

Sonntag, 03. März 2013

HOME [LOKALES](#) [NACHRICHTEN](#) [PANORAMA](#) [SPORT](#) [FOTOS](#) [VIDEOS](#) [UNI](#) [BLOGS](#) [EXTRA](#) [ANZEIGEN](#)

[Lübeck \(/Lokales/Luebeck\)](#) [Ostholstein \(/Lokales/Ostholstein\)](#) [Bad Schwartau \(/Lokales/Bad-Schwartau\)](#) [Segeberg \(/Lokales/Segeberg\)](#)

[Stromarn \(/Lokales/Stormarn\)](#) [Lauenburg \(/Lokales/Lauenburg\)](#) [Nordwestmecklenburg \(/Lokales/Nordwestmecklenburg\)](#)

[Lokales \(/Lokales\)](#) > [Ostholstein \(/Lokales/Ostholstein\)](#)

[Veranstaltungen \(/Lokales/Veranstaltungen\)](#)

Oldenburg

Die Trassensuche der Bahn bei Oldenburg

Alternativen zu einer Querung des Oldenburger Bruchs sind im Verfahren nicht geplant. Aber es gibt Konzepte privater Initiativen.

14.02.2013 20:10 Uhr



Die rote Linie zeigt die Vorzugstrasse der Bahn mit einem neuen Haltepunkt am Bruchweg. Die blaue Linie wäre die Alternativtrasse, wenn nordöstlich von Oldenburg die X-Trasse gewählt werden sollte. Die grüne Linie zeigt verschiedene Varianten einer Westumfahrung, die schwarze die Begrenzung des Untersuchungskorridors. Außerdem sind der vorhandene Bahnhof (gelb) sowie ein möglicher Stadtbahnhof (grün) eingezeichnet.

Von Holger Marohn

Oldenburg. Das Jahrhundertprojekt wirft einen mächtigen Schatten voraus. Mit dem Beginn des Raumordnungsverfahrens (ROV) der Schienenanbindung, in dem alle Bürger ihre Stellungnahme zu den Plänen abgeben können, macht sich die Feste Fehmarnbeltquerung bereits heute bemerkbar. Die Pläne der Bahn beschäftigen derzeit die betroffenen Gemeinden Ostholsteins — so auch die Stadt Oldenburg, deren Situation in dieser Folge unserer LN-Serie zur Schienenanbindung vorgestellt wird.

Da für die schnellen Güter- und Personenzüge die Kurven im Oldenburger Stadtgebiet zu eng sind, favorisiert die Bahn eine neue Trasse (1A.10, siehe Karte) weiter südlich durch das Oldenburger Bruch.

Diese soll in Höhe des Gewerbegebietes Sebenter Weg von der Bestandstrasse abgehen und in Höhe des östlichen Ortsausganges von Oldenburg wieder auf die Bestandstrasse einmünden. Eine nur unwesentlich andere Trasse (X.8) würde sich in dem Bereich ergeben, wenn für den weiter nördlichen Bereich die siedlungsferne Trasse, die sogenannte X-Trasse, realisiert werden würde.

Da das Bruch unter dem Meeresspiegel liegt und die Züge nur geringe

Anzeige



Steigungen bewältigen können, muss im Bruch voraussichtlich ein bis zu neun Meter hoher und 50 Meter breiter Damm aufgeschüttet werden. Auf diesem wird dann noch eine Lärm- oder Sichtschutzwand gebaut. Da die Trasse durch die verlandeten Flächen des Oldenburger Grabens verläuft, müssen voraussichtlich auch große Mengen des nicht tragfähigen Untergrundes ausgekoffert werden. Außerdem befindet sich im westlichen Bereich des Bruchs noch eine Mülldeponie aus der Nachkriegszeit mit entsprechenden Altlasten (die LN berichteten (/Lokales/Ostholstein/Oldenburger-Deponie-koennte-teuer-werden)). Als Baustellenzufahrt für die Kies- und Materialtransporte sind der Milchdamm und der Bruchweg vorgesehen. Genaue Angaben über die zu transportierenden Materialmengen gibt es in den Unterlagen der Bahn nicht. Der Milchdamm ist auch der spätere Zubringer für den neuen Oldenburger Bahnhof, genauer gesagt für den „Haltepunkt“ — wie es im Bahnjargon korrekt heißt. Dafür müssten dort auch ein Busbahnhof und Parkplätze gebaut werden. Einzelheiten dazu werden in einem späteren Planfeststellungsverfahren festgelegt.

Eine anderes Bahnhofskonzept hat der ehemalige Oldenburger Dr. Folckert Lüken-Isberner, inzwischen für die Uni Kassel tätig, entwickelt. Dies sieht den Erhalt des vorhandenen Oldenburger Bogens für den Personenverkehr vor. In diesem Zuge könnte dann im Bereich zwischen dem ehemaligen Oldenburger Stadtbahnhof (heute „Schusters“) und dem Schützenhof ein innenstadtnaher Haltepunkt entstehen. Nach den Visionen Lüken-Isberners könnten dort dann nicht nur ICE-Züge und die heutigen Regionalbahnen halten, sondern auch moderne Regionalexpress-Züge, die künftig zwischen Nykøbing und Lübeck oder sogar Hamburg verkehren. Dieser neue Haltepunkt an historischer Stelle würde eine fußläufige Anbindung nicht nur der Innenstadt, sondern auch der örtlichen Schulen, vor allem der Beruflichen Schule und des Gymnasiums, bedeuten.

Auch für die großräumige Trassenführung im Bereich Oldenburg gibt es alternative Vorschläge: Eine sogenannte Westumfahrung Oldenburgs parallel zur Autobahn mit einem neuen Bahnhof, möglicherweise an der K 48 Richtung Weissenhäuser Strand. Sie ist allerdings nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens, weil sie während der sogenannten Antragskonferenz nicht mit aufgenommen wurde. Dennoch gibt es entsprechende Forderungen, eine Westumfahrung, die entweder an der Autobahn weitergeführt werden könnte oder die Autobahn kreuzt und östlich von Oldenburg auf die Bestandstrasse oder die X-Trasse münden könnte, zumindest ernsthaft zu prüfen. Diese Forderung wird vor allem vom Arbeitskreis Bahntrasse Oldenburg forciert, von der Gemeinde Gremersdorf als kommunalem Nachbarn hingegen kategorisch abgelehnt.

• Weitere Informationen zum Raumordnungsverfahren gibt es unter ln-online.de/ROV (<http://ln-online.de/ROV>) sowie zu den alternativen Konzepten unter www.bellabox.de (<http://www.bellabox.de>).

DREI FRAGEN AN



Oldenburgs Bürgermeister Martin Voigt (parteilos).

1 Welche Chancen bietet die neue Trasse für Oldenburg?

Erst einmal wird der Bahnverkehr aus der Ortslage herausgenommen, wodurch sich neben Entlastungen für einige Bereiche neue Entwicklungsmöglichkeiten bieten. In Zusammenhang mit der Fehmarnbeltquerung wird Dänemark auch über die Bahn näher an uns heranrücken. Daraus ergibt sich zwar nicht von allein ein stärkerer touristischer Austausch, sehr wohl aber die Chance dazu.

2 Welche negativen Auswirkungen drohen der Stadt? Sorgen machen mir die drohende Lärmbelastung und das Problem, dass ein neuer Haltepunkt weiter von der Stadt abrücken muss. Bei der geplanten Trassenführung durch das Oldenburger Bruch erschreckt mich die Bauweise auf einem bis zu neun Meter hohen Damm mit noch einmal sechs Meter hohen Lärmschutzwänden.

3 Was wird die Stadt dagegen machen?

Wir werden uns mit unserer eigenen Stellungnahme in das Raumordnungsverfahren einbringen, um zu versuchen, die negativen Auswirkungen zu verhindern oder zumindest zu minimieren. Dafür haben wir anwaltliche Unterstützung und stimmen uns mit dem Kreis und den Nachbarkommunen ab. Außerdem steht unser Bauamt den Interessierten bei der Einsichtnahme in die Unterlagen bestmöglich zur Seite, damit die Abgabe eigener Stellungnahmen leichter gemacht wird.