

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Dr. Diether Dehm, Birgit Menz und der Fraktion DIE LINKE.

Kosten, Auswirkungen und Alternativen des Ausbaus der Bahnstrecke 1522 im Oldenburger Stadtgebiet

Im Jahr 2012 wurde der JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven eröffnet. Das prognostizierte Umschlagsziel von 2,7 Mio. TEUR/Jahr wurde bisher mit einer Menge von 67 000 TEUR im Jahr 2014 bisher weit verfehlt. In diesem Jahr sind die Umschlagszahlen deutlich gestiegen. Mit dem Ausbau der Elektrifizierung und dem Ausbau der Bahnstrecke 1522 (Oldenburg–Wilhelmshaven) soll eine leistungsfähige Schienenhinterlandanbindung für die erwartete Steigerung der Gütermenge geschaffen werden (<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/oldenburg-wilhelmshaven>).

Die Elektrifizierung dieser Trasse ist als neues Vorhaben für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet. Neben dem Anbringen einer Oberleitung ist laut der Deutschen Bahn AG (DB AG) unter anderem die Anpassung der Achslast (so genannte Radsatzlasten) von 22,5 auf 23,5 Tonnen vorgesehen (ebd.). Zudem soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch innerhalb des Stadtgebietes von 100 km/h auf 120 km/h erhöht werden (ebd.). Die DB AG rechnet mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen bis zum Jahr 2022.

Bis zum Jahr 2025 wird von der Vorhabenträgerin eine Steigerung des Schienengüterverkehrs (SGV) auf insgesamt 77 Züge pro Tag (bisher acht) erwartet. Mindestens 31 davon werden in der Nacht (22 bis 6 Uhr) fahren (zz. bis zu fünf). Hinzu kommt die konstant bleibende Zahl von 44 Zügen im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV). Insgesamt wird im Jahr 2025 mit einer täglichen Belegung der Strecke von 121 Zügen/24 Stunden gerechnet (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Einwendung_Stad_Oldenburger.pdf).

Gegen das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren (PFA 1) zum Ausbau des Abschnittes Oldenburg–Rastede haben im April 2014 die Stadt Oldenburg, 8 600 Bürgerinnen und Bürger sowie 35 Träger öffentlicher Belange Einwendung erhoben. Sie befürchten laut Zusammenfassung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr:

- Eine räumliche Zerteilung der Stadt Oldenburg durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und nachteilige Auswirkungen auf das Stadtbild;
- gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen und Anwohner durch die Erhöhung der Lärm- und Feinstaubbelastung;
- Gebäudeschäden durch zunehmende Erschütterungen;
- Wertminderung von Grundstücken und die Verminderung von Mieteinnahmen;

- Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs durch lange Wartezeiten vor Schranken;
- Erhöhung der Anzahl und des Anteils von Gefahrguttransporten durch Oldenburg;
- Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs auf der Hunte und des Hafensbetriebs durch verkürzte Öffnungszeiten der Hunteklappbrücke;
- Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Lärm, Erschütterungen, Verkehrsbehinderungen und verringertem Parkraum (www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=121747&_psmand=135).

Die Stadt Oldenburg, Bürgerinnen und Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange fordern die Prüfung einer Stadtumgehungsstrecke für Güterzüge als Alternative. Eine solche Umfahrung ist als zu untersuchendes Vorhaben für den BVWP 2015 angemeldet (Ifd. Nr. 314 „NBS Güterumgebungsbahn Oldenburg“, siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-uebersicht-vorhaben-strasse.pdf?__blob=publicationFile).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welcher Realisierungsdauer für den Ausbau des PFA 1 geht die Bundesregierung aus (inkl. Aufhebung Bahnübergang – BÜ – Alexanderstraße)?
2. Bis wann lässt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der geplante Ausbau der gesamten Bahnstrecke 1522 umsetzen?
3. In welchem Zeitraum ließe sich nach Auffassung der Bundesregierung die Umgehungsstraße (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/Bilder/41/411/Bahn/Alternativstrecke_Oldenburg_PFA_1.jpg) entlang der Autobahn realisieren (wenn keine Angabe vorliegt, bitte schätzen)?
4. Hält die Bundesregierung es für vertretbar, dass nach Ausbau des PFA 1 in der Gesamtbetrachtung Tag- und Nachtzeitraum nur 60 bis 65 Prozent der auftretenden Schutzfälle (Überschreitung der Grenzwerte 70 Dezibel (dB) am Tag/60 dB in der Nacht) gelöst werden (www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 97)?
5. Welche Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung für die zusätzlich erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster), die bei Ausbau der Stadtstrecke trotz Lärmschutzwänden erforderlich werden, anfallen, und sind diese Kosten in das Nutzen-Kosten-Verhältnis einbezogen (bitte begründen)?
6. Von wie vielen Schutzfällen geht die Bundesregierung beim Bau der Umgehungsstraße aus und von wie vielen beim Ausbau der Stadtstrecke?
7. Wie viele der Schutzfälle an der Umgehungsstraße ließen sich mit Hilfe aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen zu welchen Kosten lösen (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?
8. Von welchen Kosten für die Güterumfahrung geht die Bundesregierung aus, wenn die Trasse anstatt über eine kostenintensive Aufständigung im Polder Donnerschwee II weiter entlang der A 29 geführt und modular an die Bahntrasse 1500 „Bremen–Oldenburg“ angeschlossen wird?

9. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit für den Ausbau der Stadtstrecke aus?

Bitte ebenfalls wie die Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Anlage_19_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 84 f.) aufschlüsseln nach:

- a) Oberbau,
- b) Erdbauwerke und Entwässerung,
- c) Bahnübergänge,
- d) Ingenieurbauwerke,
- e) leit- und sicherungstechnische Anlagen,
- f) Bahnstrom,
- g) Anpassungsmaßnahmen,
- h) Sicherung und Verlegung von kreuzenden Ver- und Entsorgungsleitungen (Strom, Straßenbeleuchtung, Fernmelde, Gas, Wasser, Abwasser usw.),
- i) Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen,
- j) Verkehrssicherung Schiene bzw. Straße
sowie gesondert
- k) Kleinleistungen,
- l) Baustelleneinrichtung,
- m) Grunderwerb.

10. Sind beim Bau der Umgehungsstraße zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden erforderlich?

Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Kosten?

11. Von wie vielen durch den Stadtstreckenbau lärmbedingt wertverminderten Grundstücken geht die Bundesregierung bei Ausbau der Stadtstrecke und beim Bau der Umgehungsstraße aus?

12. Wurde ermittelt, wie viele Grundstücke und Immobilien nach dem Ausbau der Stadtstrecke im Wert verfallen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie viele sind dies, und auf welchen Betrag summiert sich der Wertverlust insgesamt?

13. Wird der Wertverlust des privaten Wohneigentums und der privaten Grundstücke in die Berechnung der Gesamtkosten und Nutzen-Kosten-Analyse für den Ausbau der Stadtstrecke einbezogen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

14. Werden die von Wertverlust betroffenen Eigentümer in Geld entschädigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie wird dies bei den Gesamtkosten und der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt?

15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Berechnungen der Stadt Oldenburg, wonach der Ausbau der Stadtstrecke bei einem zwangsläufigen Neubau einer Huntebrücke durchschnittlich genauso teuer wäre wie die Umfahrung der Stadt Oldenburg (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Kostenabschätzung_Stand_18.09.12.pdf, S. 21)?
16. Geht die Bundesregierung bei Ausbau der Stadtstrecke durch Oldenburg von einer steigenden Feinstaubbelastung (z. B. Bremsabrieb) entlang der Strecke aus?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, geht von der steigenden Belastung eine Gesundheitsgefährdung für die Anwohnerinnen und Anwohner aus (bitte begründen)?
17. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um das Grundwasser vor baubedingten Schadstoffeinträgen (insbesondere in den empfindlichen Bereichen östlich des Hauptbahnhofs, zwischen Friedhofstraße und Gutspark Diedrichsfelde sowie im Wasserschutzgebiet „Alexandersfeld“) zu bewahren?
Finden regelmäßige Untersuchungen des Grundwassers während der Bauphase statt?
18. Welche konkreten Auswirkungen sind auf die Südbäke (Bahn-km 2,8), Nordbäke (Bahn-km 4,9) und Ofenerdieker Bäke (Bahn-km 5,6) zu erwarten, wenn die DB AG von einem „mittleren“ Risiko für diese Oberflächengewässer durch den Ausbau der Stadtstrecke ausgeht (www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 89)?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass durch die erforderliche Rodung der Grünzüge entlang der Ausbaustrecke ein hohes ökologisches Risiko für das Geländeklima in der Stadt Oldenburg besteht (www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 89), und welche Konsequenzen zieht sie gegebenenfalls?
20. Wird für die in der Ausbauphase verloren gehenden 4,84 Hektar Gehölze, 142 Einzelbäume und nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes i. V. m. § 22 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz geschützten Wallhecken ein Ausgleich geschaffen?
Wenn ja, wo und in welchem Umfang?
21. Werden vor der Verrohrung des neben der Trasse liegenden Entwässerungsgrabens in Ofenerdieker Untersuchungen zum Vorkommen besonders geschützter Amphibienarten (Bergmolch und Teichmolch) durchgeführt?
Wenn nein, warum nicht?
22. Welche Auswirkungen haben nach Auffassung der Bundesregierung die kurzfristigen Streckensperrungen während der mehrjährigen Ausbauphase der Stadtstrecke auf die Wettbewerbsfähigkeit des JadeWeserPorts?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass der Güter- und Personenverkehr im Vergleich zum Ausbau der Stadtstrecke während des Baus der Umgehungsstraße nicht zeitweise eingestellt werden muss (www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 84), und welchen Stellenwert hat diese Tatsache bei der Bewertung der Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
24. Wie viele Grundstücke privater Eigentümer müssen während der Ausbauphase der Stadtstrecke in Anspruch genommen werden?
Wie groß ist die genutzte Fläche privater Grundstücke insgesamt?

25. Erfolgt für die Nutzung privater Grundstücke während der Bauzeit eine Entschädigung in Geld?
Wenn nein, warum nicht?
26. Wie viele Grundstücke müssen für den Ausbau der Stadtstrecke dauerhaft erworben werden, und wie hoch sind die dafür veranschlagten Kosten?
27. Wie viele bahnahe Wohngebäude werden während der Zeit des Ausbaus von erheblichen Baulärmmissionen von mehr als 80 dB(A) betroffen sein?
Wird während der Nachtzeit auf besonders lärmintensive Bautätigkeiten verzichtet?
Wenn nein, warum nicht?
28. Von welcher Dauer werden die „kurzen Komplettsperrungen“ der Alexanderstraße für den Straßenverkehr sein, die im Erläuterungsbericht zum Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven erwähnt werden (www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 84)?
Wie häufig werden solche Sperrungen während der Bauzeit vorkommen?
29. Von welcher Dauer werden die „kurzen Vollsperrungen“ für den Eisenbahnverkehr sein, die im Erläuterungsbericht zum Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven erwähnt werden (www.strassenbau.niedersachsen.de/download/84279/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 84)?
Wie häufig werden solche Sperrungen während der Bauzeit vorkommen?
30. Für wie viele Wochen muss zur Absenkung der Alexanderstraße die Straßenverkehrsführung am Bahnübergang Alexanderstraße auf einen Fahrstreifen begrenzt werden?
31. Werden während des Umbaus des BÜ Alexanderstraße die Feldstraße und die Siebenbürger Straße über die Alexanderstraße zu erreichen sein?
Wird während der Bauzeit die Alexanderstraße über die beiden genannten Straßen zu erreichen sein?
32. Welche zeitlichen Auswirkungen der Steigerung der Zugmenge ergeben sich durch den Ausbau auf die Öffnungszeiten der Huntebrücke für den Schiffsverkehr (derzeit 15 Minuten pro Stunde) (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Anlage_1_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 8)?
33. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einwand der Stadt Oldenburg, dass es durch verringerte Öffnungszeiten der Huntebrücke für den Schiffsverkehr zu einer nicht akzeptablen wirtschaftlichen Beeinträchtigung für den Oldenburger Hafen und für den Schiffsverkehr insgesamt kommen würde (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 21)?
34. Wie groß ist die unbebaute Gesamtfläche im PFA 1, die sich bei Ausbau der Stadtstrecke aufgrund von Verlärmung nicht mehr für die weitere Stadtentwicklung eignet?
35. Von welchem täglichen Verkehrsaufkommen geht die Bundesregierung nach Ausbau auf der Bahnstrecke 1522 im Jahr 2030 aus (bitte nach Schienenpersonenverkehr – SPV – und Schienengüterverkehr – SGV – und für Tag- und Nachtperiode – 6 Uhr bis 22 Uhr – aufschlüsseln)?

36. Welches tägliche Verkehrsaufkommen ließe sich dagegen unter Berücksichtigung von Blockverdichtung pro Gleis auf der Umgehungsstraße bis 2030 umsetzen (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln; wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?
37. Wie viele Züge könnten insgesamt bei voller Auslastung unter der Berücksichtigung von Blockverdichtung auf der Ausbaustrecke fahren (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln; wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?
38. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es ab dem Hauptbahnhof in Richtung Bremen aufgrund von Lärmschutzrichtlinien zu einem Langsamfahrgebot beziehungsweise einem Nachtfahrverbot kommen wird, wenn die Stadtstrecke ausgebaut wird?
Wenn nein, warum nicht?
39. Von welcher möglichen Durchschnittsgeschwindigkeit geht die Bundesregierung auf der Ausbaustrecke durch Oldenburg aus (bitte für Tag- und Nachtperiode angeben)?
40. Von welcher möglichen Durchschnittsgeschwindigkeit geht die Bundesregierung auf der Umgehungsstraße aus (bitte für Tag- und Nachtperiode angeben)?
41. Welche Auswirkungen hat ein Langsamfahrgebot auf die maximale Anzahl der Züge pro 24 Stunden auf der Ausbaustrecke (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln)?
42. Welche Auswirkungen hätte ein Nachtfahrverbot auf die maximale Anzahl an Zügen pro 24 Stunden auf der Ausbaustrecke (bitte nach SPV und SGV aufschlüsseln)?
43. Wie hoch ist der bisherige Anteil an Gefahrguttransporten am Güterverkehr auf der Bahnstrecke 1522 durch Oldenburg, und wie würde sich dieser Anteil bei Ausbau der Stadtstrecke bis zum Jahr 2030 verändern (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?
44. Liegt der Bundesregierung ein Katastrophenschutzkonzept für die ausgebaute Stadtstrecke vor?
45. Ergibt sich bei Ausbau der Stadtstrecke und der gegebenenfalls daraus folgenden Zunahme von Gefahrguttransporten durch die Stadt Oldenburg nach Auffassung der Bundesregierung ein Nachrüstbedarf bei der Feuerwehr Oldenburg in Sachen Katastrophenschutz?
Wenn ja, wird sich der Bund an den Kosten beteiligen?
46. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass durch die zunehmende Zahl und Dauer der Schrankenschließungen bei Ausbau der Stadtstrecke die Einsätze von Rettungsdiensten und Feuerwehr im Stadtgebiet behindert würden (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 10)?
47. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Umgehungsstraße parallel zur A 29 in Bezug auf Zugänglichkeit, Anzahl von Betroffenen und Rettungseinrichtungen im Katastrophenfall eindeutig vorzugswürdig ist (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Anlage_12_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 65) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?
48. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die höhere Anzahl von Weichen (17 Stück) auf der Bestandstraße durch die Stadt Oldenburg ein höheres Unfallrisiko besteht als auf der möglichen Umgehungsstraße

entlang der A 29 (ca. fünf Stück erforderlich) (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOI/Anlage_12_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 62) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

49. Wie viele Entgleisungen gab es seit dem Jahr 1980 auf den Bahnstrecken 1522 und 1500 im Stadtgebiet von Oldenburg (bitte nach Jahr, SPV und SGV aufschlüsseln)?
50. Wurden ergänzend zur Sichtprüfung durch die BORAPA Ingenieurgesellschaft mbH im Jahr 2011 weitere Untersuchungen der Tragfähigkeit der Pferdemarktbrücke durchgeführt?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, wurden Betonfestigkeit und Karbonatisierungstiefe überprüft?
51. Wird die Tragfähigkeit der Pferdemarktbrücke gutachterlich untersucht?
- Wenn ja, welche Verkehrsszenarien (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken und Fahrzeugarten nach Gewichtsklassen) werden dabei betrachtet?
- Wenn nein, warum nicht?
52. Ist es zutreffend, dass auf der Pferdemarktbrücke ein Bremsverbot für Güterzüge mit hoher Achslast herrscht?
- Wenn ja, warum?
53. Ist beim Ausbau der Stadtstrecke eine Abdichtung der undichten Bauwerkfugen vorgesehen, wie sie von der BORAPA empfohlen wurde?
- Wenn ja, wann soll diese vorgenommen werden?
- Wenn nein, warum nicht?
54. Warum wurde die Pferdemarktbrücke im ursprünglichen PFA1 nicht berücksichtigt?
55. Welches Verkehrsaufkommen wird bis zum Jahr 2030 auf der Strecke 1520 (Oldenburg–Leer) prognostiziert (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?
- Bis wann ist die Kapazität der Pferdemarktbrücke, vor der sich die Strecken 1522 und 1520 (aus Richtung Wilhelmshaven bzw. Leer kommend) überschneiden, noch ausreichend (wenn keine Zahlen vorliegen, bitte schätzen)?
56. Wird nach Auffassung der Bundesregierung eine Bahnumfahrung von Oldenburg nach der Realisierung der zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts notwendig (bitte begründen)?
57. Warum wurden keine Untersuchungen der DB AG zu einer Bahnumfahrung von Oldenburg durchgeführt?
- Warum wurde für Sande ein Umfahrungskonzept beschlossen, aber nicht für Oldenburg?
58. Mit welchen Kosten sind die Teilanhebung der Bahngradienten und die Teilabsenkung der Straßengradienten ohne Straßentrog beim Bahnübergang Alexanderstraße in km 3,326 verbunden?
- Sind diese Kosten bereits in der Gesamtkostenaufstellung für den Ausbau der Stadtstrecke enthalten?
59. Welchen Einfluss werden die Bauarbeiten zur Aufhebung des BÜ Alexanderstraße auf die dort täglich anfallende Verkehrsmenge (derzeit 21 000 Kfz/24 h und 3 300 Fahrräder/24 h in beide Richtungen) haben?

60. Welche Kosten würden für den Rückbau und die Entschädigung des Eigentümers des Wohngebäudes „Am Stadtrand 1“ entstehen?
Welche Kosten fallen für den bauzeitlichen Teilabriss und den anschließenden Wiederaufbau des Wohngebäudes an der „Ziegelhofstr.“ an?
61. Welche Kosten entstehen durch die bauzeitliche Versetzung von zahlreichen Gartenhäusern und Garagen (teilweise aus Mauerwerk)?
62. Wie verändern sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Schrankenschließungen und die Schließdauer an den folgenden BÜ bei Ausbau der Stadtstrecke (bitte jeweils die Veränderung der Anzahl der täglichen Schließungen und tägliche Gesamtschließzeit angeben):
- a) BÜ Bürgerbuschweg (derzeit 62 Schließungen mit insgesamt 145 Minuten);
 - b) BÜ Am Stadtrand (derzeit 60 Schließungen mit insgesamt 140 Minuten);
 - c) BÜ Karuschenweg (derzeit 60 Schließungen, insgesamt 156 Minuten);
 - d) BÜ Am Strehl (derzeit 59 Schließungen, insgesamt 140 Minuten);
 - e) BÜ Schulstraße;
 - f) BÜ Bremer Heerstraße, West;
 - g) BÜ Bremer Heerstraße, Ost;
 - h) BÜ Sprungweg;
 - i) BÜ Sandweg;
 - j) BÜ Hemmelsbäker Kanalweg;
 - k) BÜ Hasenweg;
 - l) BÜ Tweelbäker Weg?
63. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Stadt Oldenburg, dass an dem BÜ Stedinger Straße zukünftig mit Schließzeiten von bis zu 446 Minuten pro Tag und Öffnungszeiten von rund 30 Sekunden zu rechnen ist?
Wenn ja, warum wird der BÜ Stedinger Straße nicht ebenso wie der BÜ Alexanderstraße aufgehoben?
Wenn nein, auf welcher Grundlage?
64. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Stadt Oldenburg, dass die Zunahme des Schienenverkehrs zu einer Aufhebung der BÜ Stedinger Straße und Hemmelsbäker Kanalweg zu jeweils 20 Mio. Euro führen könnte und damit die Gesamtkosten für den Ausbau der Stadtstrecke immens steigen würden (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 139) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus bezüglich der Bewertung der in Rede stehenden Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
65. Hält die Bundesregierung höhengleiche Bahnübergänge mitten im Kernbereich einer Großstadt noch für zeitgemäß?
Wenn nicht, mit welchen Kosten ist für die Aufhebung aller 19 höhengleichen Bahnübergänge im Bereich von Oldenburg zu rechnen?
66. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Fahrplan des öffentlichen Personennahverkehrs und der ausgeprägte Fahrradverkehr durch die zunehmende Zahl und Dauer der Schrankenschließungen bei Ausbau im Stadtgebiet gravierend beeinträchtigt werden (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Einwendung_

Stadt_Oldenburg.pdf, S. 55 f.) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus bezüglich der Bewertung der in Rede stehenden Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?

67. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die zunehmende Zahl und Dauer der Schrankenschließungen Schulwege und die Wege zu Ausbildungsstätten beeinträchtigt werden (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf, S. 9) (bitte begründen), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus bezüglich der Bewertung der in Rede stehenden Trassenalternativen im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
68. Aus welchen Gründen wird bei der Eisenbahnüberführung Melkbrink eine besondere Genehmigung für die weitere Verwendung der bisherigen S-54-Schiene statt der neuen UiC-60-Schiene erforderlich?

Wie wird der Entgleisungsschutz sichergestellt?

Berlin, den 25. August 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

