

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Amira Mohamed Ali, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/7444 –**

Neubewertung der Notwendigkeit einer Güterbahnumfahrung der Stadt Oldenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven wurde die Leistungsfähigkeit der Schienenanbindung an den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven erhöht. Zukünftig können auf der Strecke mehr Güterzüge durch die Stadt Oldenburg fahren und damit das ohnehin schon bestehende Verkehrschaos an den Bahnübergängen im Stadtgebiet und die Lärmbelastung weiter verschärfen. Aufgrund der Errichtung eines LNG-Terminals (LNG = Liquefied Natural Gas) in Wilhelmshaven stellt sich außerdem die Frage, ob neben dem Transport des Flüssiggases über die Pipeline „Wilhelmshavener Anbindeleitung“ (WAL) zukünftig auch Transporte von LNG auf der Schiene durch Oldenburg zu erwarten sind. Um die Belastung der Stadt Oldenburg mit Güterzügen zu minimieren, hat DIE LINKE. in der Vergangenheit mehrfach die Errichtung einer Umgehungstrasse für Güterzüge um Oldenburg vorgeschlagen, die z. B. im gleichen Zug mit dem geplanten Neubau der Autobahnbrücke über die Hunte erfolgen könnte.

1. Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Anzahl der Güter- und Personenzüge auf den Eisenbahnstrecken Oldenburg – Wilhelmshaven (Streckennummer 1522) und Oldenburg – Leer (Streckennummer 1520) seit dem Beginn des Ausbaus der Strecke im Jahr 2018 entwickelt, und wie hoch war der Anteil der Gefahrguttransporte (bitte tabellarisch nach Jahr, jeweiliger Anzahl der Züge und Anzahl bzw. Anteil der Gefahrguttransporte aufschlüsseln)?
3. Wie viele Güter- und Personenzüge befahren aktuell die Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven (Streckennummer 1522) durchschnittlich am Tag (bitte nach Zugart aufschlüsseln), und wie hoch ist dabei der Anteil der Gefahrguttransporte?

Die Fragen 1 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachfolgend sind die durchschnittlich täglichen Ist-Zugzahlen richtungs- und streckenbezogen nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) aufgeführt. Die Angaben basieren auf einer jeweils repräsentativen Zählung einer Kalenderwoche eines jeden Jahres. Der DB Netz AG liegen keine Informationen über die transportierten Güter der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vor, weshalb keine Auskunft über durchgeführte Gefahrguttransporte gegeben werden kann.

Ist-Zugzahlen Strecke 1522, Auswertung Rastede

KW/Jahr (tägl. durchschn. Zuganzahl)	Richtung Wilhelmshaven			Richtung Oldenburg		
	SPFV	SPNV	SGV	SPFV	SPNV	SGV
KW 15/2018	0	26	7	0	25	7
KW 15/2019	0	25	10	0	25	9
KW 03/2020	0	26	11	0	25	12
KW 15/2021	0	26	7	0	25	8
KW 14/2022	0	19	10	0	18	11
KW 17/2023	0	24	15	0	24	16

Ist-Zugzahlen Strecke 1520, Auswertung Kayhauserfeld

KW/Jahr (tägl. durchschn. Zuganzahl)	Richtung Leer			Richtung Oldenburg		
	SPFV	SPNV	SGV	SPFV	SPNV	SGV
KW 15/2018	9	26	13	9	26	11
KW 15/2019	9	26	9	9	26	8
KW 03/2020	10	15	12	11	15	14
KW 15/2021	9	26	11	9	26	9
KW 14/2022	9	26	10	9	26	9
KW 17/2023	9	28	13	9	28	9

2. Wie hat sich die Anzahl Züge auf den Bahnstrecken Oldenburg – Bremen (Streckennummer 1500) und Oldenburg – Leer (Streckennummer 1520) im gleichen Zeitraum entwickelt (bitte tabellarisch nach Jahr, jeweiliger Anzahl der Züge und Anzahl bzw. Anteil der Gefahrguttransporte aufschlüsseln)?
4. Wie viele Güter- und Personenzüge befahren aktuell die Bahnstrecke Oldenburg – Bremen (Streckennummer 1500) durchschnittlich am Tag (bitte nach Zugart aufschlüsseln), und wie hoch ist dabei der Anteil der Gefahrguttransporte?

Die Fragen 2 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachfolgend sind die durchschnittlich täglichen Ist-Zugzahlen strecken- und richtungsbezogen nach Angaben der DB AG aufgeführt. Die Angaben basieren auf einer jeweils repräsentativen Zählung einer Kalenderwoche eines jeden Jahres. Der DB Netz AG liegen keine Informationen über die transportierenden Güter der jeweiligen EVU vor, weshalb keine Auskunft über durchgeführte Gefahrguttransporte gegeben werden kann.

Ist-Zugzahlen Strecke 1500, Auswertung Delmenhorst

KW/Jahr (tägl. durchschn. Zuganzahl)	Richtung Wilhelmshaven			Richtung Oldenburg		
	SPFV	SPNV	SGV	SPFV	SPNV	SGV
KW 15/2018	12	73	29	12	72	25
KW 15/2019	14	74	31	14	73	32
KW 03/2020	14	73	38	13	74	36
KW 15/2021	13	75	28	13	74	31
KW 14/2022	13	71	34	13	70	39
KW 17/2023	11	85	37	11	85	40

Für die Ist-Zugzahlen der Strecke 1520 wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche Gefahrgüter werden regelmäßig auf den Bahnstrecken 1522 und 1520 durch die Stadt Oldenburg transportiert (bitte nach Anzahl und Anteil am gesamten Güterverkehr pro Jahr aufschlüsseln)?

Hierzu liegen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB AG keine Informationen vor.

6. Sind für den Transport von LNG auf der Schiene, wie ihn der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr Michael Theurer angeregt hat, nach Kenntnis der Bundesregierung alle technischen und rechtlichen Voraussetzungen erfüllt, und wann wird mit dem Transport von LNG auf der Schiene begonnen?

Nach Auskunft der DB AG sind für den Transport von LNG auf der Schiene alle technischen und rechtlichen Voraussetzungen erfüllt. Erste Pilottransporte sind bereits gelaufen. Ein flächendeckender Transport findet noch nicht statt.

Die Beförderung von LNG unterliegt gefahrgutrechtlichen Vorschriften.

Die Beförderung gefährlicher Güter ist in internationalen und nationalen Rechtsvorschriften umfassend geregelt. Für die sichere Beförderung auf der Schiene gibt es mit der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“ ein seit Jahrzehnten eingeführtes internationales Regelwerk, das ausführlich vorschreibt, durch welche Maßnahmen von den am Transport Beteiligten der Schutz von Menschen und der Umwelt zu gewährleisten ist. Die Vorschriften der RID gelten sowohl für den grenzüberschreitenden als auch den innergemeinschaftlichen und innerstaatlichen Verkehr.

Hinsichtlich der nationalen Rechtsvorschriften ist insbesondere auf die „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB)“ hinzuweisen. Die GGVSEB enthält Vorschriften, die sich an alle Personen richtet, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind (u. a. Absender, Beförderer, Empfänger, Verloader, Befüller, Betreiber von Eisenbahnkesselwagen). Diese haben nach § 4 GGVSEB für eine sichere Beförderung gefährlicher Güter allgemeine Sicherheitspflichten zu beachten und darüber hinaus gemäß den §§ 17 bis 34 GGVSEB jeweils einen umfassenden Pflichtenkatalog mit detaillierten Sicherheitspflichten zu erfüllen. Damit wird erreicht, dass alle Beteiligten in einem eindeutig bestimmten Umfang die Beförderungssicherheit gewährleisten müssen.

7. Schließt die Bundesregierung aus, dass, neben dem Transport über die „Wilhelmshavener Anbindeleitung“ (WAL) auch der Transport von Flüssiggas aus dem LNG-Terminal in Wilhelmshaven auf der Bahnstrecke 1522 durch die Stadt Oldenburg erfolgen wird?

Wenn nein, welche konkrete Anzahl von LNG-Flüssiggastransporten erwartet die Bundesregierung durch die Stadt Oldenburg in den kommenden Jahren durch den Bau des Flüssiggas-Terminals in Wilhelmshaven (bitte nach Jahr und erwarteter bzw. geschätzter Anzahl der Transporte aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG verfügt das LNG-Terminal in Wilhelmshaven über keinen Gleisanschluss, ferner über keine Umschlagsanlage für Eisenbahnwagons. Absehbar ist nicht mit LNG-Transporten auf dem Schienenweg vom LNG-Terminal Wilhelmshaven zu rechnen, denn zurzeit liegen keine Planungen zum Bau eines Gleisanschlusses und einer Umschlagsanlage vor.

8. Erwartet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der geplanten Errichtung eines Wasserstoff-Terminals in Wilhelmshaven den Transport von Wasserstoff auf der Schiene durch die Stadt Oldenburg, und wenn ja, welche konkrete Anzahl von Wasserstoff-Transporten wird in den kommenden Jahren erwartet?

Nach Angaben der DB Netz AG hat das Land Niedersachsen die landeseigene Gesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) mit der Planung und dem Bau für einen neuen Schiffsanleger für zwei Importterminals für Wasserstoffderivate (Ammoniak, synth. Methan, LOHC (flüssige organische Wasserstoffträger)) in Wilhelmshaven beauftragt. Aussagen, in welcher Menge Wasserstoffderivate ins Hinterland über den Verkehrsträger Schiene transportiert werden würden, können derzeit noch nicht belastbar getroffen werden.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass es in der Stadt Oldenburg bereits heute an 13 höhengleichen Bahnübergängen (neun höhengleiche Bahnübergänge für die Verbindung Wilhelmshaven – Bremen und vier Oldenburg – Leer) durch häufige Schrankenschließungen zu Staus auf den zuführenden Straßen kommt und durch eine weitere Steigerung der Zugdurchfahrten bzw. der Schrankenschließungen der Stadt ein Verkehrsinfarkt droht, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Erkenntnis?

Nach Auskunft der DB AG ist die DB Netz AG mit der Stadtverwaltung im dauerhaften Austausch zur Priorisierung von Projektansätzen zur Beseitigung höhengleicher Kreuzungen. Grundsätzlich hat die DB Netz AG aus den Erkenntnissen in Oldenburg wie auch im gesamten Netz Bremen ihre Konsequenz gezogen und beabsichtigt, höhengleiche Kreuzungen aufzuheben. Nach Angaben der DB Netz AG spielen in der Priorisierung Unfallhäufigkeit und Störfrequenz/Komplexität der bestehenden Bahnübergänge sowie Entscheidungen in Abstimmung mit den Beteiligten vor Ort eine starke Rolle. Die Straßenbaulastträger priorisieren üblicherweise ausgehend von der Straßenverkehrslast.

10. Wird die Bundesregierung sich für die Unter- bzw. Überführung des Verkehrs an den vorgenannten Bahnübergängen einsetzen, wenn ja, ab welchen Zugzahlen hält die Bundesregierung Unter- bzw. Überführungen für notwendig (bitte tabellarisch für den jeweiligen Bahnübergang angeben), und wenn nein, warum nicht?

Für das BMDV hat die Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen höchste Priorität, insbesondere durch Beseitigung vorhandener höhengleicher Bahnübergänge. Daher wendet der Bund erhebliche finanzielle Mittel auf, um die Beseitigung bestehender Bahnübergänge und Ersatz durch planfreie Kreuzungsbauwerke zu fördern. Der Bund ist jedoch nicht Planungsträger für Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, sondern dies sind die jeweiligen Baulastträger für die Straße und die Schiene.

Nach Auskunft der DB AG lässt sich eine pauschale Aussage, ab welchen Zugzahlen Unter- bzw. Überführungen als notwendig erachtet werden, nicht treffen. Erforderlich ist eine Einzelfallbetrachtung. Die städtebaulich anspruchsvollen Ausgangslagen für nahezu alle betroffenen Bahnübergänge in Oldenburg erfordern dabei komplexe Ersatzanlagen.

11. Wird die Bahn nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Hintergrund steigender Zugzahlen weitere Lärmschutzmaßnahmen an den zu betrachtenden Bahnstrecken durch die Stadt Oldenburg durchführen (beispielsweise an der Pferdemarktbrücke), wenn ja, wie viel Geld wird dafür zur Verfügung stehen, und zu welchem Zeitpunkt werden die Maßnahmen durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist die Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven bereits vollumfänglich mit aktiven Schallschutzmaßnahmen ausgestattet, die auf Basis der Zugzahlen für den Prognosezeitraum 2025 (77 Güterzüge pro Tag) konzipiert wurden. Diese Anzahl an Güterzügen wird derzeit nur zur Hälfte erreicht.

Ein möglicher aktiver Schallschutz an der Pferdemarktbrücke wurde im Rahmen der Planungen zur Elektrifizierung der Strecke 1522 untersucht und aufgrund umfangreicher städtebaulicher Beeinträchtigungen und straßenverkehrlicher Eingriffe, die ein Vorsatzbauwerk mit den Lärmschutzwänden bedeutet hätte, verworfen. Im betroffenen Umfeld der Pferdemarktbrücke wurden jedoch – ebenfalls im Zuge der Elektrifizierung der Strecke 1522 – passive Schallschutzmaßnahmen nach Lärmvorsorgekriterien und unter Berücksichtigung von 77 Güterzügen pro Tag an anspruchsberechtigten Gebäuden umgesetzt, die damit einen ausreichenden Schutz vor Schienenverkehrslärm erhalten haben.

An der Strecke 1520 Oldenburg – Leer werden 2024 zwischen der Pferdemarktbrücke und ca. dem Strecken-km 1,45 zusätzliche Lärmschutzwände errichtet, die dem weiteren Schutz vor Immissionen von der benachbarten Strecke 1522 dienen. Alle diese Maßnahmen wurden im Rahmen des Projekts ABS Oldenburg – Wilhelmshaven planfestgestellt und größtenteils bereits umgesetzt.

12. Wie viel Geld ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Beseitigung von Lärmquellen bzw. für neue Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecken durch Oldenburg vorgesehen, die sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung für den neuen Lärmaktionsplan Schiene des Eisenbahn-bundesamtes ergeben, und wenn bisher keine Summe festgelegt ist, wann geschieht das (www.nwzonline.de/oldenburg/laermaktionsplanung-der-bahn-fuer-buerger-in-oldenburg_a_3,2,3961575165.html)?

Da der Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und die dazugehörige Öffentlichkeitsbeteiligung ein Planungsinstrument darstellen, können daraus keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von einzelnen Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden. Entsprechend werden auch keine Beträge für einzelne Maßnahmen festgelegt.

Aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung im Vergleich zum Lärmsanierungsprogramm erfolgte bisher keine Zusammenführung der beiden Instrumente. Entsprechende Möglichkeiten einer Harmonisierung wurden in einem vom BMDV initiierten und vom EBA administrierten projektbegleitenden Arbeitskreis geprüft. Im Ergebnis können die Bewertungsparameter der Lärmsanierung auf die der Lärmaktionsplanung umgestellt werden. Voraussichtlich ab dem Jahr 2025 soll die Priorisierung der Lärmsanierungsabschnitte durch die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber des Schienennetzes des Bundes auf Basis der Ergebnisdaten der Lärmkartierung vorgenommen werden.

Ungeachtet dessen sind die Strecken 1500 Oldenburg – Bremen (zwischen Oldenburg Hauptbahnhof und ca. dem Strecken-km 4,9), 1502 Oldenburg – Osna-brück (zwischen Abzweig der Strecke 1500 und ca. km 2,5) und 1511 Verbindungsstrecke 1502/1511 in der Anlage 1, der sich in Planung und Bau befindlichen Abschnitte, des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung enthalten (<https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/details/03341?state=NI>).*

Die DB Netz AG wollte im Jahr 2015 ein entsprechendes Plangenehmigungsverfahren beginnen, welches jedoch von der Stadt Oldenburg zugunsten eines aufwendigeren Planfeststellungsverfahrens abgelehnt wurde. Nach derzeitigem Stand soll der gesamte Abschnitt mit Auslösewerten nach der im Jahr 2022 aktualisierten „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ (Förderrichtlinie) beplant werden. Ziel ist es, im Jahr 2025 den Planfeststellungsantrag zu stellen. Da sich die Planungen aktuell in einem sehr frühen Stadium befinden, können noch keine Kosten angegeben werden.

13. Wird das Eisenbahn-bundesamt nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Auswertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung für den Lärmaktionsplan Schiene auch die Ergebnisse des neuen Lärmaktionsplans der Stadt Oldenburg einbeziehen, wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, warum nicht (www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/umwelt/technischer-umweltschutz/immissionsschutz/beteiligung-bei-der-fortschreibung-des-laermaktionsplans-fuer-oldenburg.html)?

Nach den §§ 47, 47a bis 47f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) ermittelt das EBA die Lärmsituation an Haupteisenbahnstrecken des Bundes und wirkt an den Lärmaktionsplanungen von Ballungsräumen mit. Es unterstützt dabei die zuständigen Gemeinden und Behörden im Bereich des Schienenverkehrs mit individuell aufgearbeiteten Informationen und Daten.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/7852 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Das EBA hat die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vom 13. März 2023 bis zum 24. April 2023 durchgeführt. In dieser Zeit konnten sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Kommunen, die sich durch Schienenlärm gestört fühlen, bei der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes mitwirken. Aus dem Ballungsraum Oldenburg (Definition gemäß § 47b Nummer 2 BImSchG) wurden 51 Beteiligungen abgegeben.

Des Weiteren erhielten die 72 Ballungsräume der Runde 4 der Lärmaktionsplanung des EBA die Möglichkeit, die Schienenlärmsituation in deren Stadtgebiet in einer Kurzdarstellung darzulegen. Die Stadt Oldenburg (stellvertretend für den Ballungsraum Oldenburg) reichte am 30. März 2023 eine Kurzstellungnahme ein. Die Ermittlung von Schienenlärmschwerpunkten aus den Daten der Lärmkartierung des EBA wird mit der Kurzstellungnahme des Ballungsraums Oldenburg im Anhang des Lärmaktionsplanes des EBA publiziert.

Der Lärmaktionsplan des EBA wird der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern in den Verwaltungen mit Veröffentlichung spätestens zum 18. Juli 2024 zur Verfügung gestellt.

14. Erkennt die Bundesregierung vor dem Hintergrund zahlreicher und zum Teil tödlicher Güterzugunfälle mit Flüssiggas (z. B. Italien [Viareggio 2009], Bulgarien [Hitrino 2016], Deutschland [Moers 2019 und Gifhorn 2022]) an, dass ein regelmäßiger Transport von hochexplosiven Gefahrstoffen durch ein dicht besiedeltes Gebiet wie die Stadt Oldenburg mit wenigen Metern Abstand der Gleise zur Wohnbebauung äußerst fahrlässig ist?

Durch technische und organisatorische Sicherung in einem spurgeführten und von außen gesteuerten, überwachten System wird ein hohes Maß an Verkehrssicherheit bei Bahntransporten erreicht. Für gefährliche Güter sind zusätzlich die in der Antwort zu Frage 6 aufgeführten gefahrgutrechtlichen Vorschriften zu beachten. Die Gesetzgebung für den Eisenbahnverkehr und gleichermaßen für den Gefahrguttransport ist vom Vorsorgegrundsatz geprägt und zielt darauf ab, die Gefahr nicht akut werden zu lassen.

§ 4 des Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) beinhaltet umfangreiche Anforderungen an und die Genehmigungsvoraussetzung für Eisenbahninfrastruktur bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen und regelt die Aufsichts- und Überwachungsfunktion des EBA.

Die gefahrgutrechtlichen Vorschriften werden unter Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik, aber auch aufgrund von Unfallauswertungen laufend überprüft und in einem zweijährigen Intervall weiterentwickelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt hierbei der Klassifizierung, der Verpackung und der Kennzeichnung der gefährlichen Güter, dem Bau, der Ausrüstung und der Überprüfung der Fahrzeuge und der Tanks, sowie der Ausbildung von Gefahrgutbeauftragten, Triebfahrzeugführern und anderen mit dem Transport gefährlicher Güter befassten Personen.

Die Qualifikation von an der Beförderung von Gefahrgütern Beteiligten sowie die Beachtung der Gefahrgutrechtsvorschriften und des allgemeinen Verkehrsrechts stellen sicher, dass die Allgemeinheit durch die intrinsischen Eigenschaften der beförderten gefährlichen Güter nicht unverhältnismäßig gefährdet wird. Das EBA überwacht die Einhaltung gefahrgutrechtlicher Vorschriften im Bereich der Eisenbahnen des Bundes.

15. An welchen Tagen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2018 Störungen der Hunteklappbrücke in Oldenburg, die zu Einschränkungen des Zugverkehrs geführt haben, und wie lange dauerten diese Störungen jeweils an (bitte nach Datum und Dauer tabellarisch aufschlüsseln)?

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass sich die Anzahl der Störungstage im vergangenen Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2018 deutlich reduziert hat. Basierend auf Angaben der DB AG findet sich in Anlage 1 eine tagesscharfe Auflistung aller Störungen, die Auswirkungen auf den Zugbetrieb größer 6 Minuten gesamthafter Verspätungsminuten hatten. Ob eine Störung und die Zeit ihrer Behebung auch Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb hat, ist einzelfallabhängig; die Auflistung aus Anlage 1 trifft hierüber keine qualifizierten Aussagen.*

16. Hält die Bundesregierung es angesichts der störanfälligen Hunteklappbrücke mit Blick auf die Zuverlässigkeit von Personen- und Güterverkehr für geboten, sich für einen Neubau der Hunteklappbrücke einzusetzen, wenn ja, wann soll dieser erfolgen, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist die Hunteklappbrücke in einem insgesamt befriedigenden Zustand und eine Erneuerung ist derzeit nicht vorgesehen. Das Bauwerk hat sein Lebensdauerende noch nicht erreicht. Derzeit beginnt die Planung für eine Gesamtinstandsetzung. Diese ist bei einer Klappbrücke sehr aufwändig, jedoch zwingend, um die Verfügbarkeit zu erhalten. Dabei werden insbesondere Maschinen- und Steuerungstechnik sowie die beweglichen Lager- und Antriebsteile überarbeitet/erneuert. Die Umsetzung wird für den Zeitraum der nächsten fünf bis acht Jahre geplant. Äußerlich sichtbare Veränderungen am Bauwerk sind dabei nicht vorgesehen.

17. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund zunehmender Güter- und Gefahrguttransporte durch die Stadt Oldenburg eine Neubewertung einer möglichen Güterbahnumfahrung der Stadt entlang der Autobahn 29 (A 29), wie sie auch im Gutachten von Prof. Dr. Klaus Kümmerer zur Bahnumfahrung empfohlen wird (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Einwendung_StOl/Anlage_12_Einwendung_Stadt_Oldenburg.pdf)?

Es ist grundsätzlich festzustellen, dass das Gefährdungspotential aus dem Bahnbetrieb im Vergleich zum Straßenverkehr aufgrund der Spurgebundenheit wesentlich geringer ist. Ausschlaggebend für die Sicherheit der Eisenbahn ist, dass die Bahn ein spurgeführtes, von außen gesteuertes und überwachtes System ist. Hierzu wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 14 verwiesen.

Gütertransporte durch die Stadt Oldenburg stellen somit aus Sicht des Bundes und der Deutschen Bahn keinen Grund für die implizierten Befürchtungen dar, denn die Unfallrisiken sind generell sehr gering. Darüber hinaus wurde letztendlich im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 inkl. Deutschlandtakt der kapazitive Bedarf der Strecke bewertet. Hierbei wurde festgestellt, dass der bereits umgesetzte Ausbauumfang der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven auch den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen Rechnung trägt und darüber hinaus kein weiterer Ausbaubedarf besteht.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/7852 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass auf der Bahnstrecke 1522 durch Oldenburg seit dem Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine im Februar 2022 deutlich mehr Güterzüge zum Transport von Kohle zum Einsatz kommen und dass diese Güterwagen zu großem Teil veraltet sind (z. B. keine Flüsterbremsen) und so eine hohe Lärmbelastung verursachen, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Erkenntnis?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass auf der Bahnstrecke 1522 durch Oldenburg seit dem Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine im Februar 2022 deutlich mehr Güterzüge zum Transport von Kohle zum Einsatz gekommen wären.

Im Rahmen der Überwachung des Schienenlärmschutzgesetzes auf Basis von Wagenlisten prüft das EBA regelmäßig, ob laute Güterwagen zum Einsatz gekommen sind. Im Jahr 2022 wurden in 0,3 Prozent der überprüften Güterzüge laute Güterwagen festgestellt, dabei wurden 0,08 Prozent der kontrollierten Güterwagen als laut identifiziert. Die Kontrollen fanden im gesamten Bundesgebiet statt (vgl. Jahresbericht Schienenlärmschutzgesetz: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Schienenlaermschutzgesetz/schienenlaermschutzgesetz_node.html).

Nach § 1 der Energiesicherungstransportverordnung sind die Vorschriften des Schienenlärmschutzgesetzes für bestimmte Energietransporte nicht anzuwenden. Nach Angaben des EBA ist diese Regelung jedoch nicht in Anspruch genommen worden.

19. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Deutsche Bahn (DB) eine von Gutachtern geforderte Untersuchung der tragenden Betonteile der zunehmend stark belasteten Pferdemarktbrücke (zweigleisig bei drei ankommenden Gleisen, 2× Wilhelmshaven, 1× Leer) ablehnt, und wenn ja, warum?

Der DB Netz AG ist keine derartige Forderung bekannt, weder im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen für das Bedarfsplanprojekt „Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven“ noch aus ihrer Rolle als Betreiber bestehender Anlagen im dafür zuständigen Standort in Bremen. Das Bauwerk wird im Rahmen der Inspektionsfristen regelmäßig begutachtet und daraus folgende Instandsetzungsbedarfe umgehend umgesetzt.

Im Zusammenhang mit dem o. g. Bedarfsplanprojekt wurde die Pferdemarktbrücke 2011 gutachterlich besonders untersucht mit dem Ergebnis, dass sie zukünftige Verkehre aus dem Projekt aufnehmen kann.

20. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die DB im Gegensatz zu den Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven das Baustellenumfahrungsgleis „Alexanderstraße“ zwischen A 293 und Bürgerbusch elektrifiziert hat zulasten der dort wohnenden Anlieger, die gesundheitliche Benachteiligungen befürchten und keine Möglichkeit von Einwendungen gegen diese Technik hatten, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Nach Auskunft der DB AG hat das EBA das temporäre Umfahrungsgleis auf der bahnlinken Westseite der Strecke 1522 zwischen Bau-km 102,77 und 103,85 zum Bau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Alexanderstraße im Zuge des gesamten Planfeststellungsverfahrens für den Bereich Oldenburg planfestgestellt. Die Errichtung der Oberleitungsanlage im gesamten Bau Feld der EÜ Alexanderstraße ist Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Aufgrund von Verzögerungen aus mehrjährigen Anhörungs- und Klageverfahren kann die neue Eisenbahnüberführung Alexanderstraße erst im Jahr 2024 fertiggestellt werden, dies ist zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Strecken elektrifizierung. Somit muss das temporäre Umfahrgleis für ca. zwei Jahre ebenfalls mit einer bauzeitlichen Oberleitung ausgestattet sein, um dem Personen- und Güterverkehr einen elektrischen Zugbetrieb zu ermöglichen. Die temporären Maste und Oberleitungsbauteile werden nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung bis Ende des Jahres 2024 wieder zurückgebaut.

Da keine Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand und auch die elektromagnetische Verträglichkeit gegeben ist, bedurfte es für die Elektrifizierung des temporären Umfahrgleises gemäß § 18 Absatz 1a Satz 1 i. V. m. Satz 6 AEG keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.

Nr.	Störungstag	Störbestehenszeit [Min]
1	06.02.2018	75
2	06.02.2018	62
3	07.02.2018	32
4	09.02.2018	6
5	13.03.2018	10
6	15.04.2018	87
7	28.05.2018	20
8	29.05.2018	38
9	31.05.2018	43
10	28.07.2018	49
11	31.07.2018	79
12	31.07.2018	53
13	02.08.2018	47
14	03.08.2018	28
15	05.09.2018	18
16	07.09.2018	36
17	22.09.2018	15
18	23.09.2018	25
19	08.10.2018	22
20	15.10.2018	14
21	28.10.2018	18
22	31.10.2018	20
23	02.11.2018	14
24	12.11.2018	6
25	13.11.2018	23
26	14.11.2018	20
27	14.11.2018	131
28	15.11.2018	30
29	29.11.2018	26
30	30.11.2018	30
31	19.12.2018	65
32	11.01.2019	125
33	07.03.2019	26
34	05.04.2019	66
35	11.06.2019	107
36	14.06.2019	22
37	18.06.2019	41
38	22.07.2019	32
39	24.07.2019	20
40	14.08.2019	23
41	19.08.2019	65
42	19.08.2019	60
43	01.09.2019	1
44	04.09.2019	19
45	06.09.2019	25
46	01.10.2019	1
47	09.10.2019	42
48	10.10.2019	56

49	11.10.2019	46
50	07.11.2019	39
51	10.11.2019	73
52	11.11.2019	27
53	11.11.2019	97
54	12.11.2019	60
55	13.11.2019	92
56	15.11.2019	92
57	23.11.2019	47
58	30.11.2019	93
59	02.12.2019	20
60	07.12.2019	21
61	09.12.2019	23
62	14.12.2019	39
63	19.02.2020	10
64	11.03.2020	70
65	20.03.2020	135
66	20.04.2020	28
67	29.04.2020	40
68	30.04.2020	9
69	29.05.2020	55
70	02.06.2020	37
71	15.06.2020	70
72	02.07.2020	179
73	26.08.2020	75
74	09.12.2020	6
75	08.01.2021	112
76	29.01.2021	85
77	03.02.2021	28
78	04.02.2021	62
79	13.02.2021	56
80	21.04.2021	27
81	16.05.2021	38
82	07.07.2021	133
83	09.09.2021	108
84	22.09.2021	35
85	27.09.2021	32
86	27.09.2021	54
87	21.10.2021	60
88	22.10.2021	37
89	04.11.2021	90
90	26.11.2021	32
91	28.11.2021	33
92	30.11.2021	32
93	01.12.2021	31
94	03.12.2021	72
95	20.12.2021	15
96	21.12.2021	159
97	21.12.2021	97
98	15.04.2022	37

99	30.05.2022	2850
100	20.06.2022	45
101	05.07.2022	33
102	07.07.2022	91
103	10.07.2022	44
104	10.07.2022	58
105	21.07.2022	51
106	25.07.2022	10
107	27.07.2022	16
108	17.09.2022	26
109	28.09.2022	20
110	17.10.2022	128
111	16.12.2022	59
112	11.01.2023	44
113	16.03.2023	33
114	21.05.2023	60
115	28.05.2023	111
116	29.05.2023	30
117	12.06.2023	53
118	16.06.2023	174

