



Resolution Für eine echte Wunderline!

Resolutionstext

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert den Bund als Verantwortlichen für die Schieneninfrastruktur in Deutschland dazu auf, gemeinsam mit den Niederlanden das Projekt Wunderline zwischen Groningen und Bremen grundsätzlich zu überarbeiten, so dass es tatsächlich die Voraussetzungen für schnelle, komfortable Direktzüge zwischen beiden Ländern schafft und gleichzeitig einen dichtgetakteten Regionalverkehr auf allen Streckenabschnitten ermöglicht. Die jetzigen Planungen sind eindeutig unzureichend. Bei der Überarbeitung ist zwingend zu berücksichtigen, dass der Strecke Groningen – Bremen strategische Bedeutung als Teil der kürzesten Verbindung von Amsterdam nach Kopenhagen zukommen wird, sobald die geplante Lelylijn in den Niederlanden verwirklicht ist. Dazu braucht es eine langfristige Vision auch über das derzeitige Projektende 2030 hinaus, um die Strecke mindestens auf den TEN-Standard zu heben.

Begründung

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr im Nordwesten zwischen den Niederlanden und Deutschland benötigt dringend eine Renaissance. Auch unfassbare acht Jahre nach der Zerstörung der Friesenbrücke rollt immer noch kein Zug über die Ems. Die Bahnverbindung zwischen Groningen, Leer, Oldenburg und Bremen ist denkbar unattraktiv.

Das Projekt Wunderline soll dazu beitragen, diese Situation zu verbessern. Jedoch sind die darin vorgesehenen Maßnahmen zu bescheiden, als dass sie überhaupt die nötige Infrastruktur für einen zeitgemäßen Bahnverkehr zwischen den Regionen schaffen könnten. Nennenswerte Änderungen am Fahrplan sind zudem überhaupt nicht vorgesehen, geschweige denn finanziert. Auch nach Fertigstellung des Ausbaus wird es sie aller Voraussicht nach nicht geben. Dabei leben alleine in den drei größten Städten Bremen, Groningen und Oldenburg fast eine Million Menschen, für die derzeit keinerlei brauchbarer öffentlicher grenzüberschreitender Personenverkehr besteht. Konkret geplant ist bislang nur die Wiederaufnahme des stündlichen Regionalzugs sowie die Einführung eines zweistündlichen beschleunigten Regionalzugs zwischen Groningen und Leer mit Umsteigezwang in Richtung Oldenburg und Bremen.

Dies ist zweifelsohne angesichts dieser wichtigen Verbindung unzureichend für einen attraktiven Reiseverkehr, der mit dem Auto in Sachen Fahrzeit und Komfort konkurrieren kann. Kurz- und mittelfristig fordert PRO BAHN den Bund auf, folgende Maßnahmen – ggf. in Kooperation mit den Niederländern – auf den Weg zu bringen:

- Beschleunigte Umsetzung aller ohnehin geplanten Ausbauten der Bauphasen 1 und 2

- Unverzögliche (Neu-)Konzeption und finanzielle Ausstattung der Bauphase 3 mit dem Ziel, die Infrastruktur für ein Betriebskonzept zu ertüchtigen, das mindestens folgende Verbindungen vorsieht:
 - o Stündlich neu IC oder RE Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen mit einer Fahrzeit von ca. 90 Minuten für die Gesamtstrecke
 - o Stündlich RB (Leeuwarden -) Groningen – Leer (- Emden)
 - o Stündlich im Wechsel IC bzw. RE Norddeich – Leer – Oldenburg – Bremen
 - o Stündlich neu Verlängerung der Regio-S-Bahn über Bad Zwischenahn hinaus bis Leer/Papenburg mit zusätzlichen, neu zu eröffnenden Halten
 - o Mindestens stündlich attraktive Umsteigeverbindung aus den Niederlanden in Richtung Emsland in Irhove

Dazu gehören aus Sicht von PRO BAHN in Bauphase 3 mindestens die folgenden Infrastrukturmaßnahmen:

- Durchgehende Elektrifizierung (Leeuwarden -) Groningen – Irhove
- Streckenausbau zwischen Oldenburg und Augustfehn für 160 km/h
- Weitere zweigleisige Abschnitte Bad Zwischenahn – Westerstede-Ocholt und Winschoten – Scheemda
- Weitere Kreuzungsmöglichkeiten mindestens in Bloh bei Oldenburg sowie bei Weener, bei Bunde und zwischen Bad Neuschanz und Winschoten
- Verlängerung des für Züge nutzbaren Schließzeitraums der Friesenbrücke auf mindestens 35 Minuten pro Stunde

Darüber hinaus sind noch weitere Einzelprojekte zu starten, die den Bahnverkehr im Zulauf auf Bremen hinsichtlich Kapazität und Störungsanfälligkeit maßgeblich verbessern. Dazu gehören insbesondere der Ersatz der Oldenburger Huntebrücke durch eine ausfallsichere feste Querung des Flusses sowie die bereits im Deutschlandtakt vorgesehenen Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung zwischen Hude und Bremen bzw. in Bremen selbst. Gerade östlich von Delmenhorst halten wir auch ein drittes Gleis hinsichtlich weiterer Zunahmen des Personen- und Güterverkehrs auch von und zu abzweigenden Strecken für zwingend erforderlich.