

Bedenken zur „Wunderline“ Thema im Ausschuss

VERKEHR Initiativen befürchten mehr Güterzüge – Groninger Ministerin setzt auf mehr Personenzüge

VON THORSTEN KUCHTA

2016-04-27 NWZ

OLDENBURG – Die „Wunderlinie“ ist an diesem Mittwoch Thema im Bahnausschuss (17 Uhr, Technisches Rathaus, Industriestraße 1) – und das, obwohl Groningens Regionalministerin Fleur Gräper-van Koolwijk schon vor zehn Tagen im Verkehrsausschuss über den Stand der Dinge beim von den Niederländern angestrebten Ausbau der Bahnstrecke Groningen-Bremen berichtete.

Der Grund: Im Verkehrsausschuss haben die Vertreter der Vereine IBO und LiVe kein Rederecht, im Bahnausschuss (als beratende Mitglieder)

schon. Und Diskussionsbedarf meldete Christian Röhlig (IBO) schon im Verkehrsausschuss an.

Dort hatte die Groningerin erläutert, dass zur „Wunderlinie“ derzeit, finanziert auch durch EU-Mittel, eine vertiefende Untersuchung über technische Möglichkeiten und Bedarf laufe. Bis 2018 soll darin geklärt werden, welche Fahrpläne und infrastrukturelle Maßnahmen verwirklicht werden können und welche Potenziale im Personenverkehr erschlossen werden könnten. Dabei gebe es viele Probleme zu lösen, etwa unterschiedliche Netzspan-

nungen und Engpässe mit eingleisigen Strecken. Dringlichstes Problem sei derzeit die fehlende Eisenbahnbrücke über die Ems, die durch einen Schiffsunfall zerstört wurde: Es gebe nun keine Eisenbahnverbindung zwischen den Regionen beiderseits der „Grenze“. Sie betonte, dass es den Groningern vor allem um einen verbesserten Bahn-Personenverkehr gehe. Zwar werde auch das Potenzial für den Güterverkehr geprüft, aber da gehe es höchstens „um einige Züge pro Woche“. Erste Ergebnisse sollen im Sommer vorliegen.

Genau dieser Punkt ist es,

der IBO und LiVe umtreibt. Sie befürchten, dass zusätzlich zur Stadtstrecke auch noch die Strecke Richtung Leer von Güterzügen belastet wird und „dass hier eine Ost-West-Verbindung für Güter aus den Häfen Rotterdam und Amsterdam geschaffen werden soll“, sagte Ratsherr Dr. Armin Frühauf (Gruppe „Die Grünen“). Die Regionalministerin hielt dem entgegen, dass die Schienenanbindung zwischen Groningen und den Westhäfen von der Kapazität her nicht für viele Güterzüge ausgelegt sei und die niederländische Regierung gerade eine große Summe in die Güter-

strecke „Betuwe-Linie“ gesteckt habe, die Rotterdam über Emmerich mit Oberhausen verbinde: „Es ist nicht wahrscheinlich, dass sie viel Geld in einer anderen Linie investiert.“ Dennoch sagte sie auf Nachfrage, dass die Initiatoren der „Wunderlinie“ neben Groningen niederländische und deutsche Firmen seien, „die glauben, dass mehr Züge ein Mittel für bessere Zusammenarbeit“ seien.

Konfrontiert mit der Information, dass die Strecke nach Leer in Oldenburg aus Platzgründen nicht zweigleisig werden könne, sagte sie, das sei nicht überall nötig.

Anmerkung Da:

Wie im NWZ-Bericht beschrieben, hat die Ministerin die Bedeutung des Güterverkehrs im Zusammenhang mit der Wunderlinie nicht klar dargestellt, sodass der Eindruck entstand, der Güterverkehr auf der Strecke LER-OL-HB wird sich durch die WL nicht wesentlich erhöhen. Nach Prognose der Provinz Groningen ist nur mit ca. 3 Zügen / Woche zu rechnen.¹ Die genauere Recherche führt zu anderen Prognosen.

Das Ziel des Projekts Wunderline der Provinz Groningen ist, die Bahnverbindung Groningen-Bremen für den Personenverkehr aufzuwerten.

„Die Verkürzung der Fahrzeit ist dabei der wichtigste und zugleich der komplexeste Punkt. In verschiedenen Schritten und andere bahnrelevante Entwicklungen in der Region berücksichtigend, ist das Ergebnis vier Liniennetze mit den jeweils attraktivsten Fahrplänen.“

Das Fernziel, „Ambition“, der Wunderline ist, die Fahrzeit auf 1h23` zu verkürzen. (Projekt 123)²

Für den Personenverkehr ist nach Aussage der Wunderline Community die Geschwindigkeitserhöhung von Bedeutung. Um das Fernziel, Fahrzeitverkürzung auf 1h23` zu erreichen, ist aber nicht allein durch Harmonisierung der Fahrpläne NL/DEU zu erreichen. Zusätzlich muss auch die Infrastruktur des Schienennetzes, Ertüchtigung des Untergrundes, Teilausbau und Geschwindigkeitserhöhung besonders im Streckenabschnitt Winschoten – Bad Neuschanz und auf deutscher Seite durch Teilausbau im Streckenabschnitt LER-OL³ verbessert werden.

In ihrer Projektvorstellung im Verkehrsausschuss wurden von Frau **Gräper-van Koolwijk** 4 mögliche Liniennetze mit der gleichen Grafik vorgestellt. Hier als Beispiel die erste Variante⁴:

„1. Schnellzug Groningen – Winschoten wird in Deutschland mit IC/RE-Zügen von/nach Bremen integriert. Hält zwischen Winschoten und Leer an jedem Haltepunkt, einschließlich eventueller neuer Haltepunkte in Bunde und Ihrhove. Der heutige Nahverkehrszug nach Leer fährt bis Winschoten. **Stündliche Gütertrasse Onnen-Leer in beide Richtungen.**“

¹ Fleur Gräper-van Koolwijk, Verkehrsministerin der Provinz Groningen; im Bahnausschuss

² siehe Fußnote 1

³ Der Ausbau der Strecke OL-LER wird zwar im BVWP 2015 nicht als vordringlich eingestuft. Aber das Land Nds. hat angekündigt: Ein Teilausbau der Strecke OL-LER „aus Nahverkehrsmitteln (also außerhalb des BVWPs)“ wird verwirklicht. (Mitteilung vom 07.03.2016)

⁴ siehe Fußnote 1



Nicht vorgetragen wurde jeweils der letzte Satz „**Stündliche Gütertrasse Onnen-Leer in beide Richtungen.**“⁵ Eine Realisierung dieser Varianten hätte neben den stündlichen Fernzügen aus den Niederlanden auch einen deutlichen Anstieg des Güterverkehrs auf der Strecke LER-OL mit einem Knoten-Engpass in Oldenburg zur Folge! (Überlagerung der Strecken JWP-OL-HB und NL/EMD-LER-OL-HB ab der Pferdemarktbrücke)

Meine weiteren Recherchen zum zu erwartenden Güterverkehr auf der ausgebauten Strecke der Wunderline bestätigen diese Prognose:

1. Groningen Railport erwartet 8 Güterzüge über den noch zu bauenden Ostbogen vom RRT Veendam an die Wunderline 8 Züge / Tag in Richtung Deutschland.⁶ Diese Erwartung wird allerdings in Gesprächen von der Wunderline Community als Wunschvorstellung eingeschätzt.
2. Der politische Wunsch der Niederlande wird in einer Präsentation der Wunderline folgendermaßen beschrieben:

„Ziel ist Kapazität zu schaffen für regionalen Güterverkehr von Groningen nach Niedersachsen und vice versa.

• Das Ursprüngliche Idee war es den gesetzlichen Anforderungen in die Niederlande zu entsprechen.

• „Beschluss Kapazitätszuweisung“: **Minimalanforderung für den Güterverkehr: 1 Fahrplantrasse pro Stunde in jede Richtung außerhalb der Hauptverkehrszeit.**

• Die heutige Verbindung für Reisenden zwischen Groningen und Leer würde damit schon unmöglich sein.⁷

Im weiteren Verlauf dieser Präsentation wird dann begründet, warum dieser „Politische Wunsch“ nicht realistisch ist. Ziel dieser Präsentation war vermutlich, den Bürgerinitiativen die Bedenken zu nehmen.

⁵ In der 4. Variante ist nur 1 stündliche Gütertrasse in einer Richtung möglich.

⁶ „De snelle treinverbinding tussen Groningen en Ost-Friesland is ‘in wording’ onder de noemer Wunderline. Nederlandse en Duitse politici hebben hierover recentelijk afspraken gemaakt. Belangrijk is om nu concrete stappen te zetten naar één sneltrein per uur, stukjes dubbelspoor, een hogere snelheid en korte wachttijden. Bij Arriva is al een Niedersachsen-ticket te krijgen. Straks is het dus mogelijk om in twee uur naar Bremen te reizen. Ook Groningen Railport plukt er vruchten van. De totale investering is 150 miljoen euro. Doel van de Wunderline is om samen met Nederlandse en Duitse partners te komen tot een snelle treinverbinding tussen Groningen - Leer - Oldenburg - Bremen - Hamburg. Met de miljoeneninvestering wordt voldaan aan een gezamenlijke wens qua reisplan: namelijk eenmaal per uur een trein in beide richtingen en acht goederentreinen per dag. Dat laatste zorgt ervoor dat er ook goederen-treinen kunnen worden gereden van en naar Groningen Railport te Veendam via de grensovergang Weener/Bad Nieuweschans. Wanneer de (spoor) Oostboog hierbij ook wordt aangelegd, zal de terminal in Veendam een draaischijffunctie innemen tussen enerzijds Rotterdam en anderzijds Bremen/Hamburg.“ Quelle: Nieuws van Groningen Railport, April 2014

⁷ Provincie Groningen: Presentatie goederen 26 oktober PA-MN.pdf

3. In anderen Präsentationen vor Fachpublikum wird die Bedeutung des Güterverkehrs anders dargestellt⁸: **Die Strecke wird hier als „ausbaufähig für den Güterverkehr“ bezeichnet.**



Quelle: Vortrag Frau de Lange am 08.04.2014, Bildausschnitt der PPP

Diese Aussage ist folgerichtig, denn **wenn die Provinz Groningen für die „Aufwertung der Strecke Groningen-Bremen“ EU-Zuschüsse (bis zu 40% für ein grenzüberschreitendes Projekt) generieren will, müssen folgende Bedingungen⁹ erfüllt werden:**

1. Infrastrukturanforderung für TEN-Strecken:
 - a. vollständige Elektrifizierung der Strecke;
 - b. mindestens 22,5 t Achslast;
 - c. 100 km/h Streckengeschwindigkeit;
 - d. die Möglichkeit, dass Züge mit einer Länge von 740 m verkehren können
 - e. Sicherheits- und Leitsystem ERTMS
2. Uneingeschränkter Zugang für Personen- und Güterverkehr
D.h. auch: **wenn die Friesenbrücke lediglich im alten Zustand (eingleisig, nicht elektrifiziert) rekonstruiert wird, ist nach meiner Einschätzung das Projekt Wunderline durch die EU nur bedingt förderungswürdig.**
4. Andere Fachleute der Niederlande bemängeln, dass sich die niederländische Verkehrspolitik überwiegend auf die Rotterdam-Genua-Magistrale über die Betuwe-Route und das Rheintal konzentriert hat und sehen in der fehlenden ausgebauten Bahnverbindung Groningen-Nieuweschans-Deutschland eine verpasste Chance.



„...In der Tat eine verpasste Chance für die Niederlande, weil die Grenzlinie bei Bad Nieuweschans, auch in seiner jetzigen Form alle Optionen bietet.“ (Anm. DA: sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr in Richtung Hamburg-Skandinavien) Hier wird bereits von einem weiteren TEN-Korridor, dem NoordzeeSpoorCorridor gesprochen. Die Skandinavier sehen das ähnlich und haben das in mehreren EU-geförderten Studien untermauert. Die Fehmarn-Belt-Querung ist ein weiterer Baustein des NoordzeeSpoorCorridors.

⁸ Vortrag Frau de Lange am 08.04.2014 auf den Better transport forum, Metropolitan Solution, Hannover Messe 2014; <http://www.tvonweb.de/kunden/dmag/hm2014/trans/08042014/index.html>

⁹ VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013 vom 11. Dezember 2013, Artikel 39 Infrastrukturanforderungen