



Lärmschutz im Verkehr

LiVe, Margaretenstraße 12, 26121 Oldenburg, mail: [laermschutz.im.verkehr@gmx.de](mailto:laermschutz.im.verkehr@gmx.de)

Oldenburg, den 15.04.2017

PRESSE

### **Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) erhebt massive Einwendungen gegen den Ausbau der Oldenburger Stadtstrecke für den Bahngüterverkehr.**

- Live und IBO haben den in Sachen Eisenbahn sehr erfahrenen Umweltverband für das Oldenburger Verfahren interessieren können -

Die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS), deren Mitglieder LiVe und IBO sind, hat erneut gegen den Ausbau der Oldenburger Bahnstrecke für den Schwerstgüterverkehr Einwendungen erhoben. Der genaue Text ist über die Hompages von LiVe und IBO zu erfahren (<http://www.laermschutz-im-verkehr.de/blog/startseite> oder <http://www.ibo-oldenburg.de/wordpress/einwendungen/> ).

Die BVS ist (ebenso wie Rat und Verwaltung der Stadt Oldenburg) davon überzeugt, dass auch diese Pläne der DB nicht genehmigungsfähig sind. Bereits die öffentliche Auslegung dieser Pläne sei verfahrensfehlerhaft, inhaltlich wird eine „ungenügende“ Umweltverträglichkeitsprüfung gerügt. Schon die Anhörung zum ersten Antrag der DB im Dez 15/Jan 16 hatte groben Mängel gezeigt und deshalb die Überarbeitung und nun erfolgte Neubekanntmachung der Pläne im März 2017 erforderlich gemacht.

Die BVS rügt u.a.:

- Die Unvollständigkeit der ausgelegten Pläne. Dies verhindere für den Bürger und die Genehmigungsbehörde eine qualifizierte Prüfung der Überlegungen der DB zu den vorgeschriebenen Erwägungen einer Alternativplanung (Umfahrung).
- Soweit zu Schall und Erschütterung neue Unterlagen ausgelegt wurden, sind diese nicht nur offensichtlich fehlerhaft, sondern z.T. auch noch in sich widersprüchlich. So schlägt die DB z.B. vor, zur Verminderung von Erschütterungen im Bereich „Ziegelhof“ „Schienenstegdämpfer“ einzubauen, unterschlägt aber die damit zwangsläufig verbundene Erhöhung der Lärmimmissionen. Diese Erhöhung (um ca. 3 dB(A)) ist ebenso wenig wie der nach Stand der Technik erforderliche Unsicherheitszuschlag (4 dB(A)) berücksichtigt, so dass unter Herausnahme des von der DB immer noch zu Unrecht beanspruchten

„Schienenbonus (5 dB(A)) sich schon alleine daraus rechnerisch eine mit 12 dB(A) zu Lasten der Betroffenen ergebende Berechnungsdifferenz ergibt. Ein +/- von 10 dB(A) bedeutet aber eine Verdoppelung/Halbierung der Lärmempfindung.

- Die Risikoanalyse zur Zerstörung der Trinkwasserversorgung der gesamten Stadt Oldenburg im Falle einer Havarie mit wassergefährdenden Stoffen fehlt noch immer, obwohl diese bereits im Januar 2016 im Anhörungsverfahren verbindlich zugesagt wurde.
- Die Untersuchungen zur betroffenen Fauna sind aus fachlich-wissenschaftlicher Sicht völlig wertlos. Die daraus gezogenen Schlussfolgerungen sind unbrauchbar. Vergleichende Untersuchungen zwischen Stadt- und Umfahrungsstrecke zu Vorkommen, Gefährdungen und Schäden, insbesondere durch Kollision querender Fauna, sind von den Gutachtern nicht einmal angedacht worden.
- Insbesondere fehlt aber eine in sich geschlossene, vollständige und vergleichende Darstellung aller Vor- und Nachteile zwischen Stadt- und Umgehungsstrecke sowie die daraus abgeleitete nachvollziehbare (schlüssige) Begründung der DB für ihre Entscheidung, die Stadtstrecke für den Schwerstgüterverkehr einer transnationalen „TEN-Strecke“ auszubauen. Die von der DB vorgebrachten Teilaspekte (wie etwa Zeit- und Kostenersparnis) genügen den Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung mit Sicherheit nicht. Dass im Übrigen der Neubau reibungsloser und schneller zu erreichen ist als der Ausbau der Strecke „unter rollendem Rad“ ist bereits 2014 in einer Dokumentation von LiVe nachgewiesen worden. Aber auch der Teilaspekt „Kosten“ stellt sich angesichts der unbestrittenen Notwendigkeit des Abrisses und Neubaus der BAB - Huntebrücke vollkommen neu. Hier gilt es die Vorteile einer gebündelten Planung und Bauausführung auszunutzen.

Dr. Armin Frühauf  
- Vorsitzender-

Prof. Dr. Gernot Strey  
- Pressesprecher -