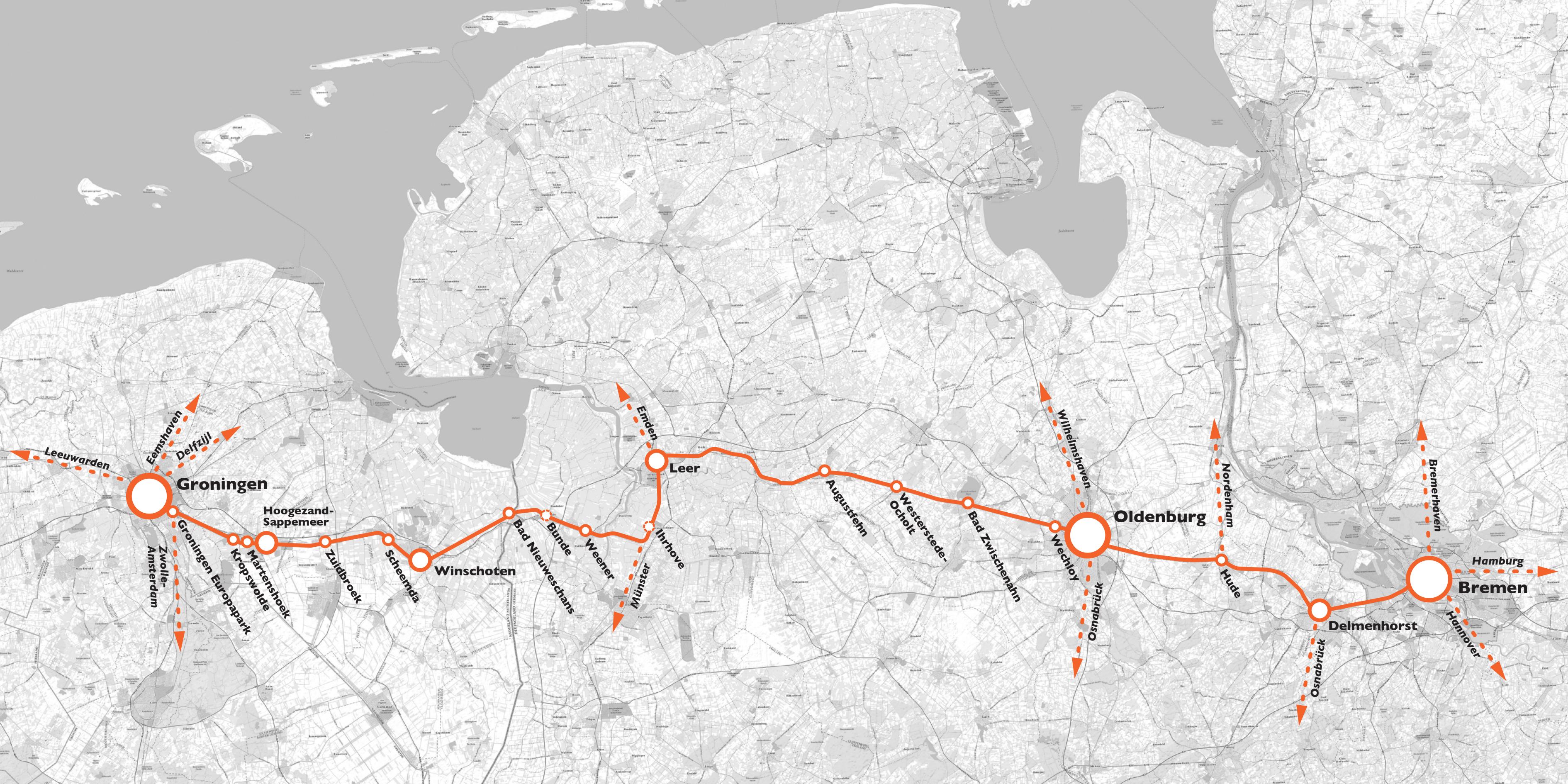


# WUNDERLINE





# WUNDERLINE

Grenzenlose Verbindung der nördlichen Grenzregion

*Bidbook Beschlussfassung Wunderline*

Grenzeloze verbinding van de noordelijke grensregio

*Bidbook Besluitvorming Wunderline*



Niedersachsen



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

# Inhalt

Vorwort	4
Einführung	6
Die Wunderline kurzgefasst	10
Positive Auswirkungen der Wunderline	22
Unterstützung für die Wunderline	38
Die Wunderline liegt im Interesse Vieler	52
Schrittweise zur Realisierung	60
Finanzierung der Wunderline	72
Festlegen des Commitments	82
Warum in die Wunderline investieren?	88
Daten und Fakten	94
Unterstützungserklärungen	100
Anlagen	106

# Inhoud

Voorwoord	5
Inleiding	9
Wunderline in kort bestek	11
Positieve effecten van de Wunderline	23
Steun voor de Wunderline	39
De Wunderline dient vele belangen	53
Stapsgewijs naar realisatie	61
Financiering van de Wunderline	73
Vastleggen van het commitment	83
Waarom investeren in de Wunderline?	89
Feiten en cijfers	95
Ondersteuningsverklaringen	101
Bijlagen	107

# Vorwort

Mit finanzieller Unterstützung der EU, des niederländischen Staats und der regionalen CEF-T-Partner (Connecting Europe Facility for Transport) arbeiten wir seit 2015 an der Wunderline. Unser gemeinsames Ziel ist eine schnellere, komfortable und leicht zugängliche Bahnverbindung zu realisieren, mit der Arbeitnehmer, Studierende und Touristen in etwas mehr als zwei Stunden von Bremen nach Groningen fahren können (und umgekehrt). Damit wird der sozioökonomischen Entwicklung und der Lebensqualität in den nördlichen Grenzregionen ein nachhaltiger Impuls gegeben.

Auf der Grundlage dieser gemeinsamen Ambition arbeiten deutsche und niederländische Partner seit 2016 im Lenkungsausschuss des Projekts Wunderline intensiv zusammen. Der Projektansatz und die Ambition wurden im sogenannten 'Spoorboekje Wunderline' (Fahrplan Wunderline) festgelegt. Die Unterstützung für die Wunderline seitens der regionalen Partner hat uns darin bestärkt, diese Ambition auch umzusetzen. Alle Kommunen entlang der Bahnstrecke zwischen Groningen und Bremen sowie unsere Netzwerkpartner, EU-Parlementarier und Wissenseinrichtungen haben Unterstützungs-erklärungen unterzeichnet und damit das große regionale Interesse an der Wunderline unterstrichen. Der Abbau der Grenze und die grenzübergreifende Zusammenarbeit sind nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für die Einwohner der nördlichen Grenzregionen von großem Interesse. Das vorliegende Bidbook enthält eine Zusammenfassung der Ergebnisse aller vorbereitenden Untersuchungen zum Projekt Wunderline. Der Lenkungsausschuss bekennt sich zu den erzielten Ergebnissen, die die Grundlage für den Beschlussfassungsprozess zur Realisierung bilden. Mit der Unterzeichnung der Abschlussserklärung sind die im 'Spoorboekje' aufgeführten Aktivitäten abgeschlossen.

Auch in den nächsten Jahren werden wir voller Elan weiter an den grenzübergreifenden Herausforderungen arbeiten, um das gesteckte Ziel - die Realisierung der Wunderline - zu erreichen. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Der Lenkungsausschuss der Wunderline

7. Februar 2019

V.l.n.r. Frank Limprecht (DB Netz AG), Christoph Lankowsky (Freie Hansestadt Bremen), Henk Staghouwer (Provinz Groningen), Femke Buitenhuis (niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft), Berend Lindner (Niedersachsen), Pieter Lautenbach (ProRail)



# Voorwoord

Met financiële steun van de EU, het Rijk en CEF-T partners (Connecting Europe Facility for Transport) uit de regio zijn we vanaf 2015 gaan werken aan de Wunderline. Ons gemeenschappelijke doel is een snellere, comfortabele en toegankelijke treinverbinding te realiseren waarmee werknemers, studenten en toeristen in iets meer dan twee uur van Bremen naar Groningen reizen, en andersom. Dat geeft een impuls aan de sociaal economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio.

Vanaf 2016 is in de stuurgroep Wunderline vanuit deze gezamenlijk ambitie intensief samengewerkt door Duitse en Nederlandse partners. De projectaanpak en de ambitie zijn vastgelegd in het zogenaamde 'spoorboekje Wunderline'. De steun vanuit de regio voor de Wunderline heeft ons geïnspireerd om de ambitie ook waar te maken.

Alle gemeenten langs de spoorlijn tussen Groningen en Bremen, onze netwerkpartners, Europarlementariërs en kennisinstellingen hebben diverse steunverklaringen getekend en daarmee het grote belang van de Wunderline voor de regio onderstreept. Het is belangrijk om de grens te vervagen en samen te werken. Daar worden de inwoners en het bedrijfsleven in de noordelijke grensregio beter van. Dit Bidbook geeft een samenvatting van de resultaten van alle onderzoeken en onderbouwingen voor het project Wunderline. De stuurgroep onderschrijft de behaalde resultaten, die een basis vormen voor het nemen van het realisatiebesluit. Met de ondertekening van de slotverklaring worden de activiteiten in het spoorboekje afgerond.

We werken ook de komende jaren in volle overtuiging samen verder aan deze grensoverschrijdende uitdaging met als resultaat de daadwerkelijke realisatie van de Wunderline. Wij wensen u veel leesplezier!

De Stuurgroep Wunderline

7 februari 2019

V.l.n.r. Frank Limprecht (DB Netz AG), Christoph Lankowsky (Vrije Hanzestadt Bremen), Henk Staghouwer (provincie Groningen), Femke Buitenhuis (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Berend Lindner (Land Nedersaksen), Pieter Lautenbach (ProRail)

# Einführung

Die Wunderline ist eine schnellere, komfortablere Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen. Zudem ist sie eine Investition in die Zukunft, die dazu beiträgt, die Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden in der nördlichen Grenzregion abzubauen. Ziel des Projekts ist es, der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung und der Lebensqualität im Grenzraum einen nachhaltigen Impuls zu geben. Unternehmen, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sollten dadurch einfacher und schneller zueinander finden können. Auch für Tourismus, Kunst und Kultur kann die Wunderline ein wichtiger Anreiz für neue Begegnungen sein.

Die Europäische Kommission förderte die Untersuchungsphase der Wunderline und wies das Projekt als Leuchtturmprojekt für grenzüberschreitende Infrastruktur und als fehlendes Bindeglied im europäischen Schienennetz aus. In den vergangenen vier Jahren wurde die Durchführbarkeit der Wunderline untersucht. Anfang 2019 wird der politische Beschluss über die Realisierung gefasst.

Im vorliegenden Bidbook nehmen wir Sie mit auf eine Reise entlang der Strecke. Dort finden Sie die Informationen, die der Beschlussfassung zugrunde liegen. Nach einer kurzen Beschreibung des Projekts und der heutigen Situation wird dargelegt, wie die Ziele der Wunderline zu verwirklichen sind. Anschließend gehen wir auf die breite Unterstützung für die Wunderline und den Mehrwert ein, den das Projekt für unterschiedliche deutsche und niederländische Parteien hat. Das Bidbook dokumentiert die drei Bauphasen, in denen sich die Wunderline unserer Ansicht nach realisieren lässt, und die Folgeschritte in Richtung der tatsächlichen Realisierung in den kommenden Jahren. Überdies lesen Sie mehr über die Art und Weise, wie das Projekt finanziert werden kann. Schließlich beschreiben wir, wie wir die Vereinbarungen über die Wunderline festlegen. Wie ein roter Faden wird die gesamte Trasse veranschaulicht, um somit die Verbindung zwischen Projektinformationen und dem Fahrgast sowie der Region herzustellen.

Das Bidbook bietet einen praktischen Überblick für alle an der Beschlussfassung beteiligten Entscheidungsträger, amtlichen Berater, Volksvertreter und Interessenvertreter. Für detailliertere Informationen verweisen wir auf die Literaturhinweise und Anmerkungen am Ende des Buches, in denen die zugrunde liegenden Untersuchungen aufgeführt sind.

Station Groningen



Station Bremen



## Inleiding

De Wunderline is een snellere, comfortabele treinverbinding tussen Groningen en Bremen. Het is ook een investering die bijdraagt aan het vervagen van de grens tussen Duitsland en Nederland in de noordelijke grensregio. De ambitie van het project is om een impuls te geven aan de sociaaleconomische versterking en de leefbaarheid van het hele gebied. De verwachting is dat bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen elkaar letterlijk sneller kunnen vinden. Ook voor toerisme, kunst en cultuur kan de Wunderline een belangrijke stimulans zijn en bijdragen aan nieuwe ontmoetingen.

De Europese Commissie verstrekte subsidie voor de onderzoeksfase en benoemde de Wunderline als voorbeeldproject voor grensoverschrijdende infrastructuur en als missing link in het Europese spoornetwerk. In de afgelopen vier jaar is de haalbaarheid van de Wunderline onderzocht. Begin 2019 wordt het besluit genomen over de realisatie.

In dit Bidbook nemen we u mee in het doorlopen traject en leest u de informatie die de basis vormt voor de besluitvorming. Na een beknopte beschrijving van het project en van de huidige situatie, geven we aan hoe de Wunderline de ambities waarmaakt. Aansluitend gaan we in op de brede steun voor de Wunderline en de meerwaarde die het project voor verschillende Duitse en Nederlandse partijen heeft. Het Bidbook geeft vervolgens een beschrijving van de drie bouwstappen waarmee we de Wunderline denken te kunnen realiseren en de vervolgstappen richting daadwerkelijke realisatie in de komende jaren, gevolgd door de manier waarop het project kan worden gefinancierd. Tenslotte beschrijven we hoe we de afspraken over de Wunderline vastleggen. Als rode draad brengen we het hele tracé in beeld om de projectinformatie te verbinden met de reiziger en de regio.

Met deze opzet biedt het Bidbook een handzaam overzicht voor iedereen die bij de besluitvorming is betrokken: bestuurders, ambtelijk adviseurs, volksvertegenwoordigers en belanghebbenden. Voor verdiepende informatie verwijzen we naar de noten aan het einde van dit boek, waarin we de onderliggende rapporten noemen.



Kurzgefasst

**WUNDERLINE**

In kort bestek



## Wunderline kurzgefasst

2016 haben die Provinz Groningen, das Land Niedersachsen, die Freie Hansestadt Bremen, das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, die DB Netz AG und ProRail einen gemeinsamen Projektplan erarbeitet: das sogenannte 'Spoorboekje' (Fahrplan)<sup>1</sup>. Darin ist die gemeinsame Ambition des Projekts festgehalten.

### **Die Wunderline: grenzenlose Entwicklung für unsere nördliche Grenzregion**

Die Provinz Groningen, Niedersachsen und die Freie Hansestadt Bremen möchten der wirtschaftlichen Entwicklung und der Lebensqualität der nördlichen Grenzregion gemeinsam einen Impuls geben. Eine gute öffentliche Verkehrsanbindung ist dabei von grundlegender Bedeutung. Die Wunderline bedeutet eine schnellere, komfortablere Bahnverbindung, mit der Arbeitnehmer, Studierende und Touristen bald in etwas mehr als zwei Stunden von Bremen nach Groningen fahren können - und umgekehrt. Damit ist die Wunderline eine vollwertige und nachhaltige Alternative zum Auto.

Neben den Investitionen in die vorhandene Bahninfrastruktur und die europäische Verknüpfung unserer Schienennetze stimulieren wir die Verbesserung der Anschlüsse von Tür zu Tür im Einzugsbereich der umliegenden Bahnhöfe (Anschlussmobilität). Außerdem wird die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gestärkt, sodass Hindernisse auf dem Gebiet von Arbeit und Bildung abgebaut und Chancen in den Bereichen Gesundheitswesen, Tourismus und Kultur genutzt werden. Untersuchungen haben ergeben, dass mit Hilfe dieser Vorgehensweise die Wunderline langfristig das Potenzial besitzt, bis zu 1.900 grenzüberschreitende Fahrgäste pro Tag zu transportieren. Zudem werden erwartungsgemäß auch mehr Fahrgäste andere Teile der Strecke nutzen.

Investieren in die Wunderline bedeutet, Investieren in das wirtschaftliche Wachstum und die Lebensqualität der Grenzregion im Nordwesten Deutschlands und dem Norden der Niederlande. Verständlich also, dass es eine breite Unterstützung für die Wunderline durch europäische, nationale und regionale Behörden sowie von Netzwerkorganisationen in der Region gibt. Die Beschlussfassung über die Realisierung der Wunderline erfolgt Anfang 2019.

## Wunderline in kort bestek

In 2016 hebben de Provincie Groningen, het Land Nedersaksen, de Vrije Hanzestad Bremen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, DB Netz AG en ProRail een gezamenlijk projectplan opgesteld. Het zogenaamde Spoorboekje<sup>1</sup>. Hierin is de gezamenlijke ambitie van het project vastgelegd.

### **De Wunderline: grenzeloze ontwikkeling van onze noordelijke grensregio**

Provincie Groningen, Land Nedersaksen en Vrije Hanzestad Bremen willen samen een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio. Goed openbaar vervoer is daarbij essentieel. De Wunderline realiseert een snellere, comfortabele treinverbinding waarmee werknemers, studenten en toeristen straks in iets meer dan twee uur van Bremen naar Groningen reizen, en andersom. Daarmee is de Wunderline een volwaardig en duurzaam alternatief voor de auto.

Naast investeren in bestaande spoorinfrastructuur en Europees verknopen van onze spoornetwerken, stimuleren we de verbetering van de aansluiting van deur tot deur rond de stations in de regio (ketenmobiliteit). Ook wordt de grensoverschrijdende samenwerking versterkt, teneinde barrières op het gebied van arbeid en onderwijs weg te nemen en kansen op het gebied van gezondheidszorg, toerisme en cultuur te benutten. Uit onderzoek blijkt dat met deze aanpak en optimalisering de Wunderline de potentie heeft om op termijn circa 1.900 grensoverschrijdende reizigers per dag te vervoeren. Bovendien zullen naar verwachting meer reizigers gebruik gaan maken van overige delen van het traject.

Investeren in de Wunderline is investeren in de economische groei en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio van Duitsland en Nederland. Er is dan ook brede bestuurlijke steun voor de Wunderline vanuit alle Europese, nationale, regionale en lokale overheden en vanuit netwerkorganisaties in de regio. Besluitvorming over de realisatie van de Wunderline vindt begin 2019 plaats.

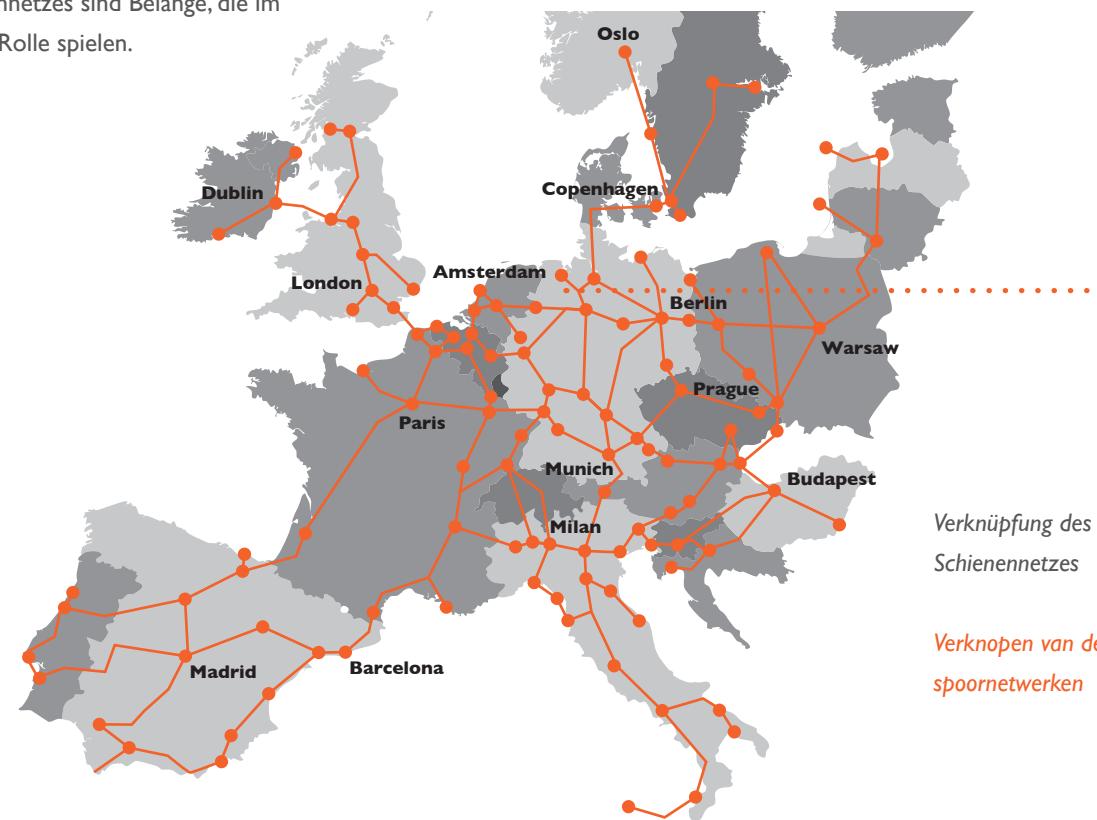


*“Wir möchten gemeinsam für eine bessere Bahnverbindung zwischen den Nordniederlanden und Norddeutschland sorgen und damit der wirtschaftlichen Entwicklung und Lebensqualität in beiden Grenzregionen einen Impuls geben. So lautet das Ziel des Projekts Wunderline. Wie? Durch die Realisierung einer schnellen und komfortablen Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen. Diese lässt die Grenzen zwischen dem Norden der Niederlande und Norddeutschland verschwinden.”*

Gemeinsame Ambition Lenkungsausschuss, Dezember 2016

#### Breit angelegte Ambition Wunderline

Diese Ambition verdeutlicht, dass die politische Bedeutung der Wunderline nicht nur in einer schnelleren Bahnverbindung liegt. Auch Austausch und Integration der Grenzregion im Nordwesten Deutschlands und dem Norden der Niederlande sowie die Verknüpfung des europäischen Schienennetzes sind Belange, die im Projekt eine wichtige Rolle spielen.



Verknüpfung des europäischen Schienennetzes

Verknöpfen van de Europese spoornetwerken



Integration der nördlichen Grenzregion

Integratie van de noordelijke grensregio

*“Wij willen samen zorgen voor een betere verbinding tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland, om een impuls te geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van beide grensregio's. Dat is de ambitie van het project Wunderline. Hoe? Door een snelle en comfortabele spoorverbinding tussen Groningen en Bremen te realiseren. Hiermee vervagen de grenzen tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland.”*

Gezamenlijke ambitie Stuurgroep, december 2016

#### Brede ambitie Wunderline

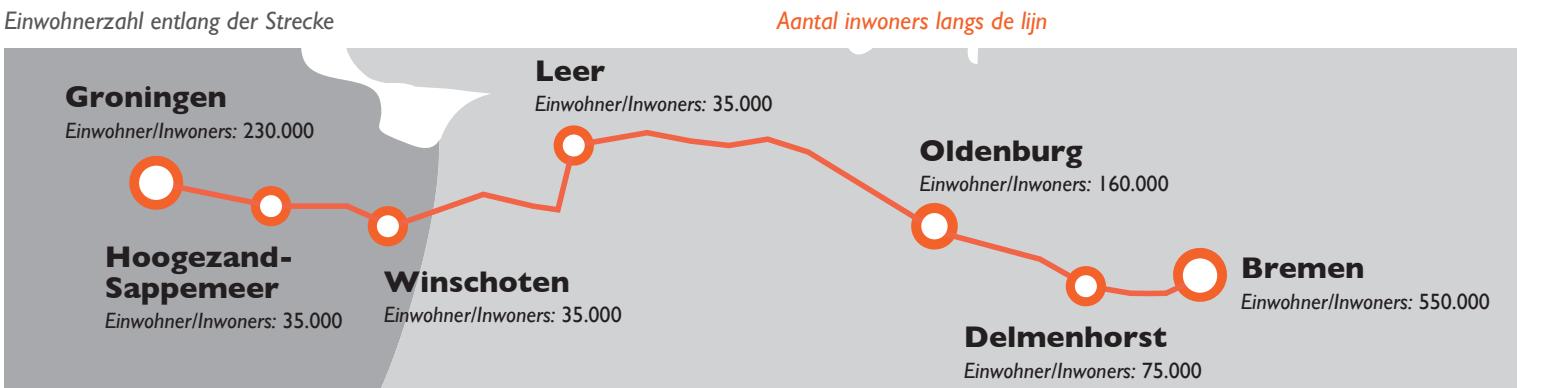
Deze ambitie geeft aan dat het politieke belang van de Wunderline niet alleen ligt bij een snellere treinverbinding. Uitwisseling en integratie van de noordelijke grensregio én het verknopen van de Europese spoornetwerken zijn twee belangen die ook een beduidende rol spelen in het project.

### Aktuelle Situation

Die Strecke zwischen Groningen und Bremen ist insgesamt 173 km lang. Davon liegen 49 km auf niederländischem Hoheitsgebiet und 124 km in Deutschland. Fahrgäste zwischen Groningen und Bremen müssen in Leer umsteigen. Bis Dezember 2015 betrug die Fahrzeit rund 2 Stunden und 43 Minuten. Seit Dezember 2015 ist zwischen Weener und Leer kein Bahnverkehr mehr möglich, seit ein Frachter die Friesenbrücke bei Weener rammte. Fahrgäste nach Leer und weiter haben gegenwärtig verschiedene Möglichkeiten. Zwischen Groningen und Weener verkehrt ein Regionalzug von Arriva. Ab Weener können Fahrgäste dann mit dem Bus weiter nach Leer. Außerdem fährt zwischen Groningen und Leer ein Schnellbus. Seit der Zerstörung der Emsquerung fehlt das infrastrukturelle Rückgrat für die sozioökonomische Entwicklung der Grenzregion. Überdies ist das Angebot für die Anschlussmobilität unter anderem für Radfahrer, Fußgänger, Busse und Kraftfahrzeuge auf einigen (vor allem deutschen) Bahnhöfen eingeschränkt. Auch die verfügbaren Informationen und das Ticketing für den grenzüberschreitenden Verkehr sind verbesserungswürdig.

### Künftige Situation

Mit Anpassungen an der Schieneninfrastruktur wird die Fahrzeit zwischen Groningen und Bremen 2030 bei etwas mehr als zwei Stunden liegen. Dafür werden zwei Bauphasen mit einem Investitionsvolumen von € 128 Mio. durchgeführt. Überdies ist die Realisierbarkeit einer direkten Zugverbindung in Sichtweite gerückt. Die Bahnhöfe bieten umfassende Anschlussmöglichkeiten und Bahnfahrende erhalten problemlos Informationen wie auch Fahrkarten für den grenzüberschreitenden Verkehr. Durch den Abbau von Barrieren in Sachen Arbeitsmobilität und das Aufgreifen von Chancen im Bereich grenzübergreifender Zusammenarbeit überqueren täglich rund 1.900 Menschen die Grenze, wodurch sich die sozioökonomische Position der Region stark verbessert.



### Huidige situatie

Het traject tussen Groningen en Bremen is bij elkaar 173 kilometer. Hiervan ligt 49 kilometer op Nederlands grondgebied en 124 kilometer in Duitsland. Reizigers tussen Groningen en Bremen moeten overstappen in Leer. Tot december 2015 bedroeg de reistijd 2 uur en 43 minuten. Sinds december 2015 is er geen treinverkeer meer mogelijk tussen Weener en Leer omdat er een schip tegen de Friesenbrücke aan is gevaren. Dit is een brug over de Eems tussen Weener en Leer. Voor reizigers naar Leer en verder zijn er momenteel verschillende opties. Vanuit Groningen rijdt nu een stoptrein van Arriva tot Weener. Reizigers kunnen vervolgens met de bus van Weener naar Leer. Ook rijdt er een snelbus tussen Groningen en Leer. Vanaf het moment dat de Friesenbrücke is kapotgevaren, ontbreekt een infrastructurele 'ruggengraat' voor sociaaleconomische ontwikkeling van de grensregio. Daarnaast zijn op een aantal (voornamelijk Duitse) stations beperkte ketenmobiliteitvoorzieningen voor onder andere fietsers, voetgangers, bussen en auto's. Ook kan de informatievoorziening en ticketing voor grensoverschrijdende reizen beter.

### Toekomstige situatie

Met aanpassingen in de railinfrastructuur is in 2030 de reistijd tussen Groningen en Bremen teruggebracht naar iets meer dan twee uur. Hiervoor zijn twee bouwstappen gerealiseerd, waarin € 128 miljoen is geïnvesteerd en er is zicht op de haalbaarheid van een directe treinverbinding. Stations beschikken over uitgebreide ketenmobiliteitsvoorzieningen en reizigers kunnen makkelijk gebruik maken van de informatievoorzieningen en ticketing voor grensoverschrijdend reizen. Door het wegnemen van barrières voor arbeidsmobilitéit en het benutten van kansen voor grensoverschrijdende samenwerking, reizen dagelijks circa 1.900 reizigers over de grens en is de sociaaleconomische positie van de noordelijke grensregio versterkt.



Station Delmenhorst



Station Kropswolde

Positive Auswirkungen

2



WUNDERLINE

Positieve effecten

## Positive Auswirkungen der Wunderline

Um das gemeinsame Ziel der Projektpartner zu verwirklichen, wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Untersuchungen durchgeführt. In diesem Kapitel finden Sie eine kurze Beschreibung dieser Studien und die Ergebnisse, die die Durchführbarkeit des Projekts belegen.

### Günstige Auswirkungen auf die Region

Das Institut für Regionalwirtschaft CIMA hat in Zusammenarbeit mit der Rijksuniversiteit Groningen eine qualitativ-sozioökonomische Untersuchung durchgeführt.<sup>2</sup> Die Ergebnisse zeigen, dass die Wunderline günstige Auswirkungen unter anderem auf die Bereiche Kultur, Wirtschaft, Bildung und Tourismus hat und der grenzübergreifenden Zusammenarbeit einen Impuls geben kann. Voraussichtlich wird sie sich auch im Bereich des Gesundheitswesens positiv auswirken. Laut der Studie kann das Fahrgastpotenzial der Wunderline deutlich zunehmen, wenn man neben einer Fahrzeitverkürzung auch auf folgende Aspekte setzt:

- Reisen von Tür zu Tür (Anschlussmobilität).
- Beseitigung von Hindernissen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich des Arbeitsaustausches und Bildungswesens sowie die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Qualifikationen.
- Aufgreifen der Chancen für die grenzübergreifende Zusammenarbeit.

Das Projekt Wunderline spielt in Bezug auf diese Themen eine proaktive Rolle.

## Positieve effecten van de Wunderline

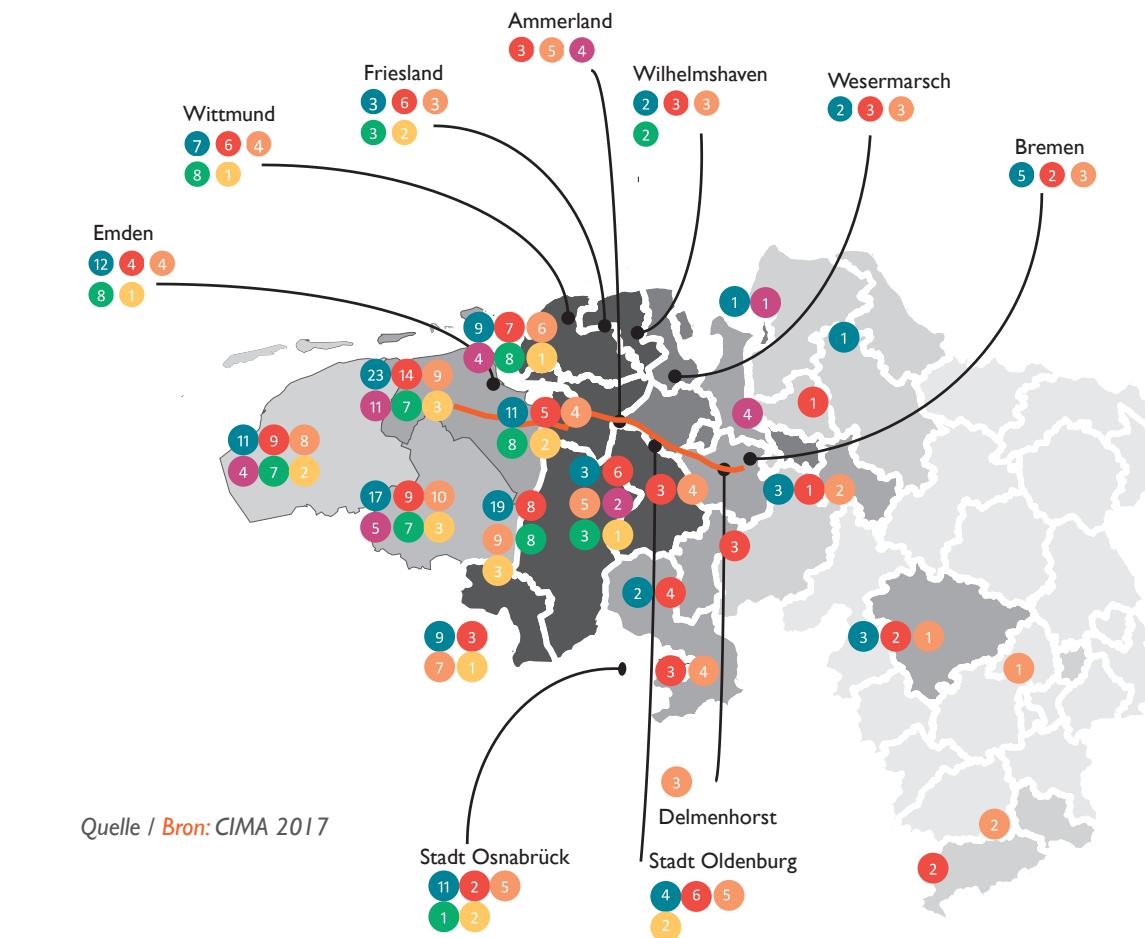
Om de gezamenlijke ambitie van de projectpartners waar te maken, zijn de afgelopen jaren tal van onderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk leest u een korte beschrijving van deze onderzoeken en de uitkomsten die de haalbaarheid van het project onderbouwen.

### Gunstige effecten voor de regio

Het Duitse economisch onderzoeksbedrijf CIMA heeft in samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen een kwalitatief sociaaleconomisch onderzoek<sup>2</sup> uitgevoerd. De resultaten laten zien dat de Wunderline gunstige effecten heeft op het gebied van onder meer cultuur, economie, onderwijs en toerisme en een impuls kan geven aan de grensoverschrijdende samenwerking. De verwachting is dat er ook een positief effect is op het gebied van gezondheidszorg. Volgens dit onderzoek kan de vervoerswaarde van de Wunderline aanzienlijk toenemen wanneer naast reistijdverkorting ook wordt ingezet op:

- Reizen van deur tot deur (ketenmobiliteit).
- Wegnemen van bestaande blokkades voor grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van arbeidsuitwisseling en onderwijs, zoals het wederzijds erkennen van diploma's en beroepskwalificaties.
- Benutten van kansen voor grensoverschrijdende samenwerking.

Het Wunderline-project heeft dan ook een proactieve rol op deze thema's.



Quelle / Bron: CIMA 2017

### Legende / Legenda

- Streckenverlauf Wunderline / Verloop Wunderline-traject
- Energie / Energie
- Bildung, Wissenschaft und Forschung / Onderwijs, wetenschap en onderzoek
- Arbeitsmarkt und Wirtschaft / Arbeidsmarkt en economie
- Gesundheit und Soziales / Gezondheid en sociaal
- Kultur und Tourismus / Cultuur en toerisme
- Politik und Governance / Politiek en bestuur

- unter 1 / minder dan 1
- 1 bis 4 / 1 tot 5
- 5 bis 9 / 5 tot 10
- 10 bis 19 / 10 tot 20
- 20 und mehr / 20 of meer

### Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im nordwestdeutschen und nordniederländischen Grenzraum

Die Angaben in der Karte beziehen sich auf die Zahl der Projekte, in denen Akteure aus der jeweiligen Region, der Provinz (NL), kreisfreien Stadt, der Landkreise (D) oder ein regionaler Akteur, dem ein oder mehrere lokale Akteure angehören, eingebunden waren oder sind.

### Grensoverschrijdende samenwerking in de grensregio's van Noordwest-Duitsland en Noord-Nederland

De weergegeven cijfers in de kaart hebben betrekking op het aantal projectdeelnemers uit de regio's die betrokken zijn of waren: uit de provincie (NL), kreisfreie Stadt of Landkreis (D) of een regionale speler waar een of meerdere lokale stakeholders onder vallen.

### Kürzere Fahrzeiten

Für die Fahrzeitverkürzung zwischen Groningen und Bremen wurden aus einer Vorauswahl mit 48 Möglichkeiten für die Wunderline 4 unterschiedliche Varianten untersucht.<sup>3</sup> Für jede dieser Varianten wurde beurteilt, wie diese unter anderem in Bezug auf Fahrzeit, Umstieg, Frequenz, räumliche Einpassung und Umgebungsauswirkungen abschneiden. Die Ergebnisse wurden mit den Investitions- und Betriebskosten der jeweiligen Varianten verglichen. Anfang 2018 hat der Lenkungsausschuss das Planungspapier zur Vorzugsalternative festgelegt.<sup>4</sup> Die Vorzugsalternative führt in beiden Richtungen der Strecke zu einer rund 35-minütigen Fahrzeitverkürzung. Außerdem verbessert die Wunderline den Umstieg am Knotenpunkt Leer, wodurch bei den Verbindungen zwischen Münster und Oldenburg über eine halbe Stunde Fahrzeitgewinn realisiert wird.

Anvisierte Fahrzeitverkürzung Gesamtstrecke Wunderline

Beogde reistijdwinst gehele traject Wunderline



Verbindungen am Knotenpunkt Leer

Verbindingen op knooppunt Leer



### Kortere reistijden

Voor de reistijdverkorting tussen Groningen en Bremen zijn uit een voorselectie van 48 mogelijkheden 4 verschillende varianten van de Wunderline onderzocht<sup>3</sup>. Voor elk van deze varianten hebben we beoordeeld hoe ze scoren op onder andere reistijd, overstap, frequentie, ruimtelijke inpassing en omgevingseffecten. Deze scores zijn afgezet tegen de investerings- en exploitatiekosten van de varianten. Begin 2018 heeft de stuurgroep de Nota Voorkeursalternatief<sup>4</sup> vastgesteld. Het voorkeursalternatief leidt in beide richtingen van het traject tot een reistijdverkorting van circa 35 minuten. Bovendien zorgt de Wunderline voor een betere overstap op het knooppunt Leer, waarmee op de verbindingen tussen Münster en Oldenburg meer dan een half uur reistijdwinst kan worden geboekt.

Fahrzeitverkürzung durch verbesserten Umstieg Knotenpunkt Leer

Reistijdwinst door betere overstap knooppunt Leer

Oldenburg      Leer      Münster

Groningen      Leer      Emden

Oldenburg      Leer      Groningen

Groningen      Leer      Münster

Aktuelle Situation / Huidige situatie

Künftige Situation / Nieuwe situatie

2015: 0:56  
2030: 0:03

2015: 0:28  
2030: 0:07

2015: 0:22  
2030: 0:07

2015: 0:44  
2030: 0:33





### Mehr Fahrgäste

Untersuchungen<sup>5</sup> nach dem Fahrgastpotenzial zeigen, dass die Wunderline 1.900 grenzüberschreitende Fahrgäste täglich befördern dürfte. Das ist eine Steigerung von über 100% im Vergleich zu den rund 700 Fahrgästen, die vor der Zerstörung der Friesenbrücke die Grenze überquerten. Außerdem werden erwartungsgemäß mehr Fahrgäste andere Teile der Strecke nutzen. Dies ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen. Eine solche Zunahme ist übrigens auf grenzüberschreitenden Verbindungen nach erfolgter Aufwertung nicht unüblich. Die Verbindung Enschede - Münster verzeichnete zwischen 2001 und 2013 eine Zunahme von 92% und Saarland-Lothringen zwischen 1997 und 2012 eine Steigerung von 88%.

Um diese Zunahme zu realisieren, müssen folgende Rahmenbedingungen erfüllt werden:

- Fahrzeitverkürzung.
- Die Verbindung von Tür zu Tür (Anschlussmobilität) muss erleichtert werden.
- Hindernisse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Bereichen Arbeit und Bildung müssen beseitigt werden, beispielsweise durch die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Qualifikationen.
- Chancen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Bereichen Kultur, Tourismus und Gesundheit muss genutzt werden.

Zu diesem Zweck wurden inzwischen Erklärungen unterzeichnet und Initiativen gestartet.

Siehe Kapitel 7 'Festlegen des Commitments'.

### Meer reizigers

Onderzoek<sup>5</sup> naar de vervoerwaarde laat zien dat de Wunderline de potentie heeft om op termijn circa 1.900 grenzoverschrijdende reizigers per dag te vervoeren. Dat is een toename van meer dan 100% ten opzichte van de ruim 700 reizigers die vóór de stremming van de Friesenbrücke de grens over reisden. Bovendien zullen naar verwachting meer reizigers gebruikmaken van overige delen van het traject. Onderstaande afbeelding geeft dit weer. Een dergelijke stijging is overigens niet ongebruikelijk op grenzoverschrijdende verbindingen die worden verbeterd. De verbinding Enschede - Münster liet tussen 2001 en 2013 een groei zien van 92%, Saarland - Lotharingen tussen 1997 en 2012 een groei van 88%.

Om deze groei te realiseren gelden enkele randvoorwaarden:

- Reistijdverkorting.
- Het reizen van deur tot deur (ketenmobilitéit) moet makkelijker worden.
- Blokkades voor grenzoverschrijdende samenwerking moeten verdwijnen op het gebied van arbeidsuitwisseling en onderwijs. Bijvoorbeeld door het wederzijds erkennen van diploma's en kwalificaties.
- Kansen voor grenzoverschrijdende samenwerking op het gebied van cultuur, toerisme en gezondheid moeten worden benut.

Hiervoor zijn inmiddels verklaringen getekend en trajecten opgestart.

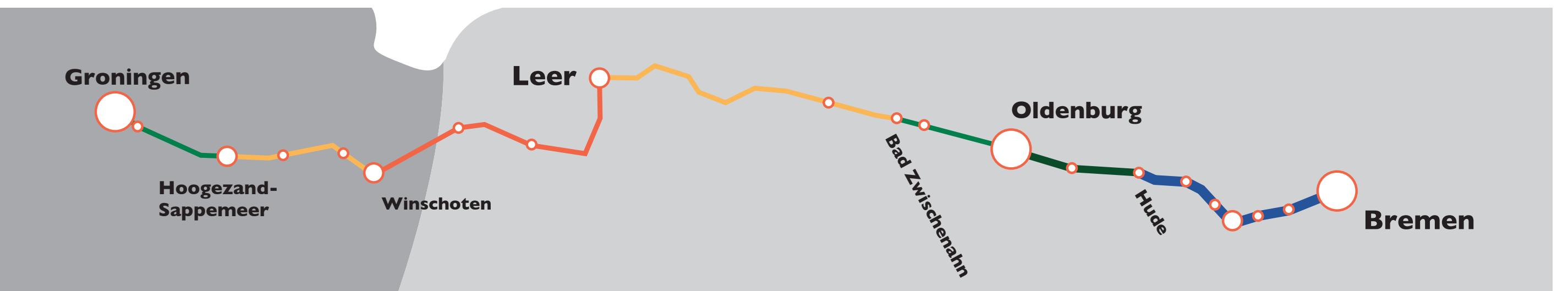
Zie hoofdstuk 7 'Vastleggen van het commitment'.

#### Legende Fahrgastzahlen

#### Legenda reizigersaantallen

- |                                   |
|-----------------------------------|
| 0 - 2.000 pro Tag / per dag       |
| 2.000 - 4.000 pro Tag / per dag   |
| 5.000 - 10.000 pro Tag / per dag  |
| 10.000 - 20.000 pro Tag / per dag |
| 20.000 - 30.000 pro Tag / per dag |

Quelle / Bron: LNVG 2013



### Investieren in den Personenverkehr

Die Investitionen des Wunderline-Projekts konzentrieren sich auf die Aufwertung des Personenverkehrs. Untersuchungen<sup>6</sup> belegen, dass Investitionen in den Güterverkehr keinen Mehrwert bedeuten würden. Bereits in der heutigen Situation übersteigt die Kapazität auf der Schiene die Nachfrage des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Auch in Zukunft wird die potenzielle Nachfrage bei höchstens 5 bis 6 Zügen pro Tag liegen. Mit den geplanten Anpassungen im Rahmen der Wunderline reicht die Kapazität, um den regionalen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr auch künftig abzuwickeln.

### Lokaler Mehrwert durch verbesserte Anschlussmobilität

Es wurden ergänzende Untersuchungen<sup>7</sup> in Bezug auf die Verbesserung der Anschlussmobilität durchgeführt. Diese Untersuchungen geben tieferen Einblick in das Fahrgastpotenzial der Bahnhöfe entlang der Strecke und in die Möglichkeiten, wie die Bahn an andere Transportmittel, wie Bus, Fahrrad, Auto und Taxi, anschließen kann. Für jeden Bahnhof zwischen der deutsch-niederländischen Grenze und Bremen wurden konkrete Verbesserungsmaßnahmen ermittelt,<sup>8</sup> die in das Ausführungsprogramm Anschlussmobilität aufgenommen wurden. Damit wurde der Mehrwert der Wunderline gesteigert und die Akzeptanz für die Wunderline vergrößert.



Bausteine für einen attraktiven Bahnhof  
Bouwstenen voor een aantrekkelijk station

### Investeren in personenvervoer

De investeringen van het Wunderline-project richten zich op verbeteren van de kwaliteit van het personenvervoer. Uit het onderzoek<sup>6</sup> blijkt dat investeringen in goederenvervoer geen toegevoegde waarde hebben. Reeds in de huidige situatie is de capaciteit voor het grensoverschrijdend vervoer van goederen groter dan de vraag. De maximale potentiële vraag in de toekomst blijft beperkt tot 5 à 6 treinen per dag. Ook met de geplande aanpassingen in het kader van de Wunderline is er voldoende capaciteit om in de toekomst regionaal grensoverschrijdend goederenvervoer af te handelen.

### Lokale meerwaarde door verbeterde ketenmobiliteit

Er is aanvullend onderzoek<sup>7</sup> gedaan naar verbetering van de ketenmobiliteit. Dit onderzoek geeft verdiepend inzicht in het reizigerspotentieel bij de stations langs de Wunderline en in de manier waarop de trein kan aansluiten op andere vervoermiddelen zoals bus, fiets, auto en taxi. Per station tussen de grens en Bremen zijn concrete verbetermaatregelen<sup>8</sup> in kaart gebracht en opgenomen in de Uitvoeringsagenda Ketenmobiliteit. Daarmee is meerwaarde van de Wunderline voor de regio versterkt, wat heeft gezorgd voor meer lokaal draagvlak.



Winkelstraat Winschoten



Miniaturland Leer



Eine erste *Impression der neuen Friesenbrücke*<sup>9</sup>

#### Friesenbrücke und Wunderline in 2024 verfügbar

Der Bund, DB Netz und das Land Niedersachsen haben sich gemeinsam für eine Drehbrücke als Ersatzbauwerk für die zerstörte Friesenbrücke entschieden.<sup>10</sup> Sie wird die größte Drehbrücke in Europa sein. Für den Schienenverkehr sollen jeweils 20 Minuten pro Stunde zur Verfügung stehen. Diese Mindestdauer ist für den neuen Fahrplan und damit für die Qualitätsverbesserung der Bahnverbindung erforderlich. Es wird angestrebt, dass die neue Friesenbrücke bis Ende 2024 fertiggestellt wird. Zu diesem Zeitpunkt soll auch die erste Bauphase zur Realisierung einer schnelleren Bahnverbindung abgeschlossen sein. Der Wiederaufbau der Friesenbrücke ist nicht Teil des Wunderline-Projekts, die Verfügbarkeit der Brücke ist jedoch eine wichtige Rahmenbedingung für die künftige Nutzung der Bahnverbindung. Darum verfolgen wir die Fortschritte des Wiederaufbaus aufmerksam.

#### Nachhaltig und innovativ

Die grenzüberschreitende Bahnverbindung stellt eine nachhaltige Alternative zum Auto dar und fügt sich in das nationale Bestreben der Reduzierung von Kurzstreckenflügen.

Een eerste *impressie van de nieuwe Friesenbrücke*<sup>9</sup>

#### Friesenbrücke én Wunderline in 2024 operationeel

De Bund, Land Nedersaksen, en DB Netz AG hebben gezamenlijk gekozen voor het bouwen van een vrijwel volledig nieuwe brug op de plek van de Friesenbrücke.<sup>10</sup> Dit wordt de grootste draaibrug van West-Europa. Deze nieuwe Friesenbrücke zal 20 minuten per uur beschikbaar zijn voor spoorverkeer. Die tijd is minimaal nodig voor de nieuwe dienstregeling en dus voor de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding. Streven is dat de nieuwe Friesenbrücke eind 2024 voltooid zal zijn. Op dat moment is ook de eerste bouwstap ten behoeve van een snellere spoorverbinding gerealiseerd. Het herstel van de Friesenbrücke is weliswaar geen onderdeel van het Wunderline-project, maar de beschikbaarheid van de brug is wel een belangrijke randvoorwaarde voor het toekomstig gebruik van de spoorverbinding. Daarom volgen we de voortgang van het herstelproject nauwlettend.

#### Duurzaam en innovatief

Deze grensoverschrijdende spoorverbinding biedt grensreizigers een duurzaam alternatief voor de auto en sluit goed aan bij de nationale ambitie om het korte afstandsvliegverkeer te beperken.



3

Unterstützung  
für die Wunderline

WUNDERLINE

Steun voor de  
Wunderline

## Unterstützung für die Wunderline

Ausgehend von dem Wunsch einer intensiveren Zusammenarbeit haben sich 2015 deutsche und niederländische Partner zusammengeschlossen: Sie wollten untersuchen, ob eine schnellere Verbindung zwischen Groningen und Bremen als Impuls für den Grenzraum im Norden der Niederlande und im Nordwesten Deutschlands umsetzbar wäre. Die Initiative erfreute sich auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene schnell einer breiten Unterstützung.

2015 bewilligte die EU acht Millionen Euro an CEF-T-Fördermitteln und wies die Wunderline als Leuchtturmpunkt aus: ein beispielhaftes Projekt zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Infrastruktur und Nachhaltigkeit. Mithilfe dieser Förderung und in Zusammenarbeit mit deutschen und niederländischen Partnern wurde in den vergangenen vier Jahren die Möglichkeiten zur Aufwertung der Bahnverbindung Groningen - Bremen intensiv untersucht. Im Ergebnis sprach sich der Lenkungsausschuss am 22. Februar 2018 für eine Vorzugsalternative aus.<sup>11</sup> Die gewählte Alternative wurde anschließend für die politische Beschlussfassung Anfang 2019 weiter ausgearbeitet.

Eines der nationalen Ziele der Niederlande ist die Priorisierung grenzüberschreitender Verbindungen. Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft hat ein Zukunftsbild 'Öffentliche Verkehrsmittel 2040' aufgesetzt,<sup>12</sup> in dem steht, dass der grenzüberschreitende Bahnverkehr genauso reibungslos erfolgen soll, wie innerhalb der Niederlande. Die Wunderline wird in diesem Zukunftsbild als eine der sechs wichtigen Verbindungen mit Anrainerstaaten genannt (siehe nebenstehende Abbildung).

Das Ziel der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit an der Wunderline wurde inzwischen in den Koalitionsverträgen des Landes Niedersachsen einerseits und der Provinz Groningen andererseits festgeschrieben.

## Steun voor de Wunderline

Vanuit de wens om meer samen te werken, hebben de Duitse en Nederlandse partners in 2015 de handen ineengeslagen om te onderzoeken of een snelle verbinding tussen Groningen en Bremen haalbaar is. Dit als impuls voor de ontwikkeling van de noordelijke grensregio. Het initiatief kon en kan zowel Europees, nationaal, regionaal als lokaal rekenen op brede steun.

De EU verstrekte in 2015 circa € 8 miljoen CEF-T subsidie aan het Wunderline-project en benoemde het als Flagship-project: een voorbeeldproject als het gaat om het verbeteren van grenzoverschrijdende infrastructuur in combinatie met duurzaamheid. Met behulp van deze subsidie en in samenwerking met Duitse en Nederlandse partners is de afgelopen vier jaar uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen - Bremen. Met als resultaat een voorkeursalternatief<sup>11</sup> dat op 22 februari 2018 door de stuurgroep is vastgesteld. Dit is uitgewerkt ten behoeve van besluitvorming begin 2019.

Eén van de nationale doelstellingen van Nederland is meer aandacht te hebben voor grenzoverschrijdende verbindingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een Toekomstbeeld OV 2040<sup>12</sup> opgesteld. Hierin staat dat de treinreiziger net zo soepel over de grens moet kunnen reizen als binnen Nederland. De Wunderline wordt in het Toekomstbeeld aangemerkt als één van de zes belangrijke verbindingen met de buurlanden. Zie afbeelding.

Inmiddels is de ambitie om grenzoverschrijdend samen te werken aan de Wunderline vastgelegd in de coalitieakkoorden van het Land Nedersaksen en de provincie Groningen.



Viele Organisationen und Einrichtungen unterstützen das Wunderline-Projekt.

#### **CEF-T-Partner Wunderline**

Beim Start des Wunderline-Projekts 2015 lag der Fokus auf der Unterstützung für das Einreichen eines Förderantrags für das europäische CEF-T-Programm (Connecting Europe Facility for Transport).

Die Partner, die darin die Initiative ergriffen, sind die CEF-T-Partner Wunderline:

- AG Ems
- IHK für Ostfriesland und Papenburg
- Landkreis Leer
- Groningen Seaports
- Provinz Groningen

Diese Partner beurteilen die Ergebnisse, die mithilfe der CEF-T-Mittel erzielt werden. Zudem geben sie Empfehlungen hinsichtlich der Dokumente, die der Wunderline-Lenkungsausschuss in der Tagesordnung bespricht. Und zu guter Letzt unterstützen sie das Projekt und fungieren als Wunderline-Botschafter in der Region.



CEF-T-Partner als Botschafter in der Region

CEF-T Partners als ambassadeurs in de regio

Vele organisaties en instellingen ondersteunen het Wunderline-project.

#### **CEF-T Partners Wunderline**

Bij de start van het Wunderline-project in 2015 lag de focus op het verkrijgen van steun voor het indienen van een subsidieaanvraag voor het Europese CEF-T-programma (Connecting Europe Facility for Transport). De partijen die hierbij het voortouw namen, zijn de zogenaamde CEF-T Partners Wunderline:

- AG Ems
- IHK voor Ostfriesland und Papenburg
- Landkreis Leer
- Groningen Seaports
- Provincie Groningen

Deze partners zijn betrokken bij beoordeling van de resultaten die met CEF-T-subsidie opgeleverd worden. Daarnaast adviseren de partners over de stukken die de Stuurgroep Wunderline agendeert. Tenslotte steunen zij het Wunderline-project en zijn ze ambassadeurs voor het project in de regio.

**Station Bad Zwischenahn**



*“Gemeinsam mit den Niederlanden wollen wir eine schnelle Bahnverbindung von Groningen über Leer und Oldenburg nach Bremen (Wunderline) vorantreiben.”<sup>13</sup>*

Koalitionsvereinbarung Niedersachsen 2017 - 2022

*“Wir investieren auch weiterhin in eine schnelle Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen.”<sup>14</sup>*

Koalitionsvertrag Provinz Groningen 2015 - 2019

*“Samen met Nederland willen wie een snelle treinverbinding van Groningen via Leer en Oldenburg naar Bremen (Wunderline) realiseren.”<sup>15</sup>*

Coalitieakkoord Nedersaksen 2017 - 2022

*“We blijven ook investeren in een schnellere spoorverbinding tussen Groningen en Bremen.”<sup>16</sup>*

Collegeakkoord Groningen 2015 - 2019

#### **Lenkungsausschuss Wunderline**

Im Anschluss an die Bewilligung der CEF-T-Mittel wurde für die Durchführung des Projekts eine Projektorganisation einberufen und 2016 kam ein Lenkungsausschuss hinzu. In diesem Lenkungsausschuss sind die für die Durchführung direkt zuständigen Behörden und Organisationen vertreten, und zwar:

- Provinz Groningen (Vorsitz)
- Niedersachsen
- Freie Hansestadt Bremen
- Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft
- DB Netz AG
- ProRail

#### **Stuurgroep Wunderline**

Na het toekennen van de CEF-T-subsidie is voor de uitvoering van het project een projectorganisatie opgezet. In 2016 is een stuurgroep geformeerd. In deze stuurgroep participeren organisaties die direct verantwoordelijkheid zijn voor uiteindelijke realisatie van de Wunderline. Dit zijn:

- Provincie Groningen (voorzitter)
- Land Nedersaksen
- Vrije Hanzestad Bremen
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- DB Netz AG
- ProRail

## Weitere Unterstützung

Im Vorfeld der Beschlussfassung haben folgende Partner öffentlich ihre Unterstützung für die Realisierung der Wunderline ausgesprochen:

- Landkreise, Städte und Gemeinden entlang der Strecke
- IHK für Ostfriesland und Papenburg
- Ems-Achse
- EDR
- Hochschulen und Universitäten
- EU-Abgeordnete
- Regio Groningen Assen
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland
- Metropolregion Nordwest
- European Medical School

Die Unterstützungserklärungen finden Sie in Kapitel 10.

## Beschließen / Besluiten

Lenkungsausschuss

Stuurgroep



**ProRail**



Niedersachsen



Bremen



DB NETZE

## Beurteilen / Beoordelen

CEF-T Partnergremium

CEF-T Partneroverleg



Landkreis Leer



IHK



AG EMS



provincie  
groningen



GRONINGEN SEAPORTS

## Vorbereiten / Voorbereiden

Projektteam und Amtliche Vorbereitungsgruppe

Projectteam en Ambtelijk Voorbereidingsoverleg (AVO)

Provinz Groningen mit deutschen Partnern

Provincie Groningen met Duitse partners



provincie  
groningen



ProRail



DB NETZE



Bremen



Niedersachsen



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## Verdere ondersteuning

In de aanloop naar de besluitvorming hebben veel partijen publiekelijk hun steun uitgesproken voor de realisatie van de Wunderline:

- Landkreisen, steden en gemeenten langs de lijn
- IHK für Ost-friesland und Papenburg
- Ems-Achse
- EDR
- Hogescholen en universiteiten
- Europarlementariërs
- Regio Groningen Assen
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland
- Metropolregion Nordwest
- European Medical School

Deze steunbetuigingen zijn in hoofdstuk 10 van dit Bidbook opgenomen.

## Deutsche wie niederländische Bürgermeister und Wethouder machen sich für die schnelle Verbindung zwischen Bremen und Groningen stark: die Wunderline.



► “Die Eisenbahnen waren immer schon wichtig für die grenzüberschreitende Verbindung”  
“De spoorwegen waren altijd al van groot belang voor de grensoverschrijdende verbinding.”  
Bürgermeister Sap,  
Gemeinde Bunde



► “Zu einer Region ohne Grenzen gehört auch eine reibungslose, schnelle Mobilität und dafür steht die Wunderline.”  
“Bij een regio zonder grenzen hoort ook snelle en toegankelijke mobiliteit en dat is waar de Wunderline voor staat.”  
Bürgermeisterin Kuhl, Stadt Leer

“So wie wir Norddeutsche sagen:  
‘Jetzt heißt es Butter bei die Fische.’”  
“Zoals wij Noord-Duitsers zeggen:  
‘Nu is het boter bij de vis.’”  
Bürgermeister Lebedinzew,  
Gemeinde Hude



“Ich verspreche mir von der Wunderline eine Aufwertung der Region.”  
“Ik verwacht van de Wunderline een opwaardering van de regio.”  
Bürgermeister Boelsen,  
Samtgemeinde Jümme



“Wir müssen den Druck erhöhen,  
damit das Projekt Realität wird.”  
“We moeten de druk opvoeren, om dit  
project werkelijkheid te laten worden.”  
Oberbürgermeister Krogmann,  
Stadt Oldenburg



“Das Herz der Wunderline ist der Bahnhof Augustfehn.”  
“Het hart van de Wunderline is station Augustfehn.”  
Bürgermeister Huber,  
Gemeinde Apen



► “Das Mobilitätskonzept der Wunderline ist auch für die Gemeinde Wardenburg das Thema der Zukunft, darum unterzeichne ich gerne.”  
“Het mobiliteitsconcept van de Wunderline is ook voor de gemeente Wardenburg het onderwerp van de toekomst, graag ondersteun ik het met mijn handtekening.”  
Bürgermeisterin Noske,  
Gemeinde Wardenburg



► “In Groningen ist das Fahrrad das wichtigste Transportmittel. Gute öffentliche Verkehrsverbindungen wie die Wunderline sind für längere Strecken von großer Bedeutung.”  
“In Groningen is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. Voor de langere afstanden zijn goede openbaar vervoerverbindingen zoals de Wunderline van groot belang.”  
Wethouder De Rook,  
Gemeente Groningen



► “Eine gute Zugverbindung mit unseren östlichen Nachbarn ist für die Entwicklung unserer neuen Gemeinde unerlässlich!”  
“Goede treinverbindingen met onze oosterburen is van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van onze nieuwe gemeente.”  
Wethouder Borg,  
Gemeente Midden-Groningen

## Duitse en Nederlandse burgemeesters en wethouders maken zich sterk voor de komst van de Wunderline, een snelle treinverbinding tussen Groningen en Bremen.



► “Wege zueinander schaffen, ist sehr wichtig in der heutigen Zeit, darum unterstützt Westerstede die Wunderline.”  
“Wegen naar elkaar creëren is zeer belangrijk in deze tijd, daarom ondersteunt Westerstede de Wunderline.”  
Bürgermeister Groß, Stadt Westerstede



► “Für die Optimierung des Haltepunktes in Weener ist auch die Verbesserung der Anschlussmobilität ein wichtiger Faktor.”  
“Voor de optimalisering van de halte in Weener is ook de verbetering van de ketenmobiliteit een belangrijke factor.”  
Bürgermeister Sonnenberg,  
Stadt Weener

“So wie wir Norddeutsche sagen:  
‘Jetzt heißt es Butter bei die Fische.’”  
“Zoals wij Noord-Duitsers zeggen:  
‘Nu is het boter bij de vis.’”  
Bürgermeister Lebedinzew,  
Gemeinde Hude



“Ich verspreche mir von der Wunderline eine Aufwertung der Region.”  
“Ik verwacht van de Wunderline een opwaardering van de regio.”  
Bürgermeister Boelsen,  
Samtgemeinde Jümme



“Wir müssen den Druck erhöhen,  
damit das Projekt Realität wird.”  
“We moeten de druk opvoeren, om dit  
project werkelijkheid te laten worden.”  
Oberbürgermeister Krogmann,  
Stadt Oldenburg



“Das Herz der Wunderline ist der Bahnhof Augustfehn.”  
“Het hart van de Wunderline is station Augustfehn.”  
Bürgermeister Huber,  
Gemeinde Apen



► “Das Mobilitätskonzept der Wunderline ist auch für die Gemeinde Wardenburg das Thema der Zukunft, darum unterzeichne ich gerne.”  
“Het mobiliteitsconcept van de Wunderline is ook voor de gemeente Wardenburg het onderwerp van de toekomst, graag ondersteun ik het met mijn handtekening.”  
Bürgermeisterin Noske,  
Gemeinde Wardenburg



► “Meine Unterschrift dafür, dass aus der Wunderline eine ‘Selbstverständlichkeit’ wird.”  
“Mijn handtekening is er voor, dat de Wunderline een ‘Vanzelfssprekendheid’ wordt.”  
Landrat Bensberg,  
Landkreis Ammerland



► “In Groningen ist das Fahrrad das wichtigste Transportmittel. Gute öffentliche Verkehrsverbindungen wie die Wunderline sind für längere Strecken von großer Bedeutung.”  
“In Groningen is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. Voor de langere afstanden zijn goede openbaar vervoerverbindingen zoals de Wunderline van groot belang.”  
Wethouder De Rook,  
Gemeente Groningen



► “Die Wunderline bietet erhebliche Verbesserungen für Pendler und Studenten.”  
“De Wunderline biedt aanzienlijke verbeteringen voor forenzen en studenten.”  
Bürgermeisterin Gerken,  
Gemeinde Ganderkesee



► “Eine schnelle Verbindung zwischen Groningen und Bremen und Westoverledingen mittendrin.”  
“Een snelle verbinding tussen Groningen en Bremen en Westoverledingen er middenin.”  
Bürgermeister Douwes,  
Gemeinde Westoverledingen



► “Mit meiner Unterschrift möchte ich ein Signal für ein gemeinsames Europa geben.”  
“Met mijn handtekening wil ik een signaal afgeven voor een gemeenschappelijk Europa.”  
Bürgermeister Dr. Pundt,  
Gemeinde Hatten



► “Das Projekt Wunderline muss schnell verwirklicht werden. Es ist für Delmenhorst ein weiterer Fahrschein in die Zukunft.”  
“Het project Wunderline moet snel gerealiseerd worden. Voor Delmenhorst is dit een belangrijke lijn naar de toekomst.”  
Oberbürgermeister Jahnz,  
Stadt Delmenhorst



4

Die Wunderline  
liegt im Interesse Vieler

**WUNDERLINE**

De Wunderline  
dient vele belangen

## Die Wunderline liegt im Interesse Vieler

Die Wunderline liegt im Interesse vieler Partner, die sich für die Aufwertung der Bahnverbindung zwischen Bremen und Groningen stark machen.

Für **Niedersachsen**, **Bremen** und **Groningen** ist es wichtig, dass die Wunderline durch Fahrzeitverkürzung und Zuwachs der Fahrgäste, zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Grenzraums beiträgt. Auch auf die Verbesserung der Anschlussmobilität und die Stärkung der internationalen Schienenanbindung wird im Zuge des Projekts Wert gelegt. Die Bahn wird so zur nachhaltigen Alternative zum Autoverkehr, was wiederum die Erreichung der Klimaziele erleichtert.

Die Aufwertung der Schieneninfrastruktur trägt zur Verkürzung der Fahrzeit und dem Zuwachs der Fahrgäste bei. Das liegt wesentlich im Interesse der Infraukturbetreiber **DB Netz AG** und **ProRail**.

Hinzu kommt, dass die Wunderline nationale Belange erfüllt, wie die Verknüpfung der Schienennetze, die Stärkung der Grenzregionen und den Abbau von Barrieren durch grenzübergreifende Zusammenarbeit. Im Sinne der **niederländischen Regierung** und des **Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft** kann die Wunderline als nachhaltige Alternative für Kurzstreckenflüge einen Beitrag zur Erlangung der Klimaziele leisten. Für den **Bund** sind die Investitionen in eine schnellere Verbindung eine logische Fortsetzung des Neubaus der Friesenbrücke. Überdies sind die Vermeidung von Redundanzen und eine optimierte Anbindung an den Fernverkehr (Deutschland-Takt) von Interesse.

Für **Landkreise**, **Städte** und **Gemeinden** bedeutet eine schnellere Verbindung unter Beibehaltung der heutigen und Eröffnung neuer Bahnhöfe einen wesentlichen Impuls für Wirtschaft und Gesellschaft, zumal, wenn gleichzeitig in die Verbesserung der Anschlussmobilität investiert wird. Wenn man dies gemeinsam schultert, vergrößert sich die Aussicht auf finanzielle Unterstützung zur Durchführung der erforderlichen Maßnahmen vor Ort.

Zu guter Letzt steht die Wunderline für die Interessen der **Bahnhänger** selbst, seien sie nun Arbeitnehmer, Studierende oder Touristen, die schneller und bequemer ihr Ziel in der Grenzregion oder darüber hinaus erreichen. Und auch **Unternehmen und Einrichtungen** im nordwestdeutschen und nordniederländischen Grenzraum profitieren von der Aufwertung der Bahnverbindung.

## De Wunderline dient vele belangen

De Wunderline dient de belangen van de verschillende partijen die bij de kwaliteitsverbetering van de verbinding Groningen - Bremen betrokken zijn.

Voor **Nedersaksen**, **Bremen** en **Groningen** is het belangrijk dat de Wunderline, door reistijdwinst en toename van het aantal reizigers, bijdraagt aan de economische en sociale versterking van de noordelijke grensregio. Ook hechten zij belang aan het verbeteren van de ketenmobiliteit en het versterken van spoorverkeer en de internationale connectiviteit. Daarmee wordt de trein een duurzaam alternatief voor de auto, wat bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen.

Het verbeteren van de spoorinfrastructuur om reistijdwinst te boeken en het aantal reizigers te laten toenemen is belangrijk voor spoornetbeheerders **DB Netz AG** en **ProRail**.

In aanvulling op bovenstaande belangen, dient het Wunderline-project ook nationale belangen, zoals verknoping van spoornetwerken, het versterken van grensregio's en het wegnemen van barrières door grensoverschrijdende samenwerking. Voor het **Rijk/IenW** kan de Wunderline een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen door een alternatief te bieden voor korteafstandsvluchten. Voor de **Bund** ligt investeren in een snellere verbinding in het verlengde van de nieuwbouw van de Friesenbrücke. Daarnaast zijn ook verbetering van de redundantie en een verbeterde aansluiting op het langeafstandstreinverkeer (Deutschland-Takt) van belang.

Voor **Landkreisen**, **steden** en **gemeenten** betekent een snellere verbinding, met behoud van de huidige en opening van enkele nieuwe stations, een belangrijke economische en sociale impuls. Zeker in combinatie met verbetering van de ketenmobiliteit. Door hier samen invulling aan te geven, vergroten zij de kans op financiële ondersteuning van de noodzakelijke lokale maatregelen.

Tenslotte dient de Wunderline de belangen van **reizigers** als werknemers, studenten en toeristen, die sneller en comfortabel naar hun bestemming in de grensregio of daarbuiten kunnen reizen en van **bedrijven en instellingen** in de noordelijke grensregio, die economisch kunnen profiteren van deze mogelijkheden.



## Wissens- und Forschungsinstitute

In der Grenzregion gibt es unterschiedliche Wissenseinrichtungen, beispielsweise:

- Rijksuniversiteit Groningen
- Universität Bremen
- Universität Oldenburg
- Fachhochschulen

Diese Einrichtungen kooperieren miteinander, wodurch Studierende einen Teil ihres Studiums an der jeweils anderen Universität absolvieren können. Ein gutes Beispiel dafür ist die European Medical School, die ein Medizinstudium in Oldenburg und in Groningen anbietet. Die Wunderline ist in dieser Zusammenarbeit wichtig, weil sie den Studierenden ermöglicht, zwischen den Städten zu pendeln. Studierende aus Oldenburg haben sich dafür stark gemacht, dass auch die Kosten für die Bahnfahrten nach Groningen vom Semester-ticket gedeckt werden.

## Europa und Brüssel

Die Europäische Kommission strebt im TEN-T-Programm nach einer Verknüpfung der nationalen Verkehrsnetze mit den transeuropäischen Netzen. Um dies voranzutreiben, wurde das Förderprogramm Connecting Europe Facility (CEF) ins Leben gerufen. Das Projekt Wunderline profitiert von Mitteln aus diesem Programm. Dabei setzt man auf eine Aufwertung der Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen als fehlendes Bindeglied auf dem Korridor Amsterdam - Hamburg über den niederländischen Norden und Nordwestdeutschland.

Über die Durchführung des Projekts finden regelmäßig Gespräche mit DG MOVE (Generaldirektion Mobilität und Verkehr) statt. So wurde eine Verlängerung der Projektdurchführung in aufgrund der Verzögerungen durch die defekte Friesenbrücke erwirkt. Die Wunderline wurde unterdessen als 'pre-identified' ausgewiesen, wodurch sie nach 2020 für eine Förderung aus dem CEF-T-Programms in Betracht kommt. Das ist ein wichtiger Schritt, um neben der Mitteln aus dem aktuellen Programm auch Gelder für die Realisierungsphase zu erhalten.

Anfang 2019 wird ein CEF-T 'Call for Proposals' erwartet. Ausgangspunkt ist, dass diese Maßnahmen vor Ende 2023 realisiert sein müssen. Mit Blick darauf wird ein Antrag vorbereitet, der folgende Teilen umfasst: Bauphase I der Wunderline, Schnellzug Winschoten - Groningen sowie für die Wunderline relevante Bausteine beim Bahnhof Groningen. Die Maßnahmen tragen zu den Zielen des Gesamtprojekts „Qualitätsverbesserung Bahnstrecke Groningen - Bremen“ bei. Den Antrag reichen das Land Niedersachsen, die Freie Hansestadt Bremen, die Provinz Groningen und das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft gemeinsam ein.

## Kennis- en onderzoeksinstututen

In de grensregio zijn verschillende kennisinstituten gevestigd, zoals:

- Rijksuniversiteit Groningen
- Universiteit Bremen
- Universiteit van Oldenburg
- Hogescholen

Deze instellingen werken samen, waarbij studenten een deel van het curriculum op een andere universiteit kunnen volgen. Een goed voorbeeld daarvan vormt de European Medical School, die een opleiding tot arts verzorgt aan de medische faculteiten van Oldenburg en Groningen. De Wunderline is belangrijk voor deze samenwerking omdat het de studenten de mogelijkheid biedt om tussen de steden te reizen. Studenten in Oldenburg hebben recent besloten om de kosten voor treinverkeer naar Groningen op te nemen in het studentenvervoersarrangement. Dat houdt in dat Duitse studenten met hun studentenkaart tot aan Groningen kunnen reizen.

## Europa en Brussel

De Europese Commissie streeft in het TEN-T programma naar verknoping van nationale vervoersnetwerken tot trans-Europese netwerken. Om dit te stimuleren is een subsidieprogramma in het leven geroepen dat Connecting Europe Facility (CEF) heet. Het Wunderline-project wordt uitgevoerd met een bijdrage uit deze CEF-middelen. Daarbij ingezet op kwaliteitsverbetering tussen de steden Groningen en Bremen, als 'missing link' op de corridor Amsterdam - Hamburg via de noordelijke grensregio.

Er vindt regelmatig overleg plaats met DG MOVE (mobiliteit en vervoer) over de uitvoering van het project. Zo is verlenging van de projectuitvoering verkregen in verband met vertraging door de aangevaren Friesenbrücke. De Wunderline is inmiddels als pre-identified project aangemerkt in het nieuwe CEF-T programma (na 2020). Dit is een belangrijke stap om, naast subsidie uit het huidige programma, ook subsidie voor de realisatiefase te verkrijgen.

Begin 2019 wordt een CEF-T 'call for proposals' verwacht. Uitgangspunt van deze regeling is dat maatregelen voor eind 2023 gerealiseerd moeten zijn. Hiervoor wordt een aanvraag voorbereid die bestaat uit de volgende onderdelen: bouwfase I van de Wunderline, sneltrein Winschoten - Groningen en bouwstenen ten behoeve van de Wunderline bij treinstation Groningen. Deze maatregelen dragen bij aan de doelstelling van het totaal-project 'kwaliteitsverbetering spoorlijn Groningen - Bremen'. Deze aanvraag wordt door Land Nedersaksen, Vrije Hanze Bremen, Provincie Groningen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gezamenlijk ingediend.

Schrittweise zur Realisierung

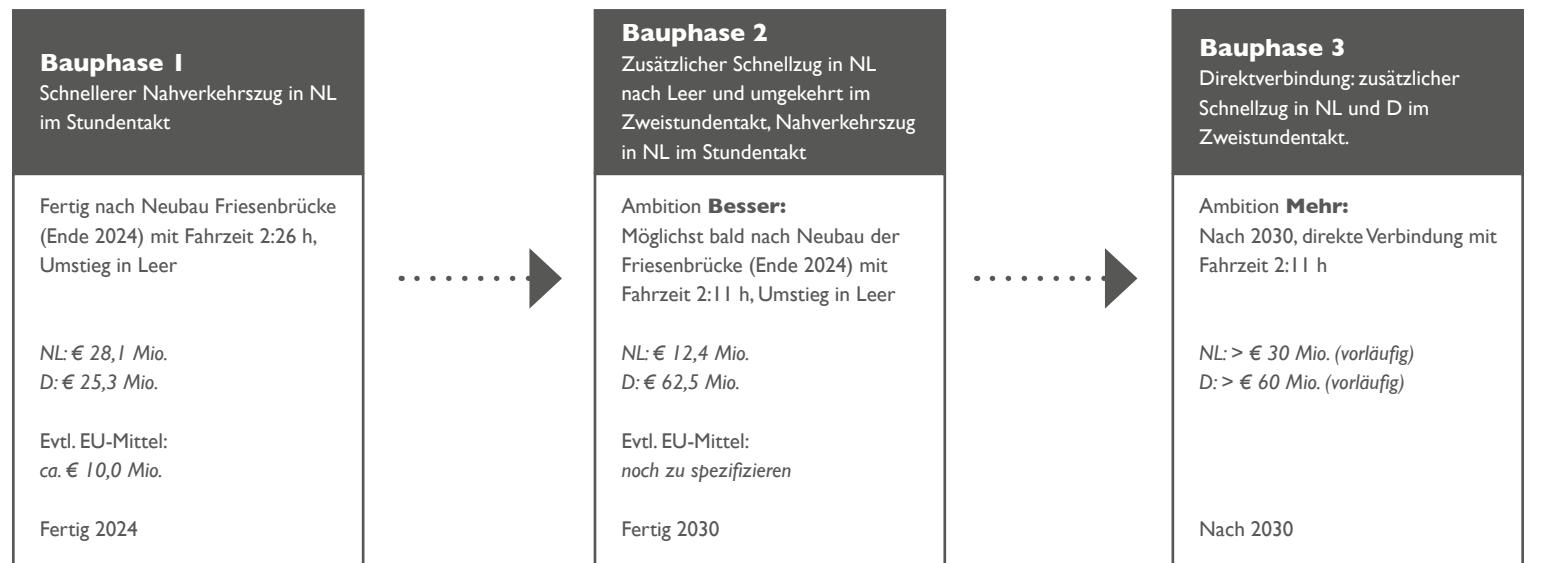


WUNDERLINE

Stapsgewijs naar realisatie

## Schrittweise zur Realisierung

Nach einer gemeinsamen integralen Bewertung entschied sich der Lenkungsausschuss Wunderline am 22. Februar 2018 für eine Vorzugsalternative. Die Grundlage für diese Entscheidung war das Planungspapier zur Vorzugsalternative<sup>15</sup> und der Quickscan MKBA (gesellschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse)<sup>16</sup>. Die Vorzugsalternative umfasst aus drei Bauphasen:



## Stapsgewijs naar realisatie

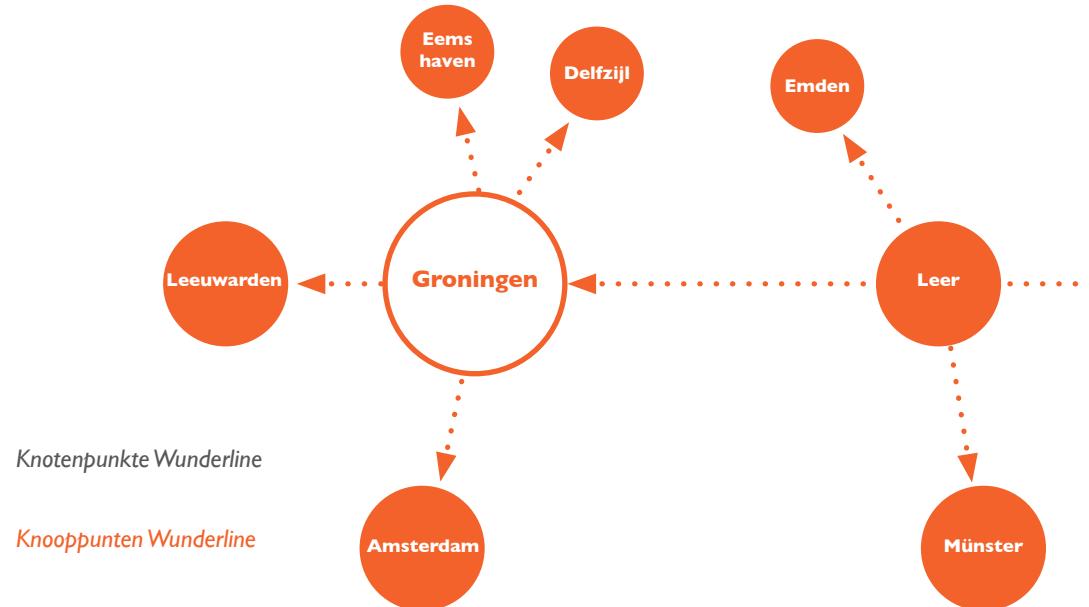
Na een gezamenlijke integrale afweging heeft de stuurgroep Wunderline op 22 februari 2018 gekozen voor het voorkeursalternatief voor de Wunderline. De keuze is gebaseerd op de Nota Voorkeuralternatief<sup>15</sup> en de Quickscan MKBA (Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse)<sup>16</sup>. Dit voorkeursalternatief bestaat uit drie bouwstappen:



## Erläuterung Bauphasen

1. Verkürzen der Fahrzeit Groningen - Bremen und umgekehrt von 2 Stunden und 43 Minuten auf 2 Stunden und 26 Minuten. Das erfordert Investitionen in Höhe von rund 53 Mio. € in die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und einen Ausbau der Bahnstrecke in den Niederlanden und Deutschland. Fertigstellung geplant für Ende 2024, gleichzeitig mit der Fertigstellung der wieder aufgebauten Friesenbrücke.
2. Weiteres Verkürzen der Fahrzeit Groningen - Bremen und umgekehrt auf 2 Stunden und 11 Minuten und Optimierung des Knotenpunkts Leer. Das erfordert Investitionen in Höhe von rund 75 Mio. € in die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und einen Ausbau der Bahnstrecke in Deutschland. Fertigstellung geplant für 2030,
3. Einführung der direkten Bahnverbindung Groningen - Bremen und umgekehrt mit einer Fahrzeit von 2 Stunden und 11 Minuten, nach der Fertigstellung der 2. Phase.

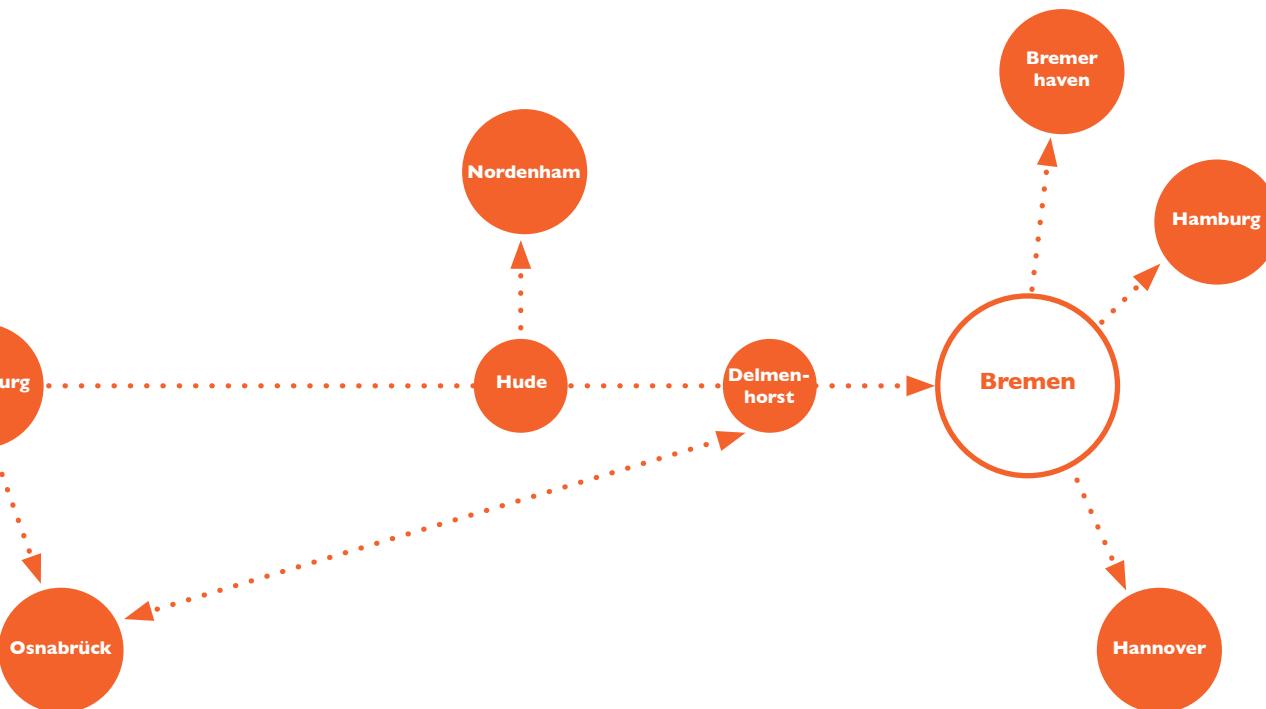
Phase 1 und 2 realisieren einen Fahrzeitgewinn zwischen Groningen und Bremen von über 35 Minuten. Darüber hinaus werden die Umsteigemöglichkeiten im Bahnhof Leer optimiert, wodurch deutlich schnellere Verbindungen zwischen Ostfriesland und anderen Teilen Niedersachsens und Nordrhein-Westfalens entstehen. Siehe nachstehende Abbildung aus dem Entscheidungspapier zur Vorzugsalternativen.



## Toelichting bouwstappen

1. Terugbrengen van de reistijd Groningen - Bremen en vice versa van 2 uur en 43 minuten naar 2 uur en 26 minuten. Hiervoor is een investering nodig van ongeveer € 53 miljoen voor snelheidsherhogen en uitbreiding van spoor in Nederland en Duitsland. Gereed gepland eind 2024, gelijktijdig met het gereedkomen van de herstelde Friesenbrug.
2. Verder terugbrengen van de reistijd Groningen - Bremen en vice versa naar 2 uur en 11 minuten en optimalisatie van knooppunt Leer. Hiervoor is een extra investering nodig van ongeveer € 75 miljoen voor snelheidsherhogen en uitbreiding van spoor in Duitsland. Gereed gepland in 2030.
3. Introductie van een directe treinverbinding Groningen - Bremen en vice versa met een reistijd van 2 uur en 11 minuten, na gereedkomen stap 2.

Stappen 1 en 2 realiseren een reistijdwinst tussen Groningen en Bremen van meer dan 35 minuten. Daarnaast zijn de overstapmogelijkheden op station Leer geoptimaliseerd waarmee een aanzienlijk snellere verbinding tussen Oost-Friesland en andere delen van Nedersaksen en Noordrijn-Westfalen ontstaat. Zie de onderstaande afbeelding uit de Nota Voorkeursalternatief.



## Realisierung der Wunderline

Die Realisierung des Projekts besteht aus den folgenden 3 Bauphasen, die parallel durchgeführt werden:

### Realisierung Bauphase I

Die Einteilung von Bauphase I auf deutscher Seite sieht ab der Beschlussfassung im Februar 2019 in etwa wie folgt aus:

1. Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung  
01/2019 - 03/2020
2. Durchführung Planfeststellungsverfahren  
04/2020 - 04/2021
3. Durchführung Planfeststellungsverfahren  
05/2021 - 03/2023
4. Realisierung  
11/2024 - voraussichtlich 2030
5. Inbetriebnahme  
12/2030

In Bauphase 2 sind vor allem im Zusammenhang mit dem doppelgleisigen Ausbau zwischen Stickhausen-Velde und Augustfehn auf deutschem Hoheitsgebiet umfassende Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen.

In dieser Bauphase erfolgen Arbeiten auf beiden Seiten der Grenze. Das bedeutet, dass sowohl für die Provinz Groningen als auch in Niedersachsen vorbereitende Arbeiten für Bauphase I stattfinden.

### Ausarbeitung des Plans und Realisierung Bauphase 2

Bauphase 2 beginnt mit einer Fortsetzung des Planentwicklungsbeschlusses. Aufgrund des Ausarbeitungsauftrags, der hier noch innerhalb des Zeitrahmens der Durchführung von Bauphase 2 liegt (2025 - 2030), wird dies von den Partnern als realistisch angesehen.

Die Einteilung für Bauphase 2 auf deutscher Seite sieht nach der Entscheidungsfindung in etwa wie folgt aus:

1. Erstellung der Vorentwurfsplanung  
01/2019 - 03/2020
2. Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung  
04/2020 - 04/2021
3. Durchführung Planfeststellungsverfahren  
05/2021 - 03/2023
4. Realisierung  
11/2024 - voraussichtlich 2030
5. Inbetriebnahme  
12/2030

In Bauphase 2 sind vor allem im Zusammenhang mit dem doppelgleisigen Ausbau zwischen Stickhausen-Velde und Augustfehn auf deutschem Hoheitsgebiet umfassende Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen.

### Weitere Untersuchungen, Planentwicklung und Realisierung von Bauphase 3

Parallel zur Realisierung der 2. Bauphase werden nach 2024 weitere Untersuchungen<sup>17</sup> durchgeführt, wie und wann ein Direktzug zwischen Groningen und Bremen fahren kann. Die bisher durchgeführten Studien zeigen, dass eine Direktverbindung zusätzliche Investitionen von über € 90 Mio. erfordert. Darüber hinaus werden für diesen zusätzlichen Zug hohe Betriebskosten erwartet. Ziel ist es, zusammen mit künftigen Entwicklungen des LNVG-Fahrplans ein kostengünstiges Fahrplanmodell zu finden, das einen Direktzug (d. h. ohne Umstieg in Leer) ermöglicht. Nach dieser Untersuchung und der anschließenden Planentwicklung kann man sich nach 2030 für einen Direktzug entscheiden.

## Realisatie van de Wunderline

De realisatie van het project bestaat uit de volgende 3 bouwstappen die parallel worden uitgevoerd:

### Realisatie Bouwstap I

De fasering van bouwstap I ziet er vanaf besluitvorming in februari 2019 aan Nederlandse zijde globaal als volgt uit:

1. Fase: voorbereiding realisatie:  
1 mrt. 2019 - 31 december 2020 (1,5 jaar)
2. Fase: realisatie deel I:  
1 jan. 2021 - 31 december 2023 (subsidieel deel EU)
3. Fase: realisatie deel 2:  
1 jan. 2024 - 31 december 2024 (1 jaar)
4. Opleveringen overdracht:  
Start eind 2024 (gelijk met ingebruikname Friesenbrücke en met de nieuwe dienstregeling Wunderline)

Bij deze bouwstap vinden werkzaamheden plaats aan beide kanten van de grens. Dit betekent dat zowel in de provincie Groningen als in Nedersaksen voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden.

### Planuitwerking en realisatie Bouwstap 2

Bouwstap 2 begint met een vervolg-planuitwerkingsbesluit. Gezien de uitwerkingsopgave die hier nog ligt en de timing van de uitvoering van bouwstap 2 (periode 2025 - 2030) hebben de partners dit als realistisch verondersteld.

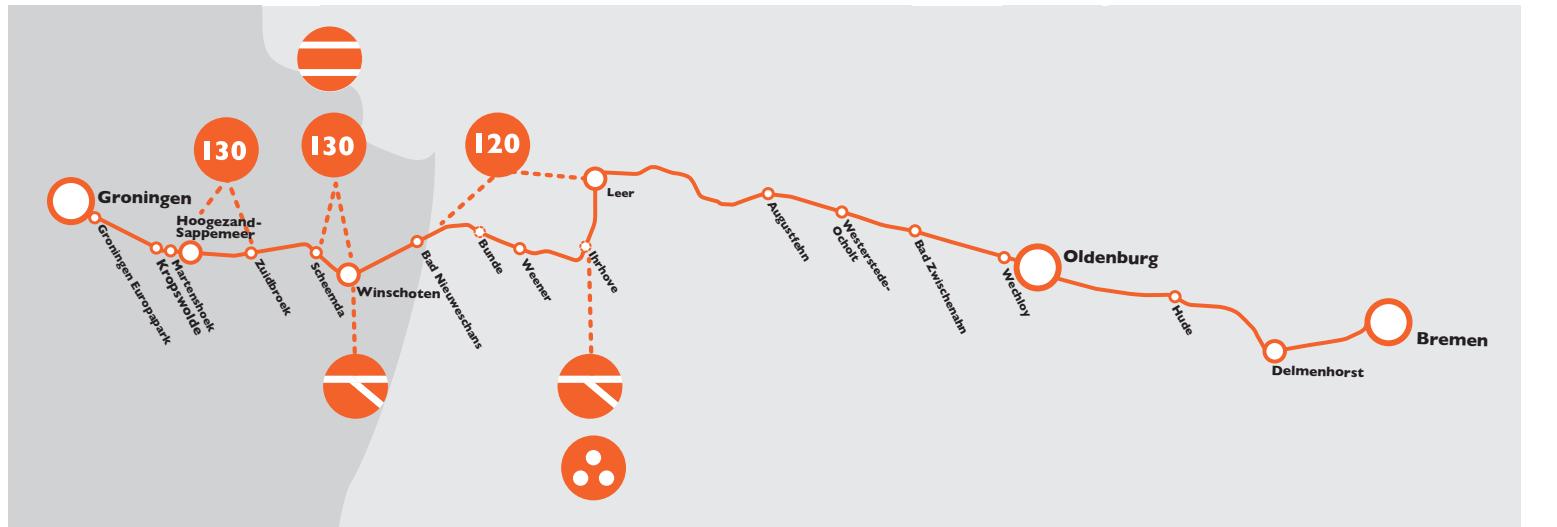
De fasering voor bouwstap 2 aan Nederlandse zijde ziet er na besluitvorming globaal als volgt uit:

1. Planuitwerkingsfase:  
1 mrt. 2019 - 31 december 2020 (1,5 jaar)
2. Voorbereiding realisatie:  
1 jan. 2021 - 31 december 2023 (ca. 3 jaar)
3. Realisatiebesluit:  
Uiterlijk december 2023
4. Realisatiefase:  
1 januari 2024 - 31 december 2030 (max. 7 jaar)

Voor bouwstap 2 worden vooral in Duitsland grootschalige maatregelen uitgevoerd in de vorm van een spoorverdubbeling tussen Stickhausen - Velde en Augustfehn.

### Nadere verkenning, planuitwerking en realisatie bouwstap 3

Parallel aan de realisatie van bouwstap 2 zal na 2024 nader worden onderzocht hoe en wanneer een directe trein tussen Groningen en Bremen kan rijden. Uit de tot heden uitgevoerde onderzoeken<sup>17</sup> blijkt dat voor een rechtstreekse trein aanvullende investeringen nodig zijn die meer dan € 90 miljoen bedragen. Bovendien worden voor deze extra trein hoge exploitatiekosten geraamd. Doel is om in combinatie met toekomstige ontwikkelingen in de dienstregeling van LNVG een kosteneffectief dienstregelingsmodel te vinden waarmee een rechtstreekse trein (dus zonder overstap in Leer) mogelijk wordt. Na dit onderzoek en aansluitende planuitwerking kan worden besloten om na 2030 een rechtstreekse trein te introduceren.



**Abbildung Bauphase I / Afbeelding Bouwstap 1**

Maßnahme / Maatregel	Symbol / Symbool	Legende / Legenda
Geschwindigkeitserhöhung Hoogezand-Sappemeer - Zuidbroek auf 130 km/h	130	Geschwindigkeitserhöhung
Snelheidsverhoging Hoogezand-Sappemeer - Zuidbroek naar 130km/h		Snelheidsverhoging
Doppelgleisigkeit und Geschwindigkeitserhöhung auf 130 km/h Scheemda - Winschoten		Geschwindigkeitserhöhung, Doppelgleisigkeit /
Dubbelspoort en snelheidsverhoging naar 130 km/h traject Scheemda - Winschoten	130	Snelheidsverhoging Dubbelspoort
Anpassungen Bahnhof Winschoten (zus. Bahnsteig, Gleis, Weichen)		Anpassungen Bahnhof,Weichen
Aanpassing treinstation Winschoten (extra perron, spoor, wissels)		Aanpassing treinstation, wissels
Bodenverbesserung für Geschwindigkeitserhöhung Bad Nieuweschans - Ihrhove auf 120 km/h	120	Geschwindigkeitserhöhung
Bodemverbetering voor snelheidsverhoging traject Bad Nieuweschans - Ihrhove naar 120 km/h		Snelheidsverhoging
Anpassungen Bahnhof Ihrhove (zus. Bahnsteig, Gleis, Weichen)		Anpassungen Bahnhof,Weichen
Aanpassing station Ihrhove (extra perron, spoor, wissels)		Aanpassing treinstation, wissels
Erneuerung Weichen und Signale Ihrhove		Erneuerung Signale
Vernieuwing wissels en seinen Ihrhove		Vernieuwing seinen



**Abbildung Bauphase 2 / Afbeelding Bouwstap 2**

Maßnahme / Maatregel	Symbol / Symbool	Legende / Legenda
Geschwindigkeitserhöhung Anschluss Waterhuizen - Kropswolde auf 130 km/h	130	Geschwindigkeitserhöhung
Snelheidsverhoging traject Waterhuizen aansluiting - Kropswolde naar 130 km/h		Snelheidsverhoging
Bodenverbesserung für Geschwindigkeitserhöhung Zuidbroek - Scheemda auf 130 km/h	130	Geschwindigkeitserhöhung
Bodemverbetering voor snelheidsverhoging traject Zuidbroek - Scheemda naar 130 km/h		Snelheidsverhoging
Doppelgleisigkeit Friesenbrücke - Ihrhove		Doppelgleisigkeit
Dubbelspoort traject Friesenbrücke - Ihrhove		Dubbelspoort
Kreuzungsbahnhof Weener (Weichen, zus. Bahnsteig)		Anpassungen Bahnhof,Weichen
Kruisingstation Weener (wissels, extra perron)		Aanpassing treinstation, wissels
Erneuerung Signale Grenze - Ihrhove		Erneuerung Signale
Vernieuwing seinen traject grens - Ihrhove		Vernieuwing seinen
Erneuerung Weichen bei Leer, Anpassungen Bahnhof Leer (Signale, Weichen, Bahnsteiggleis)		Anpassungen Bahnhof,Weichen
Vernieuwing wissel bij Leer; aanpassing station Leer (seinen, wissels, perronspoor)		Aanpassing treinstation, wissels
Doppelgleisigkeit Augustfehn - Stickhausen - Velde (Eckverbindung / LNVG-Fahrplan)		Doppelgleisigkeit
Dubbelspoort traject Augustfehn - Stickhausen - Velde (hoekverbinding / LNVG-dienstregeling)		Dubbelspoort
Überholgleis Stickhausen-Velde		
Inhaalspoor Stickhausen - Velde		Doppelgleisigkeit





6

Finanzierung

WUNDERLINE

Financiering

# Finanzierung der Wunderline

## Ausgangspunkte für die Finanzierung

Im Hinblick auf die Finanzierung der Wunderline hat der Lenkungsausschuss am 5. Juli 2018 die folgenden Grundsatzvereinbarungen getroffen.

- Die deutschen Partner finanzieren Infrastrukturmaßnahmen auf deutschem Grundgebiet.
- Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und die Provinz Groningen finanzieren Infrastrukturmaßnahmen auf niederländischem Grundgebiet.
- Jedes Land finanziert die eigenen Verwaltungs- und Wartungskosten der Bahninfrastruktur und die zusätzlichen Betriebskosten.
- Niedersachsen, Bremen und Groningen reichen Ende 2018 gemeinsam einen Antrag für EU-Fördermittel für Bauphase I ein (höchstens 40% der Investitionssumme in einer Größenordnung von rund € 10 Mio.).
- Die Provinz Groningen ist bereit, diese unter bestimmten Bedingungen auf 'clevere' Art und Weise mitzufinanzieren, um deutsche Investitionen möglich zu machen.

## Finanzierungsmatrix

Auf der Grundlage der Ausgangspunkte wurde eine Finanzierungsmatrix ausgearbeitet.

		Finanzierungsquelle			
		Prov. Gron.	I&W	EU	Bund - Land*
NL+DE: Vorplanungsphase (2015 - 2018)	<b>16</b>	8		8	
NL: Bauschritt 0: Schnellzug Groningen - Winschoten	<b>26</b>	26			
NL: Bauschritt I	<b>28,1</b>	11,1	17		
NL: Bauschritt II	<b>12,4</b>	12,4			
DE: Bauschritt I	<b>25,3</b>	***		5-10**	15,3 - 20,3
DE: Bauschritt II	<b>62,5</b>			10**	52,5

- \* u.a. LuFV, GVFG, Regionalisierungsmittel
- \*\* Exakte Höhe der EU-Mittel hängt von EU-Ausschreibungsbedingungen ab.
- \*\*\* Die Provinz Groningen ist bereit, unter bestimmten Bedingungen und in begrenztem Umfang, einen finanziellen Beitrag zu den infrastrukturellen Maßnahmen und/oder Planungskosten auf deutscher Seite zu leisten, wenn und insofern erforderlich.

		Financieringsbron			
		Prov. Gron.	I&W	EU	Bund - Land*
NL+D: voorontwerp fase (2015 - 2018)	<b>16</b>	8		8	
NL: bouwstap 0: sneltrein Groningen - Winschoten	<b>26</b>	26			
NL: bouwstap I	<b>28,1</b>	11,1	17		
NL: bouwstap 2	<b>12,4</b>	12,4			
D: bouwstap I	<b>25,3</b>	***		5-10**	15,3 - 20,3
D: bouwstap 2	<b>62,5</b>			10**	52,5

- \* o.a. LuFV (Dienstverlenings- en financieringsovereenkomst), GVFG (Wet financiering gemeentelijk vervoer), regionaliseringstmiddelen
- \*\* De exacte hoogte van de EU-middelen is afhankelijk van de EU-aanbestedingsvooraarden.
- \*\*\* Provincie Groningen is onder bepaalde voorwaarden bereid om een financiële bijdrage te leveren aan de infrastructurele maatregelen en/of planningskosten aan Duitse zijde, indien en voor zover nodig.

# Financiering van de Wunderline

## Uitgangspunten voor financiering

Met het oog op de financiering van de Wunderline heeft de stuurgroep op 5 juli 2018 de volgende principe-afspraken gemaakt:

- De Duitse partners financieren infrastructuurmaatregelen op Duits grondgebied.
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Groningen financieren infrastructuurmaatregelen op Nederlands grondgebied.
- Ieder land financiert de eigen beheer- en onderhoudskosten van de spoorinfrastructuur en de extra exploitatiekosten.
- Nedersaksen, Bremen en Groningen dienen begin 2019 gezamenlijk een aanvraag in voor een EU-subsidie voor onder andere bouwstap I (maximaal 40% van het investeringsbedrag met orde van grootte maximaal € 10 miljoen).
- Provincie Groningen is bereid om onder voorwaarden op een 'slimme' manier mee te financieren om Duitse investeringen mogelijk te maken.

## Financieringsmatrix

Op basis van de uitgangspunten is een financieringsmix uitgewerkt.

Der Finanzierungsmix setzt sich so zusammen, dass die Verteilung der Investitionen auf niederländischer und deutscher Seite in etwa gleich ist. So hat beispielsweise die Provinz Groningen in den letzten Jahren bereits einen großen Teil der Untersuchungen finanziert. Die Investitionen für die Bauphasen 2 liegen dahingegen auf deutscher Seite höher. Der Finanzierungsmix berücksichtigt noch nicht die Kosten für die dritte Bauphase, die auf die Realisierung eines Direktzuges abzielt. Da für die Realisierung der drei Bauphasen nicht ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen, beabsichtigen wir die Beantragung von EU-Fördermitteln.

#### **Erhalt der Fahrgastzahlen bis 2024**

Neben allen technischen Maßnahmen verlieren wir die heutigen Fahrgäste nicht aus dem Auge. Durch den Ausfall der Friesenbrücke ist zwischen Weener und Leer kein Bahnverkehr möglich. Um diese Lücke zu füllen, bietet Arriva zwei Möglichkeiten für den Schienenersatzverkehr für die Strecke:

- Zug bis Weener und dann einmal stündlich ein Bus bis Leer (und umgekehrt).
- Ein direkter Schnellbus alle zwei Stunden zwischen Groningen und Leer (und umgekehrt).

Dieser vorübergehende Schienenersatzverkehr ist relativ einfach gestaltet, was das Risiko mit sich bringt, dass die Fahrgastzahlen zurückgehen. Die Konkurrenz schlält nämlich nicht. Beispielsweise fahren inzwischen diverse kommerzielle Busunternehmen zwischen Bremen und Groningen. Diese Entwicklungen sagen allerdings auch etwas über das Potenzial der direkten Verbindung.

Es ist von grundlegender Bedeutung, dass bei der Wiederherstellung der Bahnverbindung der Fahgasttransport so schnell wie möglich wieder auf einem akzeptablen Niveau ist. Zu diesem Zweck ist es notwendig, bereits jetzt die Qualität des vorübergehenden Schienenersatzverkehrs Groningen - Leer - Bremen (und umgekehrt) zu verbessern. Der Lenkungsausschuss hat am 5. Juli 2018 einen Maßnahmenplan für die Qualitätsverbesserung des Schienenersatzverkehrs<sup>18</sup> beschlossen und den Auftrag erteilt, die Maßnahmen weiter auszuarbeiten.

Der Qualitätsimpuls, beispielsweise durch ein besseres Way-Finding, WLAN und digitale Bildschirme im Bus, und genauere Untersuchungen nach den Bedürfnissen der Fahrgäste sind ein guter Ansatz, um die Kundenbindung zu verbessern. Alle Maßnahmen des Handlungsplans verfolgen das Ziel, derzeitige Fahrgäste zu behalten, neue Fahrgäste zu gewinnen und sie zum Start der internationalen Verbindung 2024 mitzunehmen.

De financieringsmix is zodanig tot stand gekomen dat de verdeling van investeringen aan Nederlandse en Duitse kant een gelijke hoogte heeft. Zo heeft de provincie Groningen in de afgelopen jaren al veel onderzoek gefinancierd. De investeringen voor bouwstap 2 zijn daarentegen aan Duitse zijde hoger. In de financieringsmix is nog geen rekening gehouden met financiering van bouwstap 3, gericht op realisatie van een rechtstreekse trein. Omdat er onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor de realisatie van de drie bouwstappen, willen we aanspraak maken op realisatiesubsidie vanuit Europa.

#### **Behoud van reizigersaantallen tot 2024**

Naast alle technische maatregelen verliezen we de huidige reizigers niet uit het oog. Met het uitvalen van de Friesenbrücke is er geen treinverkeer mogelijk tussen Weener en Leer. Om het gat op te vangen, biedt Arriva twee opties met vervangend vervoer voor het traject:

- Een trein tot Weener en dan eens per uur een bus tot aan Leer (v.v.).
- Een rechtstreekse snelbus eens per twee uur tussen Groningen en Leer (v.v.).

Dit vervangend vervoer is redelijk eenvoudig opgezet als tijdelijk treinvervangend vervoer, wat als risico heeft dat de reizigersaantallen teruglopen. De concurrentie zit namelijk niet stil. Zo rijden er inmiddels diverse commerciële maatschappijen met bussen tussen Bremen en Groningen. Deze ontwikkelingen zeggen ook iets over de potentie van de directe verbinding.

Het is van groot belang dat bij herstel van de spoorverbinding het reizigersvervoer weer zo snel mogelijk op peil is. Daarvoor is het noodzakelijk om nu al de kwaliteit van de tijdelijke busverbinding Groningen - Leer - Bremen (v.v.) te verhogen. De stuurgroep heeft op 5 juli 2018 een plan van aanpak ter kwaliteitsverbetering van het treinvervangend busvervoer<sup>18</sup> vastgesteld en de opdracht gegeven om de maatregelen verder uit te werken.

De kwaliteitsimpuls, door middel van bijvoorbeeld betere way-finding, wifi en digitale schermen in de bus en nader onderzoek naar de behoeften van de reizigers vormen een mooi aangrijppunt om de klantenbinding te verbeteren. Alle maatregelen in het plan van aanpak hebben als doel om de huidige reiziger te behouden, nieuwe reizigers aan te trekken en onze reizigers mee te nemen naar de start van de internationale verbinding in 2024.

## Die gesellschaftliche Bedeutung der Investition

Eine Investition in die grenzüberschreitende Verbindung zwischen Bremen und Groningen hat eine große gesellschaftliche Bedeutung an beiden Seiten der Grenze. Die gesellschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse verdeutlicht diese Bedeutung konkret.

Für das Wunderline-Projekt wurde in Bezug auf folgende Fragen eine Kosten-Nutzen-Analyse<sup>19</sup> erstellt:  
 „Gleichen sich soziale Kosten und sozialer Nutzen des Projekts ausreichend aus und welche Alternative bietet das beste Verhältnis?“

Aspekte, die in die Kosten-Nutzen-Analyse mit einbezogen wurden:

- Kosten für Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial.
- Kosten für den Betrieb ergänzender Bahndienste (für die eine separate Untersuchung ausgeführt wurde).
- Kosten für zusätzliche Verwaltung und Wartungsarbeiten.
- Nutzen aus Fahrzeitverkürzung aufgrund einer schnelleren Verbindung.
- Nutzen aus (Ticket-) Einnahmen aufgrund höherer Fahrgästzahlen.
- Nutzen aufgrund verringriger Emissionswerte ( $\text{CO}_2$ ), Verbesserung der Sicherheit und regional sozioökonomischer Entwicklungen infolge der besseren Erreichbarkeit.

Mit Blick auf eine sorgfältige Beschlussfassung für die Realisierung der Wunderline wurde der gesellschaftlichen Bedeutung dieser Investition großes Gewicht beigemessen. In den Niederlanden und in Deutschland ist eine Kosten-Nutzen-Analyse offizieller Bestandteil des Beschlussfassungsverfahrens für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen. In Europa ist eine Kosten-Nutzen-Analyse wichtiger Bestandteil für einen aussichtsreichen Antrag auf europäische Fördergelder. Für das Wunderline-Projekt wurden Analysen durchgeführt, und zwar auf der Grundlage einer deutschen standardisierten Bewertung sowie gemäß niederländischem Standard (OEI-Leidraad).

Die durchgeführten Kosten-Nutzen-Analysen für Deutschland, die Niederlande und für das europäische Projekt als Ganzes unterstreichen eine positive Beschlussfassung. Für die Bauphasen I und 2 sind die gesellschaftlichen Nutzen dergestalt relevant, dass die gesellschaftlichen Kosten dieser Investitionen zu verantworten sind.

Die Analyse auf der Grundlage der deutschen standardisierten Bewertung zeigt sowohl für Bauphase I als auch für Bauphase 2 ein Kosten-Nutzen-Saldo von weit über 1, weshalb das Projekt auch für eine finanzielle Unterstützung seitens des deutschen Bundes in Betracht kommt.





### De maatschappelijke waarde van een investering

Een investering in de grensoverschrijdende verbinding tussen Bremen en Groningen creëert maatschappelijke waarde in de gehele regio aan beide kanten van de grens. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) maakt deze waarde inzichtelijk.

Voor project Wunderline is een MKBA<sup>19</sup> opgesteld om zicht te krijgen op de vraag: "Wegen de maatschappelijke baten die het project creëert in voldoende mate op tegen de maatschappelijke kosten van de investering en welke set van maatregelen biedt daarvoor de beste verhouding?"

Aspecten die onder andere in de MKBA zijn meegenomen zijn:

- Kosten voor investeringen in extra infrastructuur en materieel.
- Kosten voor exploitatie van additionele treindiensten (waarvoor een afzonderlijk onderzoek is uitgevoerd).
- Kosten voor extra beheer- en onderhoud.
- Baten uit reistijdwinsten door een snellere verbinding.
- Baten uit (ticket)inkomsten van extra reizigers.
- Baten uit een vermindering van emissies ( $\text{CO}_2$ ), verbeteren van veiligheid en regionaal economische ontwikkelingen als gevolg van een betere bereikbaarheid.

Voor een zorgvuldige besluitvorming over de Wunderline is veel aandacht besteed aan de maatschappelijke waarde van de investering. In Nederland en in Duitsland is een kosten-batenanalyse formeel onderdeel in het proces van besluitvorming voor realisatie van infrastructuur. In Europa is een kosten-batenanalyse belangrijk onderdeel van een succesvolle aanvraag van Europese subsidie. Voor project Wunderline zijn analyses uitgevoerd op basis van zowel de Duitse standaard systematiek ('Standardisierte Bewertung') als de Nederlandse standaard ('OEI leidraad').

De uitgevoerde kosten-batenanalyses voor Duitsland, Nederland en voor het Europese project als geheel geven resultaten die een positief besluit onderschrijven. Bij uitvoering van bouwstappen 1 en 2 wegen de maatschappelijke baten in voldoende mate op tegen de maatschappelijke kosten van de investeringen.

De analyse op basis van de Duitse 'Standardisierte Bewertung' geeft voor uitvoering van bouwstap 1 en 2 een kosten-batensaldo van ruim boven de 1, waarmee het project ook in aanmerking kan komen voor een financiële bijdrage vanuit de Duitse nationale overheid.



7

**WUNDERLINE**

Festlegen des Commitments

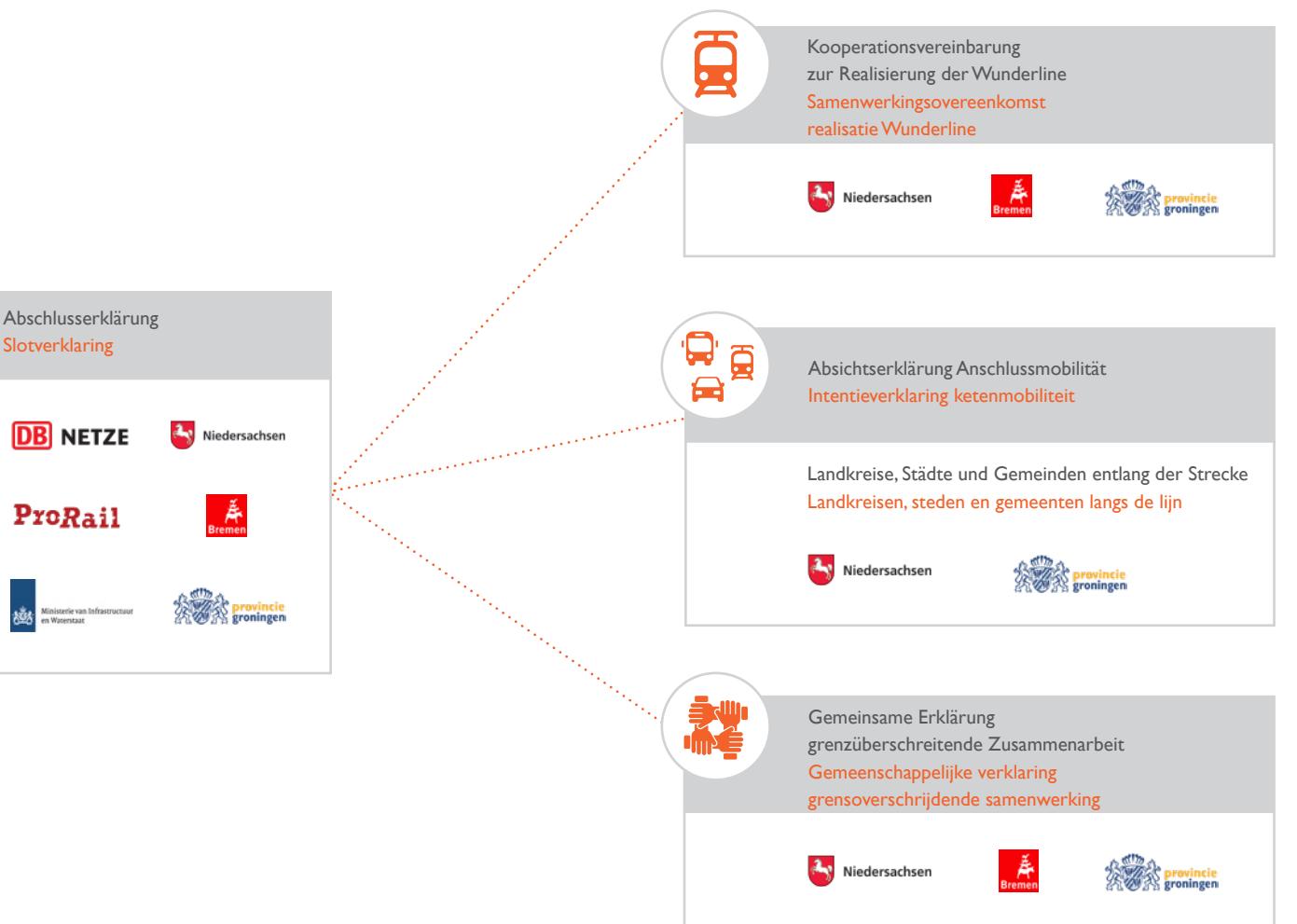
Vastleggen van het commitment

## Festlegen des Commitments

Die Abmachungen bezüglich der Realisierung der Wunderline sind in einer Vereinbarung zum Gesamtpaket festgelegt. Das Gesamtpaket umfasst die folgenden Teile:

- Die **Kooperationsvereinbarung zur Realisierung der Wunderline**, in der die Vereinbarungen zur Qualitätsverbesserung durch kürzere Fahrzeiten, mehr Komfort und eine bessere Zugänglichkeit festgelegt wurden. Dabei handelt es sich um die Realisierung von Bauphase 1, die Planentwicklung und Finanzierung von Bauphase 2 sowie die Sondierung von Bauphase 3. Die Vereinbarung enthält zudem einen allgemeinen Teil, in dem die gemeinsame Ambition, Rahmenbedingungen für Monitoring, Evaluierung, Justierung und Abmachungen hinsichtlich der Frequenz, in der Gespräche stattfinden, sowie über die Organisationsform nach Unterzeichnung der Vereinbarung, festgehalten sind.
- Eine **Absichtserklärung Anschlussmobilität** der Landkreise, Städte und Gemeinden entlang der Strecke, in der sie erklären, sich für die Realisierung eines Durchführungsschemas mit Maßnahmen einzusetzen, um die Anschlussmobilität im Einzugsbereich der Wunderline-Bahnhöfe zu verbessern.
- Eine **gemeinsame Erklärung** über die Bedeutung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und die Beseitigung von Barrieren in den Bereichen Bildung und Arbeitsmobilität sowie das Aufgreifen von Chancen in den Bereichen Gesundheitswesen, Kultur und Tourismus. Diese Erklärung knüpft an die laufenden Projekte mit Blick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den nördlichen Niederlanden und Niedersachsen an.

Die drei Bestandteile bilden ein zusammenhängendes Ganzes und sind integral miteinander verbunden. Für den Inhalt verweisen wir auf den Wortlaut der jeweiligen Dokumente.



## Vastleggen van het commitment

De afspraken omrent realisatie van de Wunderline zijn vastgelegd in een overeenkomst Totaalpakket. Dit Totaalpakket omvat de volgende onderdelen:

- Een **samenwerkingsovereenkomst realisatie Wunderline** waarin de afspraken worden vastgelegd over verbetering van de kwaliteit van de spoorverbinding door kortere reistijden, meer comfort en betere toegankelijkheid. Dit betreft in hoofdlijnen de realisatie van bouwstap 1, de planuitwerking en financiering van bouwstap 2 en de verkenning van bouwstap 3. De overeenkomst bevat tevens een algemeen deel dat de gezamenlijke ambitie vastlegt, bepalingen bevat over monitoring, evaluatie, bijsturing en afspraken bevat over de overlegfrequentie en organisatievorm in de periode na ondertekening.
- Een **intentieverklaring ketenmobiliteit** van gemeentes langs de lijn waarin zij verklaren zich in te zullen zetten voor de realisatie van een uitvoeringsagenda met maatregelen om de ketenmobiliteit rond de stations van de Wunderline te verbeteren.
- Een **gemeenschappelijke verklaring** over het belang van grensoverschrijdende samenwerking gericht op het wegnemen van barrières op het gebied van onderwijs en arbeidsmobilitet en het benutten van kansen op het gebied van gezondheidszorg, cultuur en toerisme. Deze verklaring sluit aan bij lopende trajecten op het gebied van grensoverschrijdende samenwerking tussen Noord-Nederland en Nedersaksen.

Deze drie onderdelen vormen een samenhangend geheel en zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Voor de inhoud verwijzen we naar de tekst van deze documenten.





8

Warum in die  
Wunderline investieren?

**WUNDERLINE**

Waarom investeren  
in de Wunderline?

# Warum in die Wunderline investieren?

- Komfortabel reisen von Tür zu Tür
- Grenzenlose Verbindung im nordwestdeutschen und nord-niederländischen Grenzraum
- Nach Inbetriebnahme der neuen Friesenbrücke 2024 vollwertige und schnellere Verbindung zwischen Bremen und Groningen
- Steigerung auf rund 1.900 grenzüberschreitende Fahrgäste pro Tag
- Vollwertige und nachhaltige Alternative zum Auto
- In etwas über zwei Stunden von Bremen nach Groningen
- Investition in wirtschaftliches Wachstum und die Lebensqualität im nordwestdeutschen und nordniederländischen Grenzraum





Bremer Stadtmusikanten

## Waarom investeren in de Wunderline?

Grenzeloze verbinding van de noordelijke grensregio

Makkelijker reizen van deur tot deur

Een volwaardig en duurzaam alternatief voor de auto

Grensoverschrijdende samenwerking (arbeid, onderwijs) wordt makkelijker

Bij herstel van de Friesenbrücke in 2024 een volwaardige, snellere verbinding tussen Groningen en Bremen.

Groei naar circa 1900 grensoverschrijdende reizigers per dag

Brede bestuurlijke steun voor de Wunderline vanuit alle overheden en netwerkorganisaties: Europees, nationaal en in de regio

In iets meer dan twee uur van Bremen naar Groningen reizen



9

Daten und Fakten

WUNDERLINE

Feiten en cijfers

# Daten und Fakten

Bahnstrecke / Spoorlijn Groningen - Bremen	173 km
Davon in den Niederlanden / Waarvan in Nederland	49 km
Davon in Deutschland / Waarvan in Duitsland	124 km
Davon elektrifiziert / Waarvan geëlektrificeerd	107 km
Davon nicht elektrifiziert / Waarvan niet geëlektrificeerd	66 km
Davon eingleisig / Waarvan enkelsporig	88 km
Davon zweigleisig / Waarvan dubbelsporig	85 km
Fahrzeit Auto / Reistijd auto	1:50 h / uur
Entfernung Auto / Afstand auto	181 km

Situation 2015 / Situatie 2015	
Fahrzeit / Reistijd	2:43 h / uur
Zahl der Umstiege / Aantal overstappen	1
Zahl grenzüberschreitender Fahrgäste /	
Aantal grenoverschrijdende reizigers	700

Situation nach Bauphase I / Situatie na bouwstad 1	
Fahrzeit / Reistijd	2:26 h / uur
Zahl der Umstiege / Aantal overstappen	1
Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste /	
Potentieel aantal grenoverschrijdende reizigers	1.900
Realisierungsphase / Realisatiefase	2021 - 2024
Kosten / Kosten	€ 53,4 Mio. / miljoen

# Feiten en cijfers

## Situation nach Bauphase 2 / Situatie na bouwstad 2

Fahrzeit / Reistijd	2:11 h / uur
Zahl der Umstiege / Aantal overstappen	1
Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste /	
Potentieel aantal grenoverschrijdende reizigers	1.900
Realisierungsphase / Realisatiefase	2024 - 2030
Kosten / Kosten	€ 74,9 Mio. / miljoen

## Situation nach Bauphase 3 / Situatie na bouwstad 3

Fahrzeit / Reistijd	2:11 h / uur
Zahl der Umstiege / Aantal overstappen	0
Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste /	
Potentieel aantal grenoverschrijdende reizigers	1.900
Realisierungsphase / Realisatiefase	Nach / na 2030
Kosten / Kosten	€ 91 Mio. / miljoen

## Im Bidbook genannte Zahlen / Cijfers genoemd in het Bidbook

Thema / thema	Wert / aantal
Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste pro Tag /	
Potentieel aantal grenoverschrijdende reizigers per dag	1.900
Streckenabschnitt in Kilometern / Lengte traject in kilometers	173
Streckenabschnitt in den Niederlanden / Lengte traject in Nederland in kilometers	49
Streckenabschnitt in Deutschland / Lengte traject in Duitsland in kilometers	124
Doppelgleisig in den Niederlanden / Lengte traject dubbelsporig in Nederland in kilometers	22
Doppelgleisig in Deutschland / Lengte traject dubbelsporig in Duitsland in kilometers	63
Streckenabschnitt elektrifiziert / Lengte traject geëlektrificeerd in kilometers	107
Streckenabschnitt nicht elektrifiziert / Lengte traject niet geëlektrificeerd in kilometers	66
Fahrzeit Groningen - Bremen bis Dezember 2015 / Reistijd Groningen - Bremen tot december 2015	2:43 h / uur
Zahl grenzüberschreitender Fahrgäste pro Tag (vor 2015)	
Aantal grenoverschrijdende reizigers per dag (situatie voor 2015)	700
Minimale Öffnungszeit Friesenbrücke für Schienenverkehr /	
Minimale beschikbare tijd Friesenbrücke voor spoorverkeer	20 Minuten
Fahrzeit Bauphase 1 / Reistijd bouwstad 1	2:26 h / uur
Fahrzeit Bauphase 2 / Reistijd bouwstad 2	2:11 h / uur
Fahrzeit Bauphase 3 / Reistijd bouwstad 3	2:11 h / uur
Kosten Bauphase 1 / Kosten bouwstad 1	28,1 + 25,3
Kosten Bauphase 2 / Kosten bouwstad 2	12,4 + 62,5
Kosten Bauphase 3 / Kosten bouwstad 3	>30 + >60 (vorläufig / voorlopig)
Zahl der Umstiege nach Bauphase 1 / Aantal overstappen na bouwstad 1	1
Zahl der Umstiege nach Bauphase 2 / Aantal overstappen na bouwstad 2	1
Zahl der Umstiege nach Bauphase 3 / Aantal overstappen na bouwstad 3	0
Abnahme und Übertragung Bauphase 1 / Oplevering en overdracht bouwstad 1	2024
Abnahme und Übertragung Bauphase 2 / Oplevering en overdracht bouwstad 2	2030
Abnahme und Übertragung Bauphase 3 / Oplevering en overdracht bouwstad 3	Nach / na 2030



Bremer Rathaus



Unterstützungserklärungen

**WUNDERLINE**

Ondersteuningsverklaringen



**Gemeente Groningen**  
Wethouder Paul de Rook



**Stadt Leer**  
Bürgermeisterin  
Beatrix Kuhl



**Stadt Oldenburg**  
Oberbürgermeister  
Jürgen Krogmann



**Gemeente Midden-Groningen**  
Wethouder Jaap Borg



**Landkreis Ammerland**  
Landrat Jörg Bensberg



**Landkreis Oldenburg**  
Landrat Carsten Harings



**Gemeente Oldambt**  
Wethouder Cees Zwagerman



**Gemeinde Apen**  
Bürgermeister  
Matthias Huber



**Gemeinde Wardenburg**  
Bürgermeisterin  
Martina Noske



**Landkreis Leer**  
Landrat Matthias Groote



**Samtgemeinde Jümme**  
Bürgermeister  
Johann Boelsen



**Gemeinde Hude**  
Bürgermeister  
Holger Lebedinzew



**Gemeinde Bunde**  
Bürgermeister Gerald Sap



**Gemeinde Hattien**  
Bürgermeister  
Dr. Christian Pundt



**Gemeinde Ganderkesee**  
Bürgermeisterin Alice Gerken



**Stadt Weener**  
Bürgermeister  
Ludwig Sonnenberg



**Gemeinde Bad Zwischenahn**  
Bürgermeister  
Dr. Arno Schilling



**Stadt Delmenhorst**  
Oberbürgermeister Axel Jahnz



**Gemeinde Westoverledingen**  
Bürgermeister Theo Douwes



**Stadt Westerstede**  
Bürgermeister Klaus Groß



**IHK für Ostfriesland und Papenburg**  
Dr. Bernhard Brons, Präsident  
De facto würden alle Bahnverbindungen, die über den Bahnhof Leer führen, qualitativ aufgewertet.



**Fakultät VI, Medizin und Gesundheitswissenschaften Carl von Ossietzky Universität European Medical School (EMS) Oldenburg-Groningen**

Prof. Dr. Hans Gerd Nothwang, Dekan der Fakultät VI Medizin und Gesundheitswissenschaften.  
Als Dekan einer Fakultät, deren Kernstück der einzigartige europäische Humanmedizin-Studiengang European Medical School Oldenburg Groningen ist, ist mir dieses Projekt eine Herzensangelegenheit.



**Regio Groningen-Assen**  
B. de Boer,  
Secretaris/Directeur Regio Groningen-Assen  
Het project biedt kansen voor duurzame, efficiënte en innovatief transport van mensen.



**Wachstumsregion Ems-Achse e.V.**  
Bernard Krone, Vorstandsvorsitzender  
Geschäftsführender Gesellschafter der Bernard Krone Holding SE & Co. KG



**Jade Hochschule Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth**  
Prof. Dr.-Ing. Manfred Weisensee,  
Präsident Jadehochschule



**Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)**  
J. Klijnsma, Voorzitter SNN, Commissaris van de Koning Provincie Drenthe  
De Wunderline is een kwaliteitsimpuls voor de hele regio, aangezien de noodzakelijke infrastructurele maatregelen ook ten goede zullen komen aan het spoorverkeer op andere routes



**Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven**

Olaf Orb, Stellvertretender Geschäftsführer Standortpolitik

Durch einen intensiveren Austausch und die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität können in zahlreichen Themen Synergien gehoben werden und eine sozioökonomische Stärkung beider Regionen ist zu erwarten.



**Metropolregion Nordwest**  
Landrat Jörg Bensberg, I. Vorsitzender  
Metropolregion Nordwest



**EDR**  
Matthias Groote, Voorzitter  
Bert Bouwmeester, Plaatsvervarend voorzitter  
Karel Groen, Directeur  
Bij de Wunderline ontwikkelen zich gebundelde krachten van Duitse en Nederlandse bestuurders, bedrijven en burgers tot een krachtig netwerk, dat de huidige samenwerking versterkt en een bouwsteen wordt voor verdere grensoverschrijdende samenwerking.

Diese Personen haben den gemeinsamen „Call for Support for the realisation of the Wunderline 'Quality Improvement Groningen - Bremen“ unterzeichnet.



**Die Grünen**  
Michael Cramer



**ChristenUnie**  
Peter van Dalen

*'In de verklaring staat dat de lijn nu echt aangelegd moet worden, omdat de verbinding Groningen - Bremen van belang is, en eigenlijk nog veel breder: de verbinding tussen Amsterdam en Hamburg'*



**SPD**  
Timo Wölken

**CDU** **CDU**  
David McAllister

**CDU** **CDU**  
Stefan Gehrold

**CDA**  
Wim van de Camp

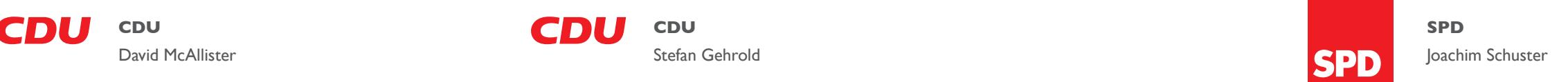
**CDU** **CDU**  
Jens Gieseke



**D66**  
Matthijs van Miltenburg



**VVD**  
Jan Huitema



**SPD**  
Joachim Schuster



**Die Grünen**  
Helga Trüpel



Anlagen

**WUNDERLINE**

Bijlagen

# Anmerkungen

# Noten

- <sup>1</sup> Lenkungsausschuss Wunderline. (2017). *Fahrplan Wunderline 2017 - 2018*. Oldenburg.
- <sup>2</sup> CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Rijksuniversiteit Groningen. (2017). *Gesellschaftliche und wirtschaftliche Potenziale im nordwestdeutschen und niederländischen Grenzraum unter besonderer Berücksichtigung der Wunderline*. Hannover / Groningen.
- <sup>3</sup> ProRail. (2017). *Rapport alternatievenstudie Wunderline*.
- <sup>4</sup> Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- <sup>5</sup> MuConsult. (2017). *Vervoerwaarde Onderzoek*.
- <sup>6</sup> TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH. (2016). *Güterverkehrspotential der Wunderline*.
- <sup>7</sup> CIMA. (2018). *Optimierung der multimodalen Anschlussmobilität entlang der Wunderline*. Hannover.
- <sup>8</sup> Planersociëtät, Goudappel Coffeng. (2018). *Potenzialanalyse zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline*.
- <sup>9</sup> Visualisierung von Arvico architecture-visualization-construction Bremen auf Grundlage der 3D-Modellierung von pb+ Ingenieurgruppe AG, Bremen.
- <sup>10</sup> Provinz Groningen, Gedekte Staten. (20. September 2017). Brief Friesenbrücke an Provinciale Staten. Friesenbrücke. Groningen, Groningen, Nederland.
- <sup>11</sup> Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- <sup>12</sup> Niederländische Regierung. (2016). *Toekomstbeeld OV 'Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV'*.
- <sup>13</sup> SPD, CDU. (2017). *Gemeinsam für ein modernes Nedersaksen*.
- <sup>14</sup> SP, CDA, D66, ChristenUnie, GroenLinks. (2015). *Vol Vertrouwen. Groningen*.
- <sup>15</sup> Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- <sup>16</sup> Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.
- <sup>17</sup> SMA und Partner AG. (2018). *Wunderline - Anpassung der Variante mit Direktverbindung (Var22B) zur Ermöglichung einer stündlichen Öffnung der Friesenbrücke*.
- <sup>18</sup> Provincie Groningen. (2018). *Plan van Aanpak: Kwaliteitsverbetering treinvervarend busvervoer Groningen - Leer. Groningen*.
- <sup>19</sup> Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.

- <sup>1</sup> Stuurgroep Wunderline. (2017). *Spoorboekje Wunderline 2017 - 2018*. Oldenburg.
- <sup>2</sup> CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Rijksuniversiteit Groningen. (2017). *Gesellschaftliche und wirtschaftliche Potenziale im nordwestdeutschen und niederländischen Grenzraum unter besonderer Berücksichtigung der Wunderline*. Hannover / Groningen.
- <sup>3</sup> ProRail. (2017). *Rapport alternatievenstudie Wunderline*.
- <sup>4</sup> Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- <sup>5</sup> MuConsult. (2017). *Vervoerwaarde Onderzoek*.
- <sup>6</sup> TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH. (2016). *Güterverkehrspotential der Wunderline*.
- <sup>7</sup> CIMA. (2018). *Optimierung der multimodalen Anschlussmobilität entlang der Wunderline*. Hannover.
- <sup>8</sup> Planersociëtät, Goudappel Coffeng. (2018). *Potenzialanalyse zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline*.
- <sup>9</sup> Visualisierung von Arvico architecture-visualization-construction Bremen auf Grundlage der 3D-Modellierung von pb+ Ingenieurgruppe AG, Bremen.
- <sup>10</sup> Provincie Groningen, GS. (20. September 2017). Brief Friesenbrücke aan Provinciale Staten. Friesenbrücke. Groningen, Groningen, Nederland.
- <sup>11</sup> Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- <sup>12</sup> Rijksoverheid. (2016). *Toekomstbeeld OV 'Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV'*.
- <sup>13</sup> SPD, CDU. (2017). *Gemeinsam für ein modernes Nedersaksen*.
- <sup>14</sup> SP, CDA, D66, ChristenUnie, GroenLinks. (2015). *Vol Vertrouwen. Groningen*.
- <sup>15</sup> Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- <sup>16</sup> Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.
- <sup>17</sup> SMA und Partner AG. (2018). *Wunderline - Anpassung der Variante mit Direktverbindung (Var22B) zur Ermöglichung einer stündlichen Öffnung der Friesenbrücke*.
- <sup>18</sup> Provincie Groningen. (2018). *Plan van Aanpak: Kwaliteitsverbetering treinvervarend busvervoer Groningen - Leer. Groningen*.
- <sup>19</sup> Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.

# Literaturverzeichnis / Bronnenlijst

## Untersuchungsberichte / Rapporten

- Arcadis i.o.v. ProRail. (2017). ROVK GRONINGEN - BAD NIEUWESCHANS Interpretatie geotechnisch onderzoek.
- CIMA. (2018). Optimierung der multimodalen Anschlussmobilität entlang der Wunderline. Hannover.
- CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Rijksuniversiteit Groningen. (2017). *Gesellschaftliche und wirtschaftliche Potenziale im nordwestdeutschen und niederländischen Grenzraum unter besonderer Berücksichtigung der Wunderline*. Hannover / Groningen.
- ConTrack GmbH. (2014). Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Leer und Oldenburg.
- DBNetz AG. (2017). Ergebnisbericht Lph I inklusive Kostenprognose und Erstellung der Betrieblichen Aufgabenstellung zur Infrastrukturvariante Wunderline.
- DBNetz AG. (2018). Wunderline - Phasing Variante (ABS Groningen-Bremen) Erläuterungsbericht Vorplanning LPH2.
- Ecorys. (2017). Memo Second opinion Vervoerwaardenstudie Wunderline.
- Ecorys. (2017). Studie naar de vervoersvraag van de Wunderline.
- Geoconsult Noord B.V. (2017). Second opinion Geotechnische analyse Groningen-Bad Nieuweschans (incl. reactie ProRail).
- Movares. (2015). Groningen-Bremen Reistijdverkorting Geluidsaspecten.
- Movares Nederland B.V.; Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co.KG. (2014). Reistijdverkorting Groningen-Bremen, Op weg naar de Wunderline.
- Movares Nederland B.V.; Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co.KG. (2009). Verbinding Groningen-Bremen, Verkenningstudie reistijdverkorting.
- Movares/IVV. (2013). Reistijdverkorting/Reisezeitverkürzung Groningen-Bremen.
- MuConsult. (2017). Vervoerwaarde Onderzoek.
- Pentenga, M. (2012). Verkenningsrapportage Oostboog.
- Planersociëtät, Goudappel Coffeng. (2018). *Potenzialanalyse zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline*.
- Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ProCap, Royal Haskoning DHV. (2018). Analyse der notwendigen Maßnahmen Groningen-Bremen.
- ProRail. (2017). *Rapport alternatievenstudie Wunderline*.
- ProRail, Martin van den Berg. (2017). Capaciteitsanalyse (sneltrein Groningen-Bremen).
- ProRail, Martin van den Berg. (2017). Inpassing Wunderline tijdens ombouwperiode.
- ProRail, R.J. ten Hagen. (2017). Berekening LCC kosten Wunderline per inframaatregel.
- RailEvent. (2012). *Prognose Goederenvervoer Noord Nederland*.
- Railinfra Solutions. (2010). Business case Sneltrein Groningen-Leer.
- Railinfra Solutions. (2016). Geotechnische analyse dynamische stabiliteit spoorbaan.
- Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.
- SMA. (2017). Modules 2-3 Variants 14B-22B integration Nahsverkehr/S-Bahn Bremen.
- SMA. (2017). Overview of Investment Impact with a bihourly service.
- SMA. (2017). Verdieping Exploitatieonderzoek.
- SMA. (2017). *Wunderline Operational Cost Analyses*.
- SMA, wol, fr, dhe. (2017). *Betrachtung einer Flügelung in Leer*.
- TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH. (2016). *Güterverkehrspotential der Wunderline*.

# Glossar

AG Ems	Reederei Aktien-Gesellschaft „Ems“
Anschlussmobilität	Anschlüsse von Tür zu Tür im Einzugsbereich der Bahnhöfe in der Region
Arriva	Verkehrsunternehmen
CdK	Kommissar des Königs
CEF	Connecting Europe Facility
CEF-T	Connecting Europe Facility for Transport
DB Netz AG	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
DG-MOVE	Generaldirektorat für Mobilität und Verkehr
Groningen Seaports	Hafengesellschaft
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IenW	niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft
IHK	Industrie- und Handelskammer
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LuFV-Finanzierung	Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MKBA	Gesellschaftliche Kosten-Nutzenanalyse
NVKA	Nota Voorkeursalternatief (Planungspapier zur Vorzugsalternative)
OEI leidraad	Leitfaden Overzicht Effecten Infrastructuur
OV	Öffentliche Verkehrsmittel
TEN-T	Trans-European Network - Transport

# Verklarende begrippen- en woordenlijst

AG Ems	Rederij Aktien-Gesellschaft "Ems"
Arriva	Vervoersorganisatie
CdK	Commissaris van de Koning
CEF	Connecting Europe Facility
CEF-T	Connecting Europe Facility for Transport
DB Netz AG	Spoorinfrastructuurbeheerder
DG-MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport
Groningen Seaports	Zeehavenbeheerder
GVFG	Wet financiering gemeentelijk vervoer
IHK	Duitse Kamer van Koophandel
Ketenmobiliteit	De aansluiting van deur tot deur rond de stations in de regio
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachen
LuFV-Finanzierung	financiering uit Duitse Dienstverlenings- en financieringsovereenkomst
ministerie van IenW	ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MKBA	Maatschappelijke kosten/baten Analyse
NVKA	Nota Voorkeursalternatief
OEI leidraad	Overzicht Effecten Infrastructuur
OV	Openbaar Vervoer
TEN-T	Trans-European Network - Transport

# Impressum

## Bidbook Wunderline

Auftraggeber:  
Provinz Groningen

Projektleitung und Zusammenstellung des Bidbooks:  
Eric van Vliet, Margreet Bennink

Umschlagentwurf und grafisches Konzept:  
Vonc Communicatie

Druck:  
Drukkerij Bariet ten Brink

Fotografie:  
Lyuda Stinissen - LS Fotografie

Text:  
Vonc Communicatie, Provinz Groningen

Lektorat deutsche Fassung:  
Kordelia Nitsch

Auflage: 600

Februar 2019



Die alleinige Verantwortung für diese Veröffentlichung liegt beim Autor. Die Europäische Union haftet nicht für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

# Colofon

## Bidbook Wunderline

Opdrachtgever:  
Provincie Groningen

Projectleiding en samenstelling Bidbook:  
Eric van Vliet, Margreet Bennink

Ontwerp omslag en binnenwerk:  
Vonc Communicatie

Drukwerk:  
Drukkerij Bariet ten Brink

Fotografie:  
Lyuda Stinissen - LS Fotografie

Teksten:  
Vonc Communicatie, provincie Groningen

Redactie Duitse tekst:  
Kordelia Nitsch

Oplage: 600

Februari 2019



In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.