



*Oldenburg, 24.12.2020*

### Pressemitteilung zur Sanierung der Oldenburger Gleishalle bis 2028

## Langsame Sanierung zeigt niedrigen Stellenwert der Bahn

Die Deutsche Bahn, genauer DB Netz, hat just zu Weihnachten verkündet, die marode Gleishalle des Oldenburger Hauptbahnhofs bis 2028 sanieren zu wollen. Auch wenn nun endlich ein ungefährender Zeitplan bekannt ist, ist dies für den Fahrgastverband PRO BAHN kein Grund zur Freude.

„Diese Nachricht fühlt sich nicht wie ein Weihnachtsgeschenk an, sondern eher wie ein verfrühter Aprilscherz“, meint dazu Malte Diehl, Vorsitzender des PRO-BAHN-Regionalverbandes Oldenburger Land/Bremen, und ergänzt mit Blick auf die 2017 zum Schutz vor herabfallenden Hallenteilen erbauten Holzgerüste auf den Bahnsteigen: „Dass man den Fahrgästen ernsthaft elf Jahre lang ein derart hässliches und störendes Provisorium vorsetzen möchte, statt schnellstmöglich einen intakten Bahnhof wiederherzustellen, ist dreist und zeigt beispielhaft auf, wie niedrig weiterhin der Stellenwert des öffentlichen Personenverkehrs im Bewusstsein der zuständigen Verantwortlichen ist.“

PRO BAHN fordert daher alle an dem Prozess Beteiligten in Stadt, Land und Bund auf, Druck auszuüben, um einen schnellstmöglichen Sanierungsbeginn zu erreichen, der nicht erst 2024 erfolgt. Bahnhöfe sind das Aushängeschild einer Stadt und sollten auf die Reisenden einladend und nicht abschreckend wirken, wie es der Oldenburger Hauptbahnhof seit Jahren mit schlechtem Beispiel tut.

Überraschend kommt die lange Zeit bis zur Sanierung für PRO BAHN angesichts anderer Verzögerungen jedoch nicht: So sind die nötigen Ausbauten für die „Wunderlinie“ nach Groningen weiterhin nicht absehbar, und allein der Wiederaufbau der Friesenbrücke über die Ems wird insgesamt zehn Jahre dauern – zehn Jahre, in denen man nicht mit dem Zug von Oldenburg nach Groningen kommen kann. Wie sollen so Fahrgäste auf die Schiene gelockt werden?

Im Gegenteil: „Wäre die Friesenbrücke eine Autobahnbrücke, hätte es nach wenigen Monaten mindestens eine befahrbare Übergangslösung für Autos und Lkws gegeben“, ist sich Diehl sicher. Und obwohl man weiß, dass die geplante Küstenautobahn entgegen allen Sonntagsreden von der Verkehrswende massiv Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagern wird und somit klimapolitisch höchst schädlich ist, setzen weite Teile der niedersächsischen Politik sich dafür ein, dieses offensichtlich überflüssige Projekt im Bundesverkehrswegeplan möglichst weit nach vorne zu bringen, statt es abzusagen.

PRO BAHN wünscht sich angesichts solcher Fehlentwicklungen für die Zukunft, dass auf politischer Ebene mindestens dieselbe Initiative für dringend benötigte Neu- und Ausbauten von Schienenstrecken an den Tag gelegt wird. Würde man das Geld, das jetzt noch in den Neubau oder in die Verbreiterung von Autobahnen fließt, endlich in die Schieneninfrastruktur stecken, könnte auch die Sanierung der Oldenburger Gleishalle deutlich schneller beginnen.