

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Amira Mohamed Ali, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Victor Perli, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Neubewertung der Notwendigkeit einer Güterbahnumfahrung der Stadt Oldenburg

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 Umgehungsstraße für Güterzüge um Oldenburg vorgeschlagen, die z. B. im gleichen Zug mit dem geplanten Neubau der Autobahnbrücke über die Hunte erfolgen könnte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Anzahl der Güter- und Personenzüge auf den Eisenbahnstrecken Oldenburg – Wilhelmshaven (Streckenummer 1522) und Oldenburg – Leer (Streckenummer 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)?
2. Wie hat sich die Anzahl Züge auf den Bahnstrecken Oldenburg – Bremen (Streckenummer 1500) und Oldenburg – Leer (Streckenummer 1520) im gleichen Zeitraum entwickelt (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 (Streckenummer 1522) durchschnittlich am Tag (bitte nach Zugart aufschlüsseln), und wie hoch ist dabei der Anteil der Gefahrguttransporte?

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?
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)?
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?
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)?

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?
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?
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?
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?
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 EisenbahnBundesamtes 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)?

13. Wird das Eisenbahnbundesamt 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)?
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?
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)?
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?
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)?
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?
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?
20. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die DB im Gegensatz zu den Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven das Baustellenumfahrgleis „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?

Berlin, den 21. Juni 2023

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

