

Verwaltung macht sich völlig unglaubwürdig **Kostenschätzung zur Bahnumgehung beruht auf gravierenden Fehlern**

Mit der Kostenabschätzung der Verwaltung vom 10.4.2012 über Alternativen zum Schienenausbau im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 1 (Stadtstrecke) macht sich die Verwaltung völlig unglaubwürdig. Die dort vorgelegten Zahlen sind offenkundig falsch. Zugleich fällt die Verwaltung ihrer eigenen Prozessvertretung in dem noch laufenden Hauptverfahren gegen die Planfeststellungsbeschlüsse 2 und 3 (nördlich von Oldenburg) in den Rücken, weil hier erstmalig Zahlen für eine Alternativtrasse an der A29 vorgelegt werden, die den bisher bekannten und von der Stadt selbst vorgelegten Zahlen diametral widersprechen.

Die Stadtverwaltung hat durch den von ihr beauftragten Rechtsanwalt Prof. Stürer mit Schriftsatz vom 16.10.2011 gegenüber dem Bundesverwaltungsgericht vortragen lassen:

„Eine Umgehungstrasse Oldenburg entlang der A 29 ist eindeutig vorzugswürdig... Die Variante A 29 ist kostengünstiger.... Die Kosten einer solchen vom Niedersächsischen Wirtschaftsministerium einmal angedachten Trasse sind durch die Projektträgerin selbst und das BMVBS auf ca. **180 Millionen €** geschätzt worden (s. Schreiben des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Hirche, vom 29.3.2007, Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Roth vom BMVBS vom 13.4.2007, Kurzbericht eines Gespräches von Vertretern der IBO im Niedersächsischen MWAV vom 25.4.2007, was die Gesprächsteilnehmer bekunden können). ... Demgegenüber betragen die Kosten einer Ertüchtigung der vorhandenen Strecke allein durch Oldenburg hindurch weit mehr als 250 Millionen €.“

Die jetzt vorgelegte Kostenschätzung rechnet die Kosten der Alternativtrasse entlang der A 29 künstlich hoch. So werden z.B. an der Trasse Lärmschutzwände in gleicher Höhe berechnet wie bei Stadtstrecke, die mitten durch die Wohngebiete geht. Die Kosten der notwendigen Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Hunte werden bei Trasse entlang der A29 einbezogen, bei der der Stadtstrecke dagegen nicht, obwohl die Wasser- und Schifffahrtsdirektion auf einen Neubau der Brücke für jeden Fall der Trassenführung drängt. Es werden Brückenbauwerke eingerechnet, die überhaupt nicht erforderlich sind, z.B. eine neue Unterführung in Rastede unter der A29 oder das Durchfahren des BAB-Nordkreuzes mit der Bahn. Es wurde weiter nicht eingerechnet, dass bei Wegfall der alten Strecke zahlreiche baureife Grundstücke frei würden, die die Bahn zur Verringerung der Gesamtkosten als Bauland verkaufen könnte. Auf der anderen Seite wurden die Kosten des Ausbau der alten Strecke künstlich runtergerechnet und nicht einbezogen, dass die geplanten Lärmschutzwände die Anforderungen der 16.BimschVO an die Lärmvorsorge nicht erfüllen können und deshalb Entschädigungszahlungen an tausende Bewohner der Stadt fällig werden. Die Stadtverwaltung selbst hat gegenüber dem Bundesverwaltungsgericht vortragen lassen, dass 20.000 bis 30.000 Menschen betroffen sind.

Wenn man alle Kostengesichtspunkte einbezieht, wäre die Umgehungstrasse entlang der A29 nicht teurer als der Ausbau der alten Trasse. Man kann die gravierenden Fehler der Kostenschätzung der Verwaltung nur mit politisch motivierten Vorgaben erklären, eine Umgehungstrasse mit pseudo-fachlichen Zahlen schlecht zu reden.

Ergänzend soll noch erwähnt werden, dass für den Personenbahnverkehr von Wilhelmshaven selbstverständlich keine Lok am Bahnhof Oldenburg umgekoppelt werden müsste, wie in der NWZ vom 13.4. 12 zu lesen war, weil die Züge der Nord-West-Bahn Führerstände vorne und hinten haben. Es wäre deshalb kein großes Problem, den Personenverkehr aus Wilhelmshaven von Osten in den Bahnhof hineinfahren und nach Osten wieder herausfahren zu lassen. Die gleiche Situation gibt es jetzt auch beim Bahnhof in Leer.

Hans-Henning Adler MdL, Mitglied des Verkehrsausschusses, stellvertr. Fraktionsvors. der LINKEN