebiet (Bornhorster Wiesen) sowie entlang von Grün- und Wasserflächen**
- ⇒ **Bereiche mit geringem Raumwiderstand in Bezug auf das Schutzgut Mensch sind tendenziell mit hohen und sehr hohen Raumwiderständen bezüglich des Schutzgutes Natur und Landschaft belegt**
 - ⇒ **d. h. kein durchgängiger Korridor ist frei von hohen und sehr hohen empfindlichen Raumwiderständen**



Diskussion zur Gewichtung der Schutzgüter

⇒ Wird dem Schutzgut Natur und Landschaft das höchste Gewicht beigemessen, so ist die vorhandene Bahntrasse deckungsgleich mit dem zu wählenden konfliktarmen Korridor.

⇒ Stehen Natur und Landschaft und das Schutzgut Mensch gleichwertig nebeneinander, so wäre gleichfalls die vorhandene Bahntrasse als konfliktarmer Korridor zu wählen.

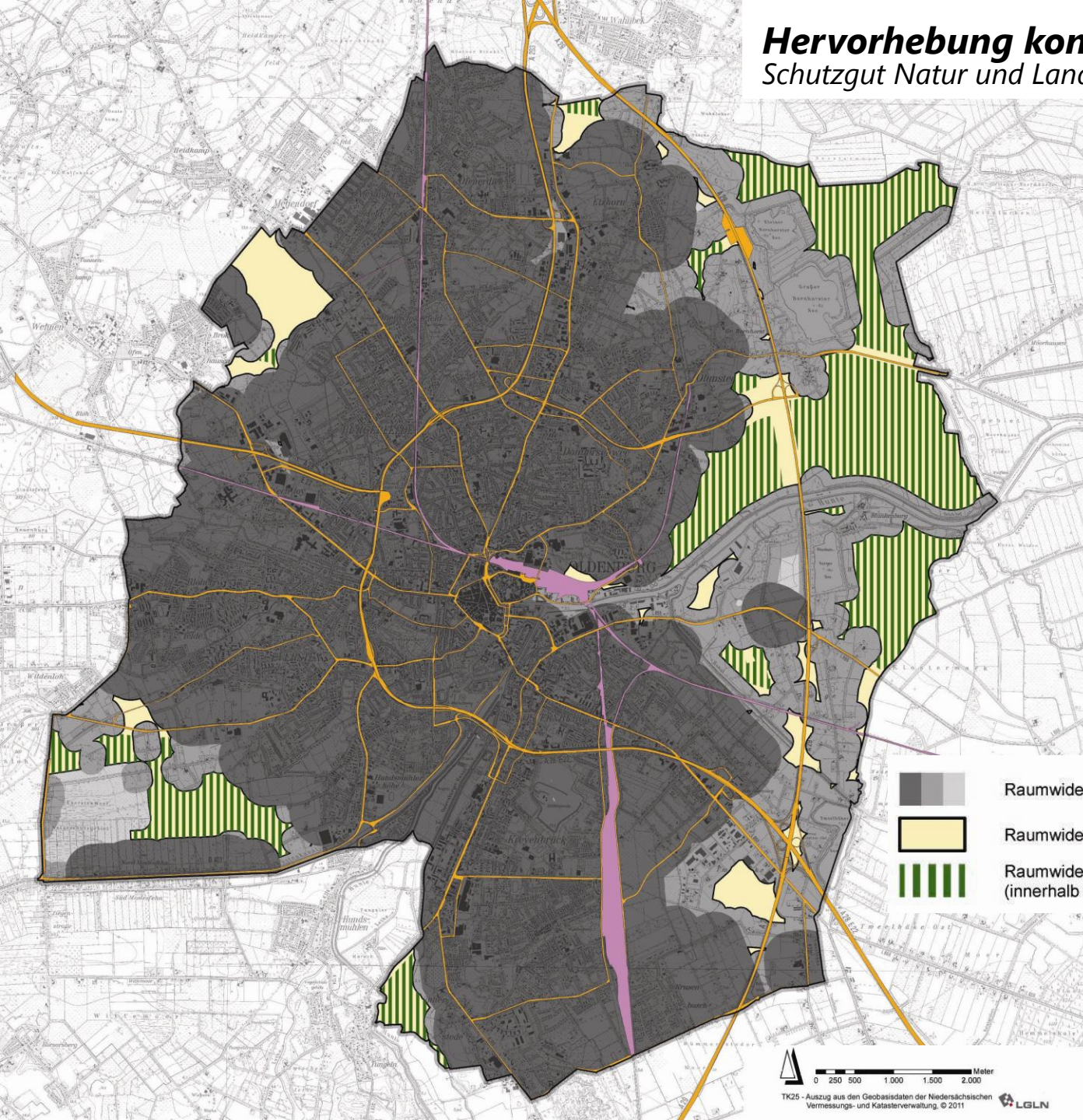
⇒ **In diesen beiden Fällen ist die Suche nach konfliktarmen Korridoren beendet.**

⇒ **Sollen weitere Varianten geprüft werden, so ist damit die Prämisse verbunden, das dem Schutzgut Mensch ein höheres Gewicht beigemessen wird als dem Schutzgut Natur und Landschaft.**



Hervorhebung konfliktarmer Korridore

Schutzgut Natur und Landschaft nachrangig gewichtet



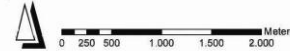
Raumwiderstand Mensch - sehr hoch, hoch, mittel



Raumwiderstand Schutzgut Mensch - gering und sehr gering



Raumwiderstand Natur und Landschaft - hoch und sehr hoch (innerhalb der obigen Flächen)



TK25 - Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG i.O.



Ersatz der Eisenbahnklappbrücke über die Hunte





BILD. ARCHIV/THOMAS HUSMANN





Präferenzlösung im Gutachten

- Aufgabe der höhen-
gleichen Bahnübergänge
- Stau
 - 2 x Stedinger Straße
 - Schulstraße





Prof. Dr. Bernhard Stür

- Informationen zur rechtlichen Situation





5 Alternativen im Zusammenhang mit der schienengebundenen Hafenhinterlandanbindung in Oldenburg

1.

- Bau einer Eisenbahnumgehungstrasse (EUT) für den Güterverkehr entlang der A29, vorwiegend auf der Ostseite der BAB (Seefeldttrasse)
- Kein Ausbau der Bestandsstrecke im Stadtgebiet

2.

- Bau einer Eisenbahnumgehungstrasse (EUT) für den Güter- und Personenzugverkehr entlang der Westseite der A29 mit Rückführung in den Hauptbahnhof
- Aufgabe der Bestandsstrecke im Stadtgebiet und Neunutzung der aufgelassenen Bahnflächen



3.

- Schienenausbau der Bestandsstrecke (Elektrifizierung, vorsorgender Schallschutz, Bahnunterführung Alexanderstraße) **ohne** Bahnunterführung Am Stadtrand (höhengleiche Lösung)
- Ergänzend als weitergehenden Schutz vor Schienenlärm die Forderung nach einer in ihrer Lage noch unbestimmten Eisenbahnumgehungstrasse (EUT).

4.

- Schienenausbau der Bestandsstrecke (Elektrifizierung, vorsorgender Schallschutz, Bahnunterführung Alexanderstraße) **mit** Bahnunterführung Am Stadtrand
- Ergänzend als weitergehenden Schutz vor Schienenlärm die Forderung nach einer in ihrer Lage noch unbestimmten Eisenbahnumgehungstrasse (EUT).

5.

- Schienenausbau der Bestandsstrecke (Elektrifizierung, vorsorgender Schallschutz, Bahnunterführung Alexanderstraße) mit/ohne Bahnunterführung Am Stadtrand
- Keine Initiative für den Bau einer Eisenbahnumgehungstrasse (EUT)

Dies entspricht der Position der Deutschen Bahn AG.



53°8'N 8°13'O WWW.OLDENBURG.DE

Eisenbahn-Anbindung Jade-Weser-Port



Infos zu
Beteiligungsmöglichkeiten
am Planfeststellungsverfahren

Informationen zum
Planfeststellungsverfahren
im



Flyer

und unter
www.oldenburg.de

Planerische Vorbereitungen

- Erstellung der Planunterlagen (durch Deutsche Bahn AG)
- Informationsveranstaltungen (durch Deutsche Bahn AG)
- Antrag auf Planfeststellung (durch Deutsche Bahn AG)

Planfeststellungsverfahren

- Prüfung der Planunterlagen (durch Eisenbahn-Bundesamt)
- Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden beziehungsweise Träger öffentlicher Belange sowie der Umweltverbände (durch Anhörungsbehörde)
 - Planoffenlegung 1 Monat
 - Einwendungsmöglichkeiten bis 2 Wochen nach Ablauf der Planoffenlegung
 - Erörterungstermin
- Planfeststellungsbeschluss (durch Eisenbahn-Bundesamt)
 - Prüfung, Begutachtung, Abwägung
 - Entscheidung

Rechtsbehelf

Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Bundesverwaltungsgericht: möglich

Vereinfachtes Ablaufschema

Planfeststellung und Bürgerbeteiligung

