Wunderlinie steht infrage

Ausbau der Bahnlinie Bremen – Groningen stockt

Oldenburg.Der Ausbau der Bahnlinie zwischen Bremen und Groningen – die sogenannte Wunderlinie – wird sich voraussichtlich verzögern. Mit zahlreichen Verbesserungen sollte die Fahrtzeit auf dieser Strecke eigentlich um rund 45 Minuten auf zwei Stunden verkürzt werden. Doch ob der Ausbau mittelfristig realisiert werden kann, scheint ungewiss. In Oldenburg machen gleich zwei Bürgerinitiativen gegen den Bahnausbau Front und wollen ihn nur bei einer weitläufigen Umfahrung der Stadt hinnehmen. Außerdem machen die defekte Friesenbrücke in Weener und die schwierige Bodenbeschaffenheit zwischen Leer und der Grenze den Ausbau kompliziert und kostspielig.

Dabei hatte der Stadtrat in Oldenburg Ende vergangenen Jahres Oberbürgermeister Jürgen Krogmann (SPD) demonstrativ den Rücken gestärkt. Krogmann hatte schon 2016 eine entsprechende Erklärung verschiedener Anliegerkommunen in Ostfriesland unterzeichnet, war aber von den eigenen Ratsvertretern wegen mangelnder Abstimmung zurückgepfiffen worden. „Wir erhoffen uns von einer besseren Verbindung insbesondere ein Zusammenrücken der Metropolregion Bremen-Oldenburg“, sagt Oldenburgs Pressesprecher Reinhard Schenke. Auch gebe es mit der European Medical School in Groningen und Oldenburg ein grenzüberschreitendes Projekt von einiger Größenordnung. Zudem pendeln viele Einwohner beider Städte jeweils zum Einkaufen über die grüne Grenze.

Jenseits der Grenze ist die Begeisterung für das Projekt weitaus größer. Das zeigt schon der Name, der dort für die Strecke gewählt wurde: Wunderlinie. In den Niederlanden möchte man die Nordmetropole Groningen gerne verkehrlich besser nach Osten anbinden. Dort gibt es schon jetzt Züge bis Winschoten im Viertelstundentakt. Über die Grenze fahren die Züge der Bahn-Tochter Arriva indessen nur jede Stunde. 2015 hatte die niederländische Provinz Groningen dazu eine Ertüchtigung ins Gespräch gebracht, die letztlich auch Fernzüge auf der Strecke Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg möglich machen würde. Auf deutscher Seite ist das Engagement ein Sinneswandel um 180 Grad, denn in den 1990er-Jahren war die Strecke zeitweise gar nicht mehr bedient worden und galt als akut stilllegungsgefährdet.

Das hat sich geändert. 2015 nutzten nach Angaben der Deutschen Bahn täglich 110 000 Reisende Teile der rund 160 Kilometer langen Verbindung, die weitaus meisten allerdings zwischen Oldenburg und Bremen. Deren Zahl ließe sich deutlich steigern, glauben die Verantwortlichen. Der niederländische Projektleiter Tjeerd Postma rechnet statt mit rund 800 Reisenden wie derzeit auf der direkten Grenzstrecke zwischen Weener und Bad Nieweschanz künftig täglich mit 2000 Reisenden. Und Niedersachsens Landesnahverkehrsgesellschaft gab jüngst die Reaktivierung der Bahnhöfe in Ihrhove, Bunde und Möhlenwarf bekannt.

Dass das Bahnwunder im Nordwesten bald wahr wird, glaubt unter Experten niemand. Zunächst hat die Kollision des Frachters Emsmoon mit der Friesenbrücke in Weener im Dezember 2015 die Emsquerung vollständig unterbrochen. Grenzreisende müssen am Bahnhof Leer daher weiter in langsame Busse umsteigen. Mit Hilfen von Land und Bund und aus Rücksicht auf die Meyer-Werft in Papenburg will die Bahn als Ersatz die größte Drehbrücke Europas errichten. Die Baukosten werden derzeit auf 66 Millionen Euro taxiert. Da der Brückenschlag in einem Vogelschutzgebiet geplant ist, steht zunächst eine Umweltverträglichkeitsprüfung an. Klagen von Umweltschützern könnten das Planfeststellungsverfahren weiter verzögern.

Auch die übrigen Umstände sind schwierig. Zwar hat die Bahn im vergangenen Jahr auf dem ersten möglichen Bauabschnitt der neuen Trasse zwischen Ihrhove und der Grenze Bodengrunduntersuchungen vorgenommen, nachdem die Niederländer die Kosten dafür übernommen hatten. Doch das Ergebnis lässt kaum hoffen: Ein hoher Lehmanteil und ein hoher Grundwasserspiegel seien aufgefallen, berichtet Bahn-Sprecherin Sabine Brunkhorst aus Hamburg. Hohe Baukosten dürften die Folge sein. Eine belastbare Kostenschätzung gebe es aber erst nach Abschluss der Entwurfsplanung für den Gleiskörper und die Brücken, so Brunkhorst.

Wann die ersten elektrisch betriebenen Schnellzüge auf der neuen zweigleisigen Strecke verkehren können, ist derzeit Spekulation. Die Bahn rechnet nach Aussage von Brunkhorst mit der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts im Jahr 2024. Sollte sich der Neubau der Friesenbrücke verzögern, wäre diese Planung obsolet. Für den zweiten Bauabschnitt mit diversen Maßnahmen auf der Strecke zwischen Oldenburg quer durch das südliche Ostfriesland bis zur niederländischen Grenze nennt sie das Datum 2030.