



Meer regio, meer reizigers Mehr Region, mehr Reisende

Uitvoeringsprogramma Durchführungsprogramm
Ketenmobiliteit Anschlussmobilität

wunderline 



Groningen

Hoogezand-Sappemeer

Kropswolde

Martenshoek

Veendam

Zuidbroek

Scheemda

Winschoten

Bad Nieuweschans

Bunde

Weener

Ihrhove

Eindhoven

Leer

Augustfern

Ocholt

Westerstede

Bad Zwischenahn

Wechloy

Wilhelmshaven

Oldenburg

Nordenham

Hude

Delmenhorst

Hamburg

Bremen

Hannover

Leeuwarden

Femshaven

Delfzijl

Groningen Europapark

Zwolle

Amsterdam

Stadskanaal 1 (2025)

Münster

Osnabrück

Osnabrück

WUNDERLINE

Meer regio, meer reizigers
Mehr Region, mehr Reisende

Uitvoeringsprogramma Durchführungsprogramm
Ketenmobiliteit Anschlussmobilität



Inhalt

Vorwort	8
Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline und Externe Berater	10
1. Wunderline und Anschlussmobilität	12
2. Initiativen und Projekte Anschlussmobilität	24
3. Finanzierungsmöglichkeiten	88
4. Monitoring, Evaluierung und Fortsetzung	112
5. Anlagen	120

Inhoud

Voorwoord	9
Netwerk ketenmobiliteit Wunderline en Expertgroep	10
1. Wunderline en Ketenmobiliteit	13
2. Initiatieven en Projecten Ketenmobiliteit	25
3. Financieringsmogelijkheden	89
4. Monitoring, evaluatie en vervolg	113
5. Bijlagen	121

Vorwort

Vor Ihnen liegt das Durchführungsprogramm Anschlussmobilität Wunderline in seiner endgültigen Ausgabe des INTERREGVA Netzwerks Anschlussmobilität Wunderline. Dieses Durchführungsprogramm enthält eine Übersicht über alle Projekte und Initiativen entlang der Bahnverbindung Groningen-Bremen im Rahmen der Verbesserung der Anschlussmobilität und über die erforderlichen Investitionen und verfügbaren Subventionsquellen für spezielle Maßnahmen. Durch die gute Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger wird es für Reisende noch attraktiver werden, die grenzenlose Bahnverbindung Wunderline zu nutzen.

Die Beteiligten am INTERREGVA Netzwerk Anschlussmobilität sind - neben niederländischen und deutschen Gemeinden - Städte und Landkreise entlang der Wunderline. Alle Beteiligten engagieren sich für die Entwicklung und Unterstützung der Anschlussmobilität, indem sie die konkreten Maßnahmen durchführen, und zwar mit dem Ziel, diese Maßnahmen spätestens bis zur Fertigstellung der Baustufe I des Wunderline-Projekts und der Wiedereröffnung der instandgesetzten Friesenbrücke im Jahr 2024 umgesetzt zu haben.

Wir hoffen, mit diesem Durchführungsprogramm einen Impuls zur Verbesserung der Mobilität zu geben, was wiederum der sozioökonomischen Stärkung der nördlichen Grenzregion zuträglich ist, und werden uns als politische Vertreter der Kommunen entlang der Wunderline weiterhin dafür einsetzen, die Wunderline als grenzenlose Verbindung optimal zu nutzen.

Unser Dank gilt dem Wunderline-Team, das in enger Zusammenarbeit mit allen Gemeinden, Städten, Landkreisen und ÖPNV-Instanzen dieses Durchführungsprogramm erstellt hat. Darüber hinaus bedanken wir uns

bei der Ems Dollart Region, ohne deren INTERREGVA Fördermittel es auch nicht möglich gewesen wäre.

Gemeinsam mit allen Beteiligten werden wir die erfolgreiche Umsetzung der in diesem Durchführungsprogramm enthaltenen Maßnahmen in den kommenden Jahren sicherstellen. Die Fortsetzung des grenzüberschreitenden Netzwerks Anschlussmobilität Wunderline bildet dabei eine wichtige Grundvoraussetzung.

Wir hoffen, dass dieses Durchführungsprogramm Sie zu weiteren "grenzenlosen" Impulsen im Bereich der Verbesserung der Mobilität und der Stärkung der nördlichen Grenzregion inspiriert und Sie dazu anregt, sich mit anderen Gemeinden entlang der Wunderlinie zusammenzuschließen, um gemeinsame Themen voranzutreiben.

Landrat Groote, Landkreis Leer

Bürgermeisterin Sikkema, Gemeinde Oldambt

Behördliche Vertreter des Netzwerks

Anschlussmobilität Wunderline



Voorwoord

Voor u ligt het Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit Wunderline als eindproduct van het INTERREGVA Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline. Dit Uitvoeringsprogramma geeft een inkijk in de projecten en initiatieven langs de spoorverbinding Groningen – Bremen. Het Uitvoeringsprogramma geeft inzicht in de verbetering van de ketenmobiliteit en in de benodigde investeringen en subsidiemogelijkheden voor specifieke maatregelen. Met een juiste verknoping van de verschillende modaliteiten wordt het voor de reiziger nóg aantrekkelijker om gebruik te gaan maken van deze grenzenloze treinverbinding.

Het INTERREGVA Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline bestaat uit partners van Nederlandse en Duitse gemeenten, steden en 'Landkreise' langs de Wunderline. Zij zetten zich in om concrete maatregelen ter verbetering van de ketenmobiliteit te ontwikkelen, om te zetten en te faciliteren. Het doel is om dit uiterlijk eind 2024 gereed te hebben. Op dat moment is ook de eerste bouwfase van de Wunderline gerealiseerd en zal gelijktijdig de opening van de herstelde Friesenbrücke over de Eems plaatsvinden.

Wij willen met dit Uitvoeringsprogramma een impuls geven aan verbetering van de mobiliteit en daarmee aan de sociaaleconomische versterking van onze noordelijke grensregio. Als bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten langs de Wunderline blijven we ons inspannen om de Wunderline als grenzenloze treinverbinding optimaal te benutten.

Onze dank gaat uit naar het Wunderline-team dat in goede en intensieve samenwerking met alle gemeenten, steden, Landkreise en OV-instanties dit Uitvoeringsprogramma tot stand heeft gebracht. Daarnaast dank aan de Eems Dollard Regio: zonder toekenning van de INTERREGVA subsidie was dit niet mogelijk geweest.

Samen met alle betrokken partijen zullen wij ons de komende jaren blijvend inzetten voor een succesvolle realisatie van de maatregelen die in dit Uitvoeringsprogramma zijn opgenomen. Een voortzetting van het grensoverschrijdende Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.



















Hopelijk inspireert dit Uitvoeringsprogramma u tot verdere 'grenzenloze' impulsen op het vlak van verbetering van de mobiliteit en versterking van onze noordelijke grensregio. En stimuleert het u om samen met partnergemeenten elders langs de Wunderline op te trekken bij het verder brengen van gezamenlijke thema's.

Landrat Groote, Landkreis Leer

Burgemeester Sikkema, gemeente Oldambt

Bestuurlijk vertegenwoordigers Netwerk

Ketenmobiliteit Wunderline

	Gemeente Groningen		Stadt Leer		Stadt Oldenburg
	Gemeente Midden-Groningen		Samtgemeinde Jümme		Gemeinde Hatten
	Gemeente Oldambt		Landkreis Ammerland		Gemeinde Hude
	Gemeinde Bunde		Gemeinde Apen		Gemeinde Ganderkesee
	Stadt Weener		Stadt Westerstede		Stadt Delmenhorst
	Gemeinde Westoverledingen		Gemeinde Bad Zwischenahn		Provincie Groningen
	Landkreis Leer		Landkreis Oldenburg		Land Niedersachsen

	LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen)
	OV-bureau Groningen Drenthe
	ZVBN (Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen)
	VEJ (Verkehrsverbund Ems-Jade)
	IHK Ostfriesland u. Papenburg (Industrie und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg)
	Hub-programma Groningen-Drenthe
	Arriva a DB company



**Wunderline und
Anschlussmobilität**

WUNDERLINE

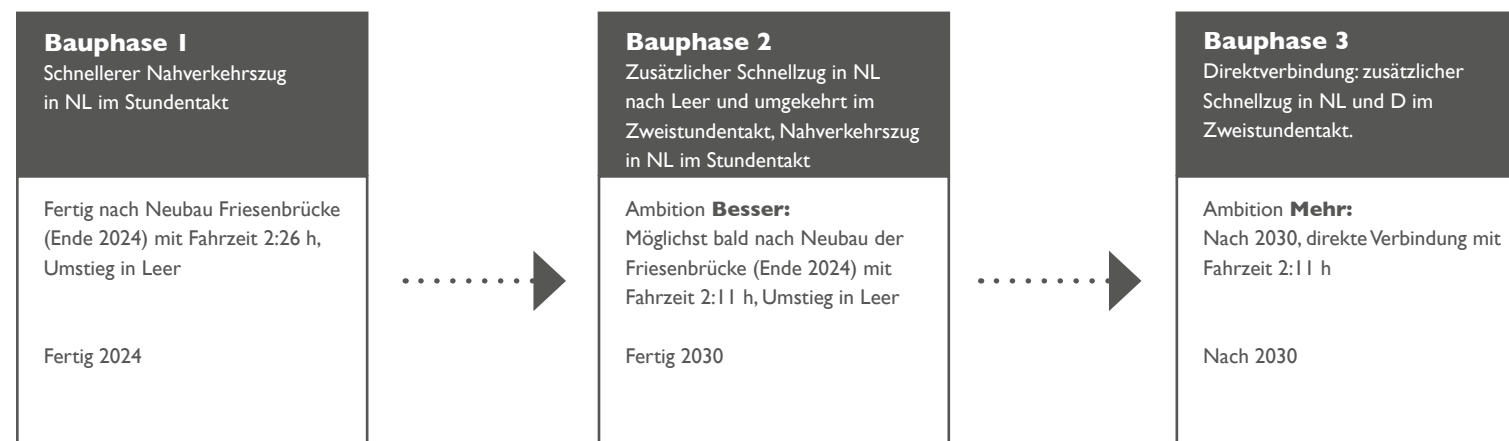
**Wunderline en
Ketenmobilititeit**

Einleitung

Die Wunderline: Entwicklung für unsere nördliche Grenzregion

Die Provinz Groningen, das Land Niedersachsen und die Freie Hansestadt Bremen möchten der wirtschaftlichen Entwicklung und der Lebensqualität in der nördlichen Grenzregion gemeinsam einen Impuls verleihen. Gute öffentliche Verkehrsmittel sind dabei von grundlegender Bedeutung. Die Wunderline realisiert eine schnellere, komfortablere Bahnverbindung, mit der Arbeitnehmer, Studierende und Touristen bald in etwas über zwei Stunden von Bremen nach Groningen reisen - und umgekehrt. Damit ist die Wunderline eine vollwertige und nachhaltige Alternative zum Auto.

Die Wunderline wird schrittweise realisiert:



Inleiding

De Wunderline: ontwikkeling van onze noordelijke grensregio

Provincie Groningen, Land Niedersachsen en Freie Hansestadt 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.

De Wunderline wordt stapsgewijs gerealiseerd:



Anschlussmobilität sorgt für Zunahme der Fahrgastzahlen

Neben den Investitionen in die vorhandene Bahninfrastruktur und die europäische Verknüpfung unserer Schienennetze stimulieren wir auch die Verbesserung der Anschlüsse unterschiedlicher Verkehrsmittel, um von Tür zu Tür zu reisen: die Anschlussmobilität. Untersuchungen haben ergeben, dass die Wunderline durch die Anpassung der Schieneninfrastruktur in Kombination mit der Verbesserung der Anschlussmobilität und Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit das Potential besitzt, langfristig bis zu ca. 1.900 grenzüberschreitende Fahrgäste am Tag zu befördern. Außerdem werden erwartungsgemäß auch andere Teile der Strecke mehr genutzt werden, was dem Betrieb der gesamten Verbindung zugutekommt.

Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline

Zur Verbesserung der Anschlussmobilität schließen die Provinz und Niedersachsen sich mit den Kommunen, Landkreisen und ÖPNV-Organisationen entlang der Wunderline zusammen. Im Februar 2019 haben die beteiligten Parteien zu diesem Zweck die „Absichtserklärung über die Verbesserung der Anschlussmobilität an den Stationen der Bahnverbindung Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen (Wunderline)“ unterzeichnet. In diese Erklärung wurde aufgenommen, dass die unterzeichnenden Landkreise und Kommunen sich dafür einsetzen werden, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlussmobilität zu entwickeln. Ziel ist es, dass diese Maßnahmen spätestens bei Abschluss von Baustufe I des Wunderline-Projekts und der Eröffnung der wiederhergestellten Friesenbrücke umgesetzt wurden. Das ist laut heutiger Planung Ende 2024.

Im Frühjahr 2019 haben die Landkreise und Kommunen gemeinsam mit der Provinz, Niedersachsen und ÖPNV-Organisationen ein Netzwerk für den Austausch von Informationen, Wissen und Erfahrungen gestartet. Innerhalb dieses Netzwerks arbeiten Parteien zusammen an der Verbesserung der Anschlussmobilität entlang der Wunderline. Das Netzwerk ist mit Hilfe des Rahmenprojekts Net(z)werk+ aus dem INTERREG V A-Programm zustande gekommen. Das Durchführungsprogramm ist als eins der Ergebnisse des Netzwerks Anschlussmobilität zu betrachten.

Ketenmobiliteit zorgt voor toename reizigers

Naast investeren in bestaande spoorinfrastructuur en het Europees verknopen van onze spoornetwerken, stimuleren we ook de verbetering van de aansluiting van verschillende vervoermiddelen om van deur tot deur te reizen: de ketenmobiliteit. Uit onderzoek blijkt dat de Wunderline door aanpassing van de spoorinfrastructuur in combinatie met de verbetering van de ketenmobiliteit en versterking van de grensoverschrijdende samenwerking, de potentie heeft om op termijn circa 1.900 grensoverschrijdende reizigers per dag te vervoeren. Bovendien zullen naar verwachting meer reizigers gebruikmaken van overige delen van het traject, wat de exploitatie van de gehele verbinding ten goede komt.

Netzwerk Ketenmobiliteit Wunderline

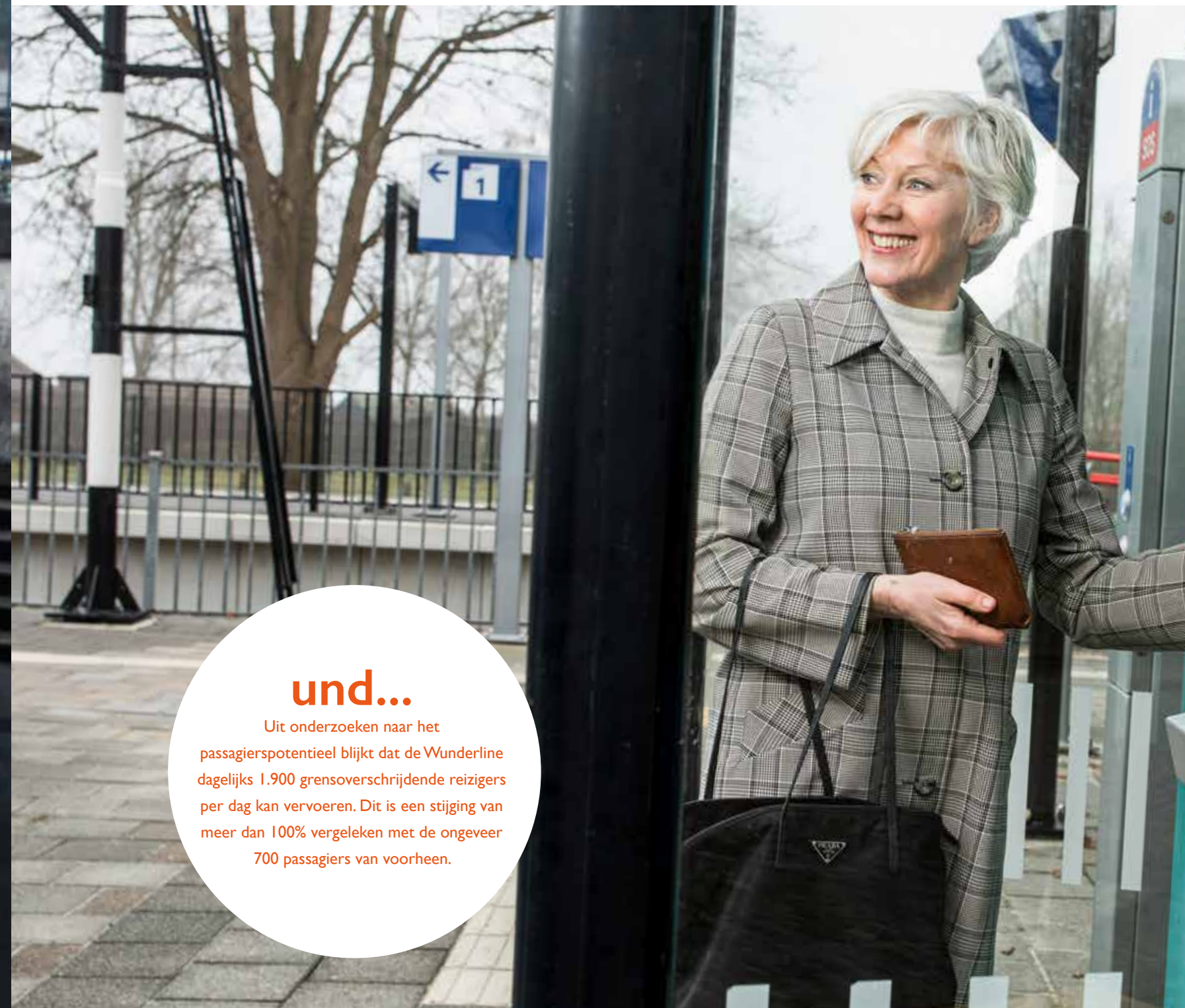
Ten behoeve van de verbetering van de ketenmobiliteit trekken provincie en Niedersachsen gezamenlijk op met de gemeenten, Landkreise en OV-organisaties langs de Wunderline. In februari 2019 is hiertoe door betrokken partijen de 'Intentieverklaring ten aanzien van de verbetering van de mobiliteit van deur tot deur (Ketenmobiliteit) langs het spoortraject Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen (Wunderline)' ondertekend. In deze verklaring is opgenomen dat de ondertekenende Landkreise en gemeenten zich ervoor zullen inzetten om concrete maatregelen te ontwikkelen ter verbetering van de ketenmobiliteit. Doel is om deze maatregelen uiterlijk bij de afronding van Bouwstap I van het Wunderline-project en de opening van de herstellde Friesenbrücke te hebben geïmplementeerd. Dit is naar huidige planning eind 2024.

In het voorjaar van 2019 zijn de Landkreise en gemeenten samen met de provincie, Niedersachsen en OV-organisaties een Network gestart voor het uitwisselen van informatie, kennis en ervaringen. Binnen dit Network werken partijen samen aan de verbetering van de ketenmobiliteit langs de Wunderline. Het Network is tot stand gekomen met behulp van het kaderproject Net(z)werk+ uit het INTERREG VA-programma. Dit Uitvoeringsprogramma is te beschouwen als één van de resultaten die door het Network Ketenmobiliteit is opgeleverd.



und...

Untersuchungen zum Fahrgastpotenzial zeigen, dass die Wunderline 1.900 grenzüberschreitende Passagiere täglich befördern könnte. Dies ist eine Steigerung von mehr als 100 % im Vergleich zu den vorher beförderten ca. 700 Fahrgästen.



und...

Uit onderzoeken naar het passagierspotentieel blijkt dat de Wunderline dagelijks 1.900 grensoverschrijdende reizigers per dag kan vervoeren. Dit is een stijging van meer dan 100% vergeleken met de ongeveer 700 passagiers van voorheen.

1.1 Ziele Anschlussmobilität Wunderline

Das zentrale Ziel der Anschlussmobilität der Wunderline ist die Zunahme der Anzahl grenzüberschreitender Reisender auf der Verbindung Groningen - Bremen und umgekehrt. Dies soll realisiert werden durch die Qualitätsverbesserung auf den Bahnhöfen und in der Bahnhofsumgebung entlang der Wunderline und die Verbesserung der Verbindungen von und zu Wunderline-Bahnhöfen in den Bereichen:

- Verknüpfung (Anschluss Verkehrsträger, Tarifintegration)
- Erreichbarkeit und zubringende Infrastruktur (Einrichtungen für Auto, Fahrrad, Bike- und Carsharing)
- Aufenthaltsqualität (Angebot auf den Bahnhöfen, sauber-ordentlich-sicher und Informationen).

2018 haben die niederländischen und deutschen Consultingunternehmen Planersocietät und GoudappelCof-feng für die Bahnhöfe und Haltestellen auf deutscher Seite eine Untersuchung in Bezug auf die Verbesserung der Anschlussmobilität durchgeführt. Neben der Untersuchung von CIMA, in der mögliche Maßnahmen generisch beschrieben werden, und den Ausgangspunkten des Hub-Programms auf niederländischer Seite, ist dies der Ausgangspunkt für die Verbesserung der Anschlussmobilität entlang der Wunderline.

1.2 Durchführungsprogramm Anschlussmobilität: Anlass und Status

Das Durchführungsprogramm ist eine Übersicht aller (geplanten) Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlussmobilität entlang der Wunderline. Es betrifft zum Teil Projekte, die bereits angefangen bzw. in Ausführung sind haben und schon finanziert wurden. Darüber hinaus wurden einige gemeinsame Initiativen und Projekte mit Aussicht auf Erfolg aufgenommen, die die Anschlussmobilität kurz- und mittelfristig verbessern. Für einen Teil dieser Projekte müssen noch Finanzierungsquellen gesucht werden. Die Initiative liegt bei den Kommunen und Landkreisen, das Netzwerk Anschlussmobilität unterstützt dort, wo es nötig und gewünscht ist. Die Finanzierungsmöglichkeiten wurden in diesem Durchführungsprogramm analysiert (siehe 3. Kapitel). Anhand unterschiedlicher Themen wurde eine Übersicht der verschiedenen Maßnahmen erstellt: Was bedeuten diese Maßnahmen, was ist das angestrebte Ergebnis, welche Parteien sind beteiligt, wie sieht die Planung aus und wie hoch sind die angestrebte Investitionen? Hiermit entsteht eine Übersicht mit einem Mehrwert für alle Beteiligten entlang der Wunderline. So kann beispielsweise ein Wissensaustausch über ähnliche Projekte auf unterschiedlichen Bahnhöfen stattfinden. Es ist außerdem möglicherweise ein Anlass, in Bezug auf spezielle Themen oder verfügbare Subventionen an einem Strang zu ziehen.

Das Durchführungsprogramm ist jedoch nicht nur ein Mittel zur Förderung der Wissens- und Informationsübermittlung, sondern ein hilfreiches Instrument, um die Fortschritte der unterschiedlichen Maßnahmen zu beobachten. Wie bereits erwähnt lautet das Ziel, die Anschlussmobilität der Wunderline im

1.1 Doelen Ketenmobiliteit Wunderline

Het centrale doel van Ketenmobiliteit voor de Wunderline is de toename van het aantal grensoverschrijdende reizigers op de verbinding Groningen - Bremen v.v. Dit moet gerealiseerd worden door kwaliteitsverbetering op en rond de stations langs de Wunderline en de verbetering van de verbindingen van en naar de Wunderline-stations op het vlak van:

- Verknoping (aansluiting modaliteiten, tariefintegratie)
- Bereikbaarheid en toeleidende infra (voorzieningen voor auto, fiets, bike- en carsharing)
- Verblijfskwaliteit (voorzieningenaanbod op stations, schoon-heel-veilig en informatievoorziening).

In 2018 is voor de stations en haltes aan Duitse zijde door de Nederlandse en Duitse bureaus Planersocietät en GoudappelCoffeng een onderzoek uitgevoerd naar de verbetering van de ketenmobiliteit. Dit vormt, naast het onderzoek van CIMA (waarin mogelijke maatregelen generiek staan beschreven) en de uitgangspunten van het Hub-programma aan Nederlandse zijde, het startpunt voor de verbetering van de ketenmobiliteit langs de Wunderline.

1.2 Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit: aanleiding en status

Dit Uitvoeringsprogramma geeft inzicht in alle maatregelen ter verbetering van de ketenmobiliteit langs de Wunderline. Voor een deel betreft het reeds gestarte projecten die al gefinancierd en/of in uitvoering zijn. Daarnaast is een aantal kansrijke gezamenlijke initiatieven en projecten opgenomen die de ketenmobiliteit op korte en middellange termijn verbeteren. Voor een deel van die projecten zullen nog financieringsbronnen moeten worden gezocht. Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeenten en Landkreise, waarbij het Netwerk Ketenmobiliteit faciliteert. De financieringsmogelijkheden zijn in kaart gebracht in dit Uitvoeringsprogramma (zie hoofdstuk 3).

Aan de hand van een aantal thema's is een overzicht gecreëerd van de verschillende maatregelen: wat houden deze maatregelen in, wat is het beoogde resultaat, welke partijen zijn betrokken, wat is de planning en wat zijn de beoogde investeringen? Hiermee ontstaat een overzicht dat meerwaarde heeft voor alle betrokkenen langs de Wunderline. Zo kan bijvoorbeeld kennisuitwisseling plaatsvinden over gelijksoortige projecten bij verschillende stations. Tevens vormt het een mogelijke aanleiding om gezamenlijk op te trekken binnen specifieke thema's of in relatie tot beschikbare subsidies.

Naast een middel ter bevordering van kennis- en informatieoverdracht en samenwerking is het Uitvoeringsprogramma een behulpzaam instrument om de voortgang van de verschillende maatregelen te monitoren. Zoals reeds genoemd is het streven om de ketenmobiliteit rond de Wunderline in 2024, zodra de

Jahr 2024, sobald die Friesenbrücke wiederhergestellt und Baustufe I abschlossen wurde, realisiert zu haben. Das ist ein wichtiger Meilenstein für die Maßnahmen, die in diesem Durchführungsprogramm genannt werden.

Schließlich markiert das Durchführungsprogramm den Abschluss des Net(z)werks INTERREGVA - Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline, für das 2019 für eine Laufzeit von zwei Jahren über die EDR Subventionen erhalten wurden. Das Net(z)werk INTERREGVA Projekt läuft Mitte 2021 aus.

1.3 Entstehung Durchführungsprogramm

Das Durchführungsprogramm ist in Zusammenarbeit mit den Partnern des Netzwerks Anschlussmobilität Wunderline zustande gekommen. Eine Übersicht der beteiligten Parteien wurde im Anhang aufgenommen. Neben Informationen von diesen Netzwerkpartnern hat auf niederländischer Seite auch eine intensive Abstimmung mit den Beteiligten des Hub-Programms in Groningen stattgefunden.

1.4 Lesehinweis

Im nächsten Kapitel werden alle Teile des Durchführungsprogramms kurz beschrieben. Dabei kommen das Hauptziel der Maßnahme, das beabsichtigte Endergebnis, die beteiligten Parteien und, wo dies bereits deutlich ist, die notwendigen Investitionen zur Sprache.

Im 3. Kapitel wird auf die Finanzierungs- und Subventionsmöglichkeiten für mit der Anschlussmobilität zusammenhängende Projekte eingegangen. Damit erhalten zukünftige Initiatoren von Projekten eine schnelle und einfache Übersicht über die möglichen Fördermittel, die verschiedene Stellen und Behörden zur Verfügung stellen.

Das 4. Kapitel befasst sich mit dem Monitoring der in das Durchführungsprogramm aufgenommenen Maßnahmen. Ziel ist es, aufmerksam zu bleiben und einander wo es geht zu unterstützen, sodass möglichst viele Projekte der 1. Baustufe der Wunderline 2024 realisiert sein werden. Zu diesem Zweck möchten wir auch nach Mitte 2021 mit dem Netzwerk Anschlussmobilität weitermachen. In diesem Kapitel wird erläutert, wie wir beabsichtigen, dies umzusetzen.

Friesenbrücke ist herstellt und Bouwstap I is afgerond, op orde te hebben. Dit vormt een belangrijke milestone voor de maatregelen die in dit Uitvoeringsprogramma staan genoemd.

Tot slot vormt het Uitvoeringsprogramma de afsluiting van het Net(z)werk INTERREGVA - Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline, waarvoor in 2019 via de EDR subsidie is verkregen voor de duur van 2 jaar. Het Net(z)werk INTERREGVA project loopt medio 2021 af.

1.3 Totstandkoming Uitvoeringsprogramma

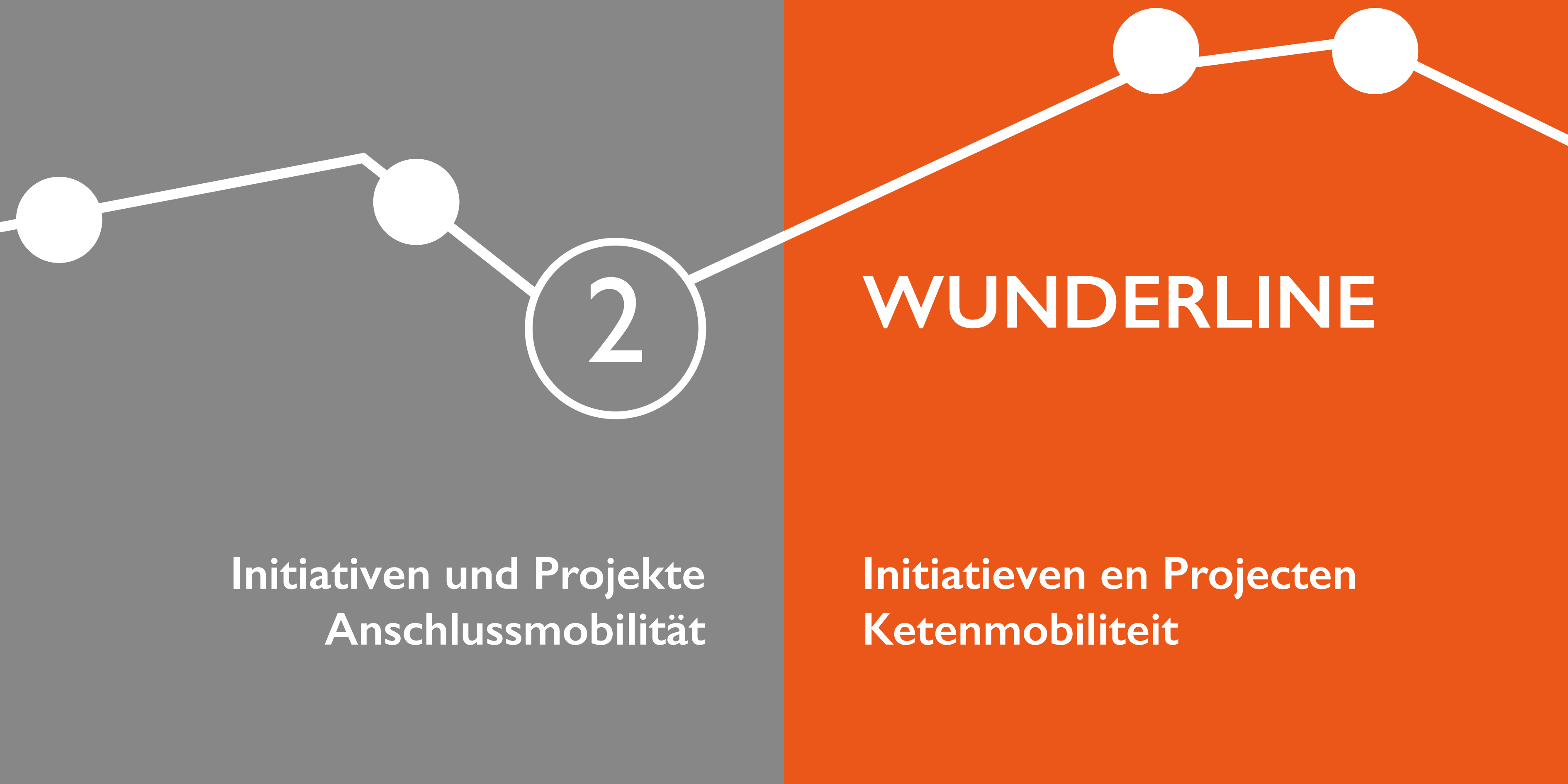
Dit Uitvoeringsprogramma is tot stand gekomen in samenwerking met de partners van het Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline. Een overzicht van de betrokken partijen is in de bijlage opgenomen. Naast informatie afkomstig van deze netwerkpartners, heeft aan Nederlandse zijde ook intensief afstemming plaatsgevonden met de betrokkenen bij het hubprogramma in Groningen.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk worden alle onderdelen van het Uitvoeringsprogramma kort beschreven. Hierbij komen het hoofddoel van de maatregel, het beoogde eindresultaat, de betrokken partijen en, daar waar dit al helder is, de benodigde investeringen aan bod.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de financierings- en subsidiemogelijkheden van ketenmobiliteit-gerelateerde projecten. Hiermee krijgen toekomstige initiatiefnemers van projecten snel en eenvoudig zicht op mogelijke bijdragen die vanuit verschillende instanties en overheden beschikbaar zijn.

In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de monitoring en evaluatie van de in het Uitvoeringsprogramma opgenomen maatregelen. Doel is hierbij om een 'vinger aan de pols' te houden en elkaar waar mogelijk te ondersteunen, zodat zoveel mogelijk projecten bij gereedkoming van Bouwstap I van de Wunderline in 2024 gerealiseerd zijn. Hiertoe willen we het Netwerk Ketenmobiliteit ook na medio 2021 voortzetten. De wijze waarop we dit voornemens zijn wordt toegelicht in dit hoofdstuk.



2

Initiativen und Projekte
Anschlussmobilität

WUNDERLINE

Initiatieven en Projecten
Ketenmobiliteit

Drei Hauptthemen

Entlang der Wunderline wird in den nächsten Jahren von Groningen bis Bremen an der Verbesserung der Anschlussmobilität gearbeitet. Auf Veranlassung der lokalen und regionalen Behörden wurden unterschiedliche Projekte ins Leben gerufen. Der Übersichtskarte auf den Seiten 30 - 31 ist zu entnehmen, welche niederländischen und deutschen Projekte es gibt.

Diese Projekte befinden sich in unterschiedlichen Phasen. Einige Projekte sind bereits in der Durchführung und andere sind noch in der Orientierungs- oder Planstudienphase. Außerdem unterscheiden sie sich in Bezug auf den finanziellen Umfang der Investitionen, von einigen Zehntausend Euro bis zu mehreren Millionen. Das verbindende Element dieser Projekte ist, dass sie alle wesentlich zur Verbesserung der Anschlussmobilität entlang der Wunderline beitragen.

Die Initiativen und Projekte sind in drei Hauptthemen unterteilt:

- Verknüpfung;
- Erreichbarkeit und zubringende Infrastruktur;
- Aufenthaltsqualität.

Diese werden untenstehend näher ausgeführt.

2.1 Verknüpfung

Durch die gute und logische Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger wird es für Reisende einfacher und übersichtlicher, von einem in den anderen Verkehrsträger umzusteigen. Die Qualität des Knotenpunkts ist hiermit mitverantwortlich für die Attraktivität der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Realisierung einer guten Verknüpfung ist zum Großteil abhängig von den physischen Maßnahmen: Logische Laufverbindungen, Barrierefreiheit, ausreichend Platz für die verschiedenen Verkehrsträger (Bushaltestellen,

Drie hoofdthema's

Langs de Wunderline wordt de komende jaren van Groningen tot Bremen gewerkt aan de verbetering van de ketenmobiliteit. Er zijn al verschillende projecten gestart op initiatief van lokale en regionale overheden. De overzichtskarte op de pagina's 30 - 31 maakt inzichtelijk welke Nederlandse en Duitse projecten er allemaal zijn.

Deze projecten bevinden zich in verschillende fasen. Zo is een aantal projecten reeds in uitvoering en bevinden andere projecten zich nog in de verkennings- of planstudiefase. Daarnaast verschillen ze qua financiële omvang: van investeringen van enkele tienduizenden euro's tot die van tientallen miljoenen. Het verbindende element van deze projecten is dat ze allen substantieel bijdragen aan verbetering van de ketenmobiliteit langs de Wunderline.

De initiatieven en projecten zijn onder te verdelen in een drietal hoofdthema's:

- Verknoping;
- Bereikbaarheid en toeleidende infra;
- Verblijfskwaliteit.

Deze worden hieronder nader toegelicht.

2.1 Verknoping

Door verschillende modaliteiten op een goede en logische wijze op elkaar aan te laten sluiten, wordt het voor reizigers eenvoudiger en overzichtelijker om van de ene op de andere modaliteit over te stappen. De kwaliteit van de knoop bepaalt hiermee mede de aantrekkelijkheid van gebruik van het openbaar vervoer.

Een groot deel van de realisatie van een goede verknoping komt voort uit fysieke maatregelen: logische loopverbindingen, toegankelijkheid voor mindervaliden, voldoende ruimte voor de verschillende modaliteiten

Bahnhöfe, Hub-Taxistände, Parkmöglichkeiten für Fahrrad, Auto usw.), sodass der Umstieg zwischen Bahn, Bus, Auto (P+R) und Fahrrad (B+R) reibungslos verläuft. Ausreichende und sichere Parkplätze für sowohl Auto als auch Fahrrad spielen dabei eine wichtige Rolle. Je nach Standort können auch andere Dienste, wie Carsharing, Ladestationen und Leihfahrrad-Service, wichtig sein.

Darüber hinaus gehören auch weniger „handfeste“ Maßnahmen zu diesem Thema, wie einfach eine Fahrkarte für die gesamte Reise kaufen zu können.

2.2 Erreichbarkeit und zubringende Infrastruktur

Neben einer guten Verknüpfung der Verkehrsträger muss natürlich auch der Knotenpunkt selbst gut erreichbar sein. Die Häufigkeit von Bahn und Bus spielt dabei eine Rolle, aber auch die zubringende Infrastruktur, beispielsweise in Form von logischen und gut ausgestatteten Fuß- und Fahrradstrecken. Initiativen und Projekte innerhalb dieses Themas sind u. a. die Erweiterung des Bahn- und Busverkehrs und der Bau und die Verbesserung des Anschlusses von Bus- und Bahnverbindungen. Auch der Bau und die Verbesserung von Fuß- und Fahrradstrecken zum und vom Bahnhof gehören zu diesem Thema.

2.3 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Bahnhof trägt dazu bei, dass eine Reise als angenehm empfunden wird und der Fahrgast beschließt, in Zukunft wieder in den Zug zu steigen. Es geht hierbei u. a. um die Qualität der Dienstleistungen auf dem Bahnhof und die Beschilderung im Außenbereich: was kann ich in der Umgebung wo finden? Gaststätten (beispielsweise Kaffee oder Sandwich), Shoppingmöglichkeiten und das Informationsangebot auf Bahnhöfen spielen hierbei eine Rolle. Die Anwesenheit einfach zugänglicher, sauberer und sicherer WCs ist ebenfalls wichtig. Auch bauliche Aspekte spielen eine Rolle, beispielsweise, wenn Bahnhöfe städtebaulich als „Zugang zur Stadt“ entworfen werden. Initiativen und Projekte, die auch zu diesem Thema gehören, sind u. a. die Realisierung von Informationseinrichtungen und (touristisches) Marketing.

(bus-treinhaltet, hub-taxi standplaatsen, parkeergelegenheid voor fiets, auto's etc.), zodat de overstap tussen trein, bus, auto Park+Ride en fiets Bike+Ride vlotjes verloopt. Voldoende en veilige parkeervoorzieningen voor zowel fiets als auto zijn hierbij belangrijk. Afhankelijk van locatie kunnen ook andere diensten van belang zijn, zoals carsharing, laadpalen en deelfietservice.

Daarnaast vallen ook minder 'harde' maatregelen onder dit thema, zoals het eenvoudig kunnen kopen van een ticket voor de gehele reis, onder dit thema.

2.2 Bereikbaarheid en toeleidende infra

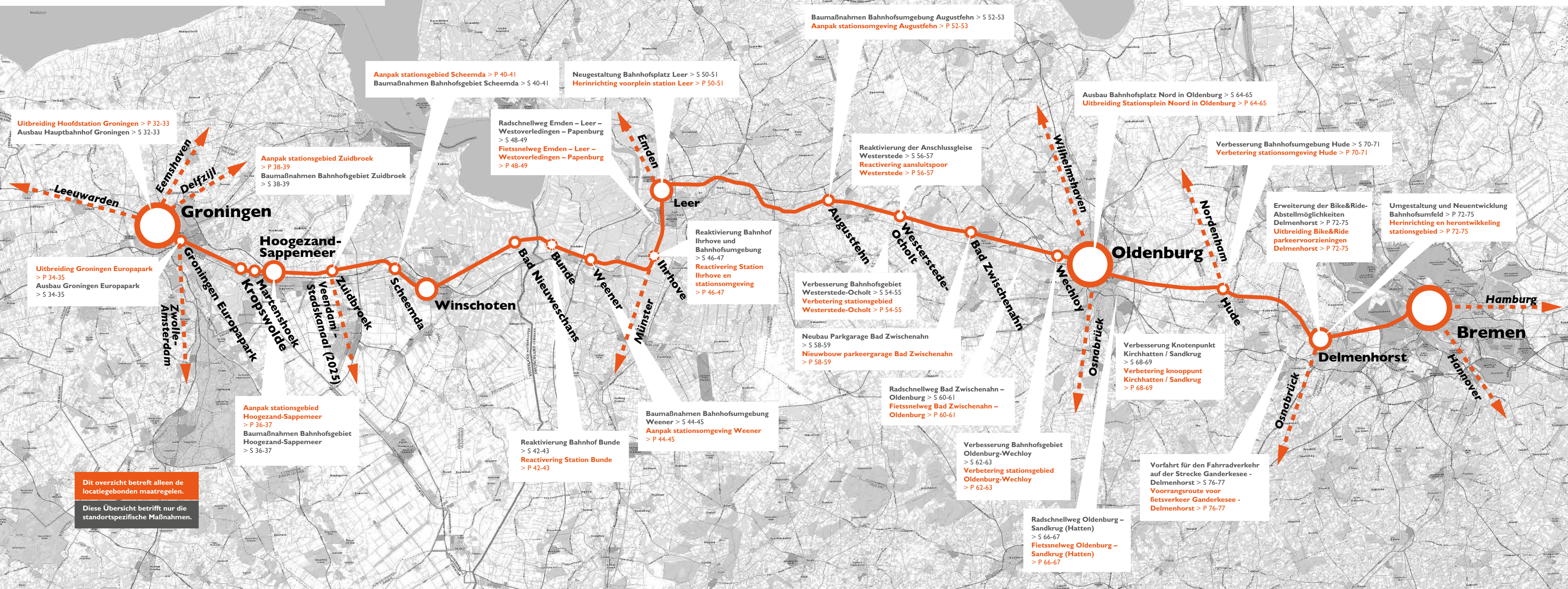
Naast een goede verknoping van modaliteiten dient de knoop zelf uiteraard ook goed bereikbaar te zijn. Frequenties van trein en bus spelen hierbij een rol, maar ook de toeleidende infrastructuur, bijvoorbeeld in de vorm van logische en goed uitgeruste wandel- en fietsroutes. Initiatieven en projecten die binnen dit thema vallen zijn onder andere de frequentieverhoging van trein- en busverkeer en verbetering van de aansluiting van bus- en treinverbindingen. Ook de aanleg en verbetering van wandel- en fietsroutes van en naar het station vallen onder dit thema.

2.3 Verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit van het station draagt eraan bij dat een reis als aangenaam wordt ervaren en dat de reiziger besluit in de toekomst weer op de trein te stappen. Het gaat hierbij onder andere over de kwaliteit van de dienstverlening op het station en de bewegwijzering daarbuiten: wat kan ik waar vinden in de omgeving? Horeca (bijvoorbeeld koffie en broodje), winkelgelegenheden en het informatieaanbod op stations spelen hierbij een rol. De aanwezigheid van een gemakkelijk toegankelijke, schone en veilige toiletvoorziening is eveneens van belang. Ook bouwkundige aspecten spelen een rol, bijvoorbeeld als stations stedenbouwkundig als 'toegangspoort naar de stad' ontworpen worden. Initiatieven en projecten die ook binnen dit thema vallen zijn onder andere de realisatie van informatievoorzieningen en (toeristische) marketing.

2.4 Die Initiativen und Projekte entlang der Wunderline

2.4 De initiatieven en projecten langs de Wunderline



Uitbreiding Hoofdstation Groningen > P 32-33
Ausbau Hauptbahnhof Groningen > S 32-33

Aanpak stationsgebied Zuidbroek > P 38-39
Baumaatregelen Bahnhofgebied Zuidbroek > S 38-39

Uitbreiding Groningen Europapark > P 34-35
Ausbau Groningen Europapark > S 34-35

Aanpak stationsgebied Hoogezand-Sappemeer > P 36-37
Baumaatregelen Bahnhofgebied Hoogezand-Sappemeer > S 36-37

Aanpak stationsgebied Scheemda > P 40-41
Baumaatregelen Bahnhofgebied Scheemda > S 40-41

Neugestaltung Bahnhofplatz Leer > S 50-51
Herinrichting voorplein station Leer > P 50-51

Radschnellweg Emden – Leer – Westoverledingen – Papenburg > S 48-49
Fietsnelweg Emden – Leer – Westoverledingen – Papenburg > P 48-49

Reaktivierung Bahnhof Ihrhove und Bahnhofsumgebung > S 46-47
Reactivering Station Ihrhove en stationsomgeving > P 46-47

Reaktivierung Bahnhof Bunde > S 42-43
Reactivering Station Bunde > P 42-43

Baumaatregelen Bahnhofsumgebung Weener > S 44-45
Aanpak stationsomgeving Weener > P 44-45

Baumaatregelen Bahnhofsumgebung Augustfehn > S 52-53
Aanpak stationsomgeving Augustfehn > P 52-53

Reaktivierung der Anschlussgleise Westerstede > S 56-57
Reactivering aansluitspoor Westerstede > P 56-57

Verbesserung Bahnhofgebiet Westerstede-Ocholt > S 54-55
Verbetering stationsgebied Westerstede-Ocholt > P 54-55

Neubau Parkgarage Bad Zwischenahn > S 58-59
Nieuwbouw parkeergarage Bad Zwischenahn > P 58-59

Radschnellweg Bad Zwischenahn – Oldenburg > S 60-61
Fietsnelweg Bad Zwischenahn – Oldenburg > P 60-61

Verbesserung Bahnhofgebiet Oldenburg-Wechloy > S 62-63
Verbetering stationsgebied Oldenburg-Wechloy > P 62-63

Radschnellweg Oldenburg – Sandkrug (Hatten) > S 66-67
Fietsnelweg Oldenburg – Sandkrug (Hatten) > P 66-67

Ausbau Bahnhofplatz Nord in Oldenburg > S 64-65
Uitbreiding Stationsplein Noord in Oldenburg > P 64-65

Verbesserung Bahnhofsumgebung Hude > S 70-71
Verbetering stationsomgeving Hude > P 70-71

Erweiterung der Bike&Ride-Abstellmöglichkeiten Delmenhorst > P 72-75
Uitbreiding Bike&Ride parkeervoorzieningen Delmenhorst > P 72-75

Verbesserung Knotenpunkt Kirchhatten / Sandkrug > S 68-69
Verbetering knooppunt Kirchhatten / Sandkrug > P 68-69

Vorfahrt für den Fahrradverkehr auf der Strecke Ganderkesee - Delmenhorst > S 76-77
Voorrangroute voor fietsverkeer Ganderkesee - Delmenhorst > P 76-77

Umgestaltung und Neuentwicklung Bahnhofsumfeld > P 72-75
Herinrichting en herontwikkeling stationsgebied > P 72-75

Dit overzicht betreft alleen de locatiegebonden maatregelen.

Diese Übersicht betrifft nur die standortspezifische Maßnahmen.



Ausbau Hauptbahnhof Groningen

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Um die Anforderungen der Bahnreisenden zu erfüllen und den Ausbau des Zugverkehrs in der Stadt Groningen zu ermöglichen, sind am Bahnhof Groningen und an den Gleisen erhebliche Maßnahmen erforderlich. Die Gleise am Bahnhof Groningen werden verlängert und der Busbahnhof auf die Südseite verlegt. Eine neue Fußgängerunterführung wird es den Reisenden ermöglichen, die Bahnsteige bequem zu erreichen. Zusätzlich werden ein Fahrradtunnel und eine Busunterführung gebaut. Außerdem wird ein neuer unterirdischer Fahrradabstellplatz für 5000 Fahrräder gebaut. Insgesamt führt der neue Bahnhof Groningen zu einer besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger.

Beteiligte Parteien

- Provinz Groningen
- Stadt Groningen
- ProRail
- NS-Bahnhöfe
- Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Planung

Start Durchführung: 2019
Fertig: 2023

Angestrebte Investitionen

ca. 340 Mio. € (Gesamtinvestitionen Groningen „Sporzone“)

Weitere Informationen

www.prorail.nl/projecten/groningen-sporzone
www.groningensporzone.nl
www.reisviahub.nl/hubs/groningen-hoofdstation

Uitbreiding Hoofdstation Groningen

Doel en beoogd resultaat

Om tegemoet te komen aan de wensen van treinreizigers en om de uitbreiding van treinverkeer rond Groningen mogelijk te maken, zijn forse ingrepen nodig aan station Groningen en de sporen. Zo worden de sporen op station Groningen doorgetrokken en het busstation naar de zuidzijde verplaatst. Dankzij een nieuwe voetgangerspassage kunnen reizigers straks de perrons gemakkelijk bereiken. Tevens worden een fietstunnel en bus-onderdoorgang onder het spoor aangelegd. Daarnaast wordt er een nieuwe ondergrondse fietsstalling gebouwd voor 5.000 fietsen. Al met al leidt het nieuwe station Groningen tot een betere verknoping van de verschillende modaliteiten

Betrokken partijen

- Provincie Groningen
- Gemeente Groningen
- ProRail
- NS Stations
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Planning

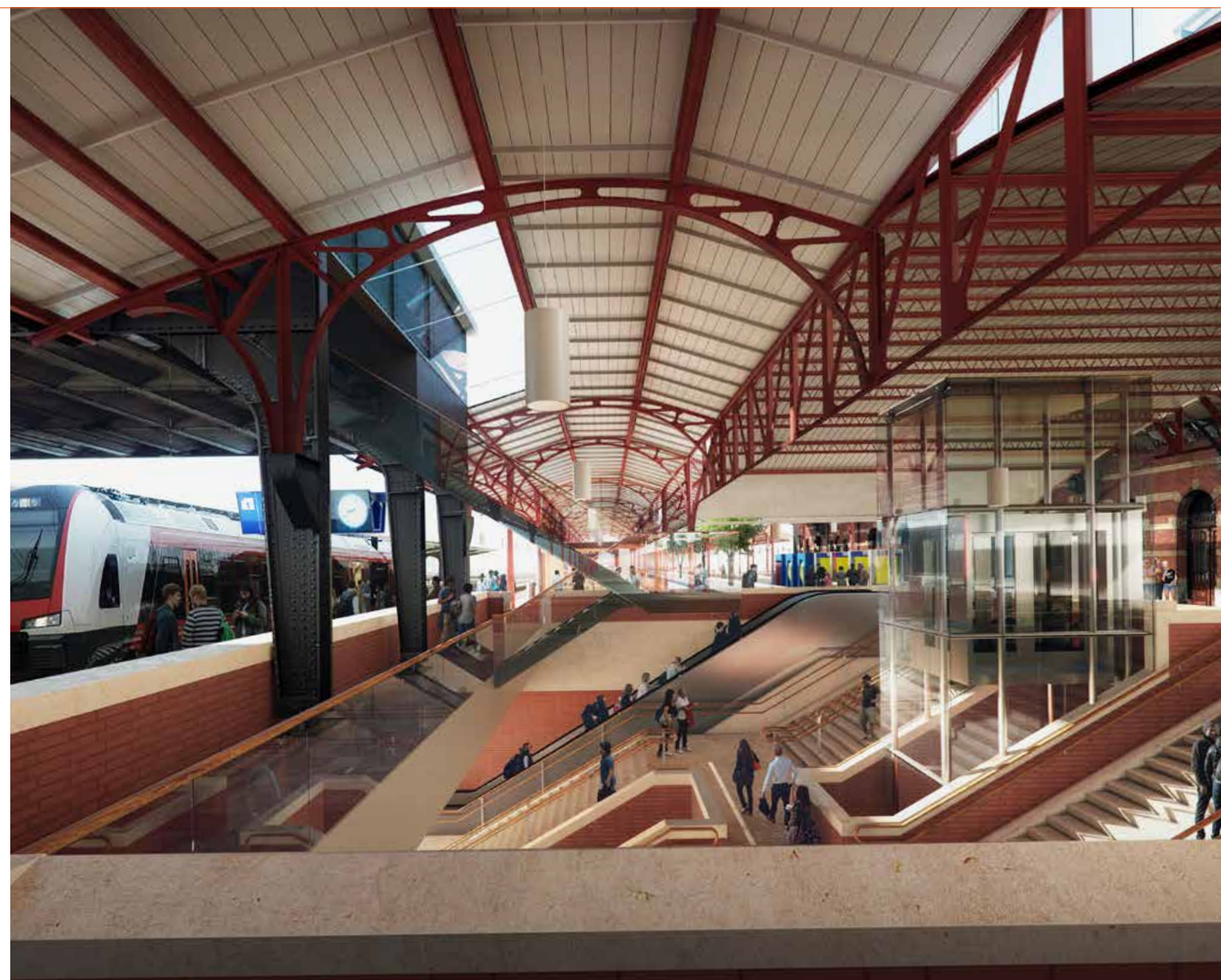
Start uitvoering: 2019
Gereed: 2023

Beoogde investeringen

ca. € 340 miljoen (totale investeringen Groningen Spoorzone)

Meer informatie

www.prorail.nl/projecten/groningen-sporzone
www.groningensporzone.nl
www.reisviahub.nl/hubs/groningen-hoofdstation





Ausbau Groningen Europapark

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Damit mehr Züge zwischen dem Hauptbahnhof Groningen und dem Bahnhof Groningen Europapark fahren können, wurde ein viertes Gleis zwischen diesen Bahnhöfen verlegt. Die Regionalzüge werden nicht mehr am Groningen Hauptbahnhof enden, sondern miteinander verbunden sein. Dadurch werden direktere Verbindungen z.B. zwischen der Region und den Bahnhöfen Groningen Nord und Europapark geschaffen. Der Bahnhof Europapark wurde bereits dazu angepasst. Ein großer Vorteil dieser Verbindung ist, dass die Fahrgäste seltener umsteigen müssen. Dadurch wird zum Beispiel auch der Europapark als Ziel attraktiver. Die Kapazität der bewachten Fahrradabstellanlage wird mit finanzieller Unterstützung der nationalen und der Provinzregierung im Rahmen des nationalen Programms für Fahrradparken an Bahnhöfen verdoppelt.

Beteiligte Parteien

- Provinz Groningen
- Stadt Groningen
- ProRail
- NS-Bahnhöfe
- Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Planung

Start Durchführung: 2019
Fertig: 2022

Angestrebte Investitionen

Teil der Investitionen in „Sporzone“ Groningen
(ca. 340 Mio. €)

Weitere Informationen

www.prorail.nl/projecten/groningen-sporzone
www.groningensporzone.nl
www.reisviahubs.nl/hubs/groningen-europapark

Uitbreiding Groningen Europapark

Doel en beoogd resultaat

Om meer treinen te kunnen laten rijden tussen station Groningen en station Groningen Europapark, is er tussen deze stations een vierde spoor aangelegd. De regionale treindiensten eindigen niet meer op het Hoofdstation Groningen, maar worden aan elkaar gekoppeld. Zo ontstaan er meer directe verbindingen tussen bijvoorbeeld de regio en de stations Groningen Noord en Europapark. Station Europapark is hier reeds geschikt voor gemaakt. Groot voordeel van deze doorkoppeling is dat reizigers minder vaak hoeven over te stappen. Ook wordt hiermee bijvoorbeeld het Europapark een aantrekkelijker bestemming. De capaciteit van de bewaakte fietsenstalling wordt vanuit het Rijksprogramma Fietsparkeren op stations, met financiering van rijk en provincie, verdubbeld.

Betrokken partijen

- Provincie Groningen
- Gemeente Groningen
- ProRail
- NS Stations
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Planning

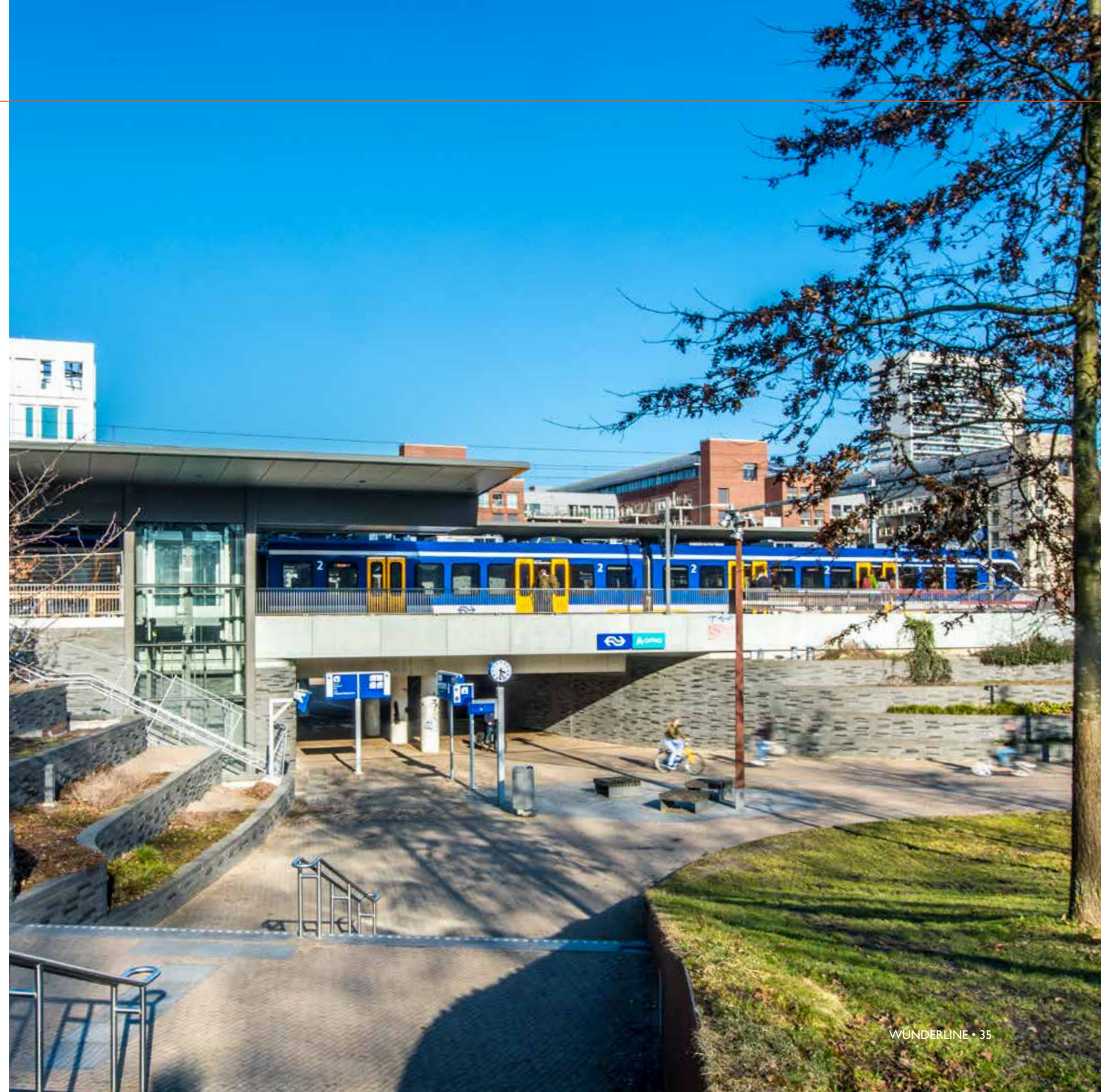
Start uitvoering: 2019
Gereed: 2022

Beoogde investeringen

Onderdeel van investeringen in Groningen Spoorzone
(ca. € 340 miljoen)

Meer informatie

www.prorail.nl/projecten/groningen-sporzone
www.groningensporzone.nl
www.reisviahubs.nl/hubs/groningen-europapark



Baumaßnahmen Bahnhofsgebiet Hoogezand-Sappemeer

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Das Bahnhofsgebiet Hoogezand-Sappemeer muss unbedingt aufgewertet werden. Ziel ist es, Hoogezand-Sappemeer die Ausstrahlung eines echten Bahnhofes zu geben, an dem unterschiedliche Verkehrsträger aufeinander treffen. In Zukunft werden auf diesem Bahnhof aufgrund der Schließung des nahegelegenen Bahnhofs Sappemeer Oost mehr Reisende erwartet. Daher wird die Anzahl Fahrradabstellplätze fast verdoppelt und auch die Autoparkplätze werden erweitert. Die Parteien sind sich einig, dass das Bahnhofsgebäude in seinem heutigen Zustand nicht mehr ausreicht. Es werden jetzt Pläne ausgearbeitet, das Gebäude umzubauen oder ein neues Gebäude zu bauen. Auch wird der Vorplatz um das Bahnhofsgebäude in Verbindung mit dem nahe gelegenen Oosterpark aufgewertet. Schließlich wird der Anschluss an die Buslinie 516 verbessert. Auf Dauer kann ein weiterer Ausbau des Fahrradabstellplatzes wünschenswert sein. Diesbezüglich werden unterschiedliche Zukunftsszenarien untersucht.

Beteiligte Parteien

- NS-Bahnhöfe
- ProRail
- Arriva
- Kommune Midden-Groningen
- Provinz Groningen

Planung

Start Durchführung: 2020 (Fahrradabstellplatz und P+R)
Fertig: noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

ca. 0,6 Mio. € (zuzüglich Neugestaltung des Bahnhofesplatzes und möglicherweise Unterführung)

Weitere Informationen

www.reisviahub.nl/hubs/hoogezand-sappemeer-station/



Aanpak stationsgebied Hoogezand-Sappemeer

Doel en beoogd resultaat

Het stationsgebied van Hoogezand-Sappemeer vraagt om een opwaardering. Doel is om Hoogezand-Sappemeer de uitstraling van een echt station te geven, waar verschillende modaliteiten samenkomen. In de toekomst worden er meer reizigers verwacht op dit station, mede door de sluiting van het nabijgelegen station Sappemeer Oost. Daarom zal het aantal stallingsplaatsen voor fietsen bijna worden verdubbeld en wordt ook het aantal autoparkeerplaatsen uitgebreid. Partijen zijn het erover eens dat het stationsgebouw in de huidige staat niet meer voldoet. Er worden nu plannen gemaakt om het gebouw te verbouwen of er een vervangend gebouw te plaatsen. Ook wordt het voorplein rond het stationsgebouw in samenhang met het nabij gelegen Oosterpark opgewaarderd. Ten slotte zal de aansluiting op busverbinding 516 worden verbeterd. Op termijn kan een verdere uitbreiding van de fietsenstalling gewenst zijn; hiervoor worden verschillende toekomstscenario's onderzocht.

Betrokken partijen

- NS Stations
- ProRail
- Arriva
- Gemeente Midden-Groningen
- Provincie Groningen

Planning

Start uitvoering: 2020 (fietsenstalling en P+R)
Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

ca. € 0,6 miljoen (excl. herinrichting voorplein en eventuele onderdoorgang)

Meer informatie

www.reisviahub.nl/hubs/hoogezand-sappemeer-station/



Baumaßnahmen Bahnhofsgelände Zuidbroek

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Auf dem Bahnhof Zuidbroek sind in der letzten Zeit die Bahnsteige verlängert und verbreitert. Für das Bahnhofsgelände gibt es einige Chancen in Bezug auf die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Beispielsweise muss hier berücksichtigt werden, dass es ausreichende Parkmöglichkeiten für Fahrräder und Autos gibt und auch das Noord-Nederlands Trein en Tram Museum (NNTTM) (Nordniederländisches Eisen- und Straßenbahnmuseum) möchte gerne eine Verbindung mit diesem Hub herstellen. Sie könnten beispielsweise Einrichtungen zur Verfügung stellen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Verbesserung der Beschilderung und des Wayfinding auf diesem Bahnhof.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Midden-Groningen
- Provinz Groningen
- ProRail

Planung

Start Durchführung: noch nicht bekannt
Fertig: noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Weitere Informationen

www.reisviahub.nl/hubs/zuidbroek-station

Aanpak stationsgebied Zuidbroek

Doel en beoogd resultaat

Op station Zuidbroek zijn de afgelopen periode de perrons verlengd en verbreed. Voor het stationsgebied ligt er een aantal kansen op het gebied van de verknoping van verschillende modaliteiten. Zo moet hier aandacht komen voor voldoende fiets- en auto-parkeren en wil het Noord-Nederlands Trein en Tram Museum (NNTTM) ook graag een combinatie leggen met de hub. Zij zouden bijvoorbeeld voorzieningen kunnen bieden. Een ander aandachtspunt is de verbetering van de bewegwijzering en wayfinding op dit station.

Betrokken partijen

- Gemeente Midden-Groningen
- Provincie Groningen
- ProRail

Planning

Start uitvoering: nog niet bekend
Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen

Meer informatie

www.reisviahub.nl/hubs/zuidbroek-station



Baumaßnahmen Bahnhofsgelände Scheemda

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Für den Bahnhof Scheemda gibt es Pläne, durch eine Neugestaltung des Bahnhofsplatzes die Qualität des Bahnhofsgeländes zu verbessern. Dadurch entsteht ein besserer Anschluss zwischen Bahn und Bus. Die Bushaltestelle wird sicherer gemacht und mit einem Warteraum ausgestattet. Außerdem wird der Fahrradabstellplatz verlegt und erweitert. Das ist u. a. notwendig, um Platz für den Bau des neuen Bahnsteigs zu schaffen, der für den Intercity Groningen - Winschoten benötigt wird. Die beteiligten Parteien erstellen einen Gesamtplan für die Baumaßnahmen in der Bahnhofsumgebung.

Beteiligte Parteien

- NS-Bahnhöfe
- ProRail
- Gemeinde Oldambt
- Provinz Groningen

Planung

Start Durchführung: 2020
Fertig: 2023

Angestrebte Investitionen

ca. 0,2 Mio. €

Weitere Informationen

www.reisviahub.nl/hubs/scheemda-station

Aanpak stationsgebied Scheemda

Doel en beoogd resultaat

Bij station Scheemda zijn er plannen om de kwaliteit van het stationsgebied te vergroten door het voorplein te herinrichten. Hierdoor ontstaat er een betere aansluiting tussen trein en bus. De bushalte wordt veiliger aangelegd en wordt voorzien van een wachruimte. Daarnaast wordt de fietsenstalling verplaatst en uitgebreid. Dit is mede nodig om ruimte te maken voor de aanleg van een nieuw perron dat nodig is voor de sneltrein Groningen - Winschoten. Betrokken partijen stellen een totaalplan op ten behoeve van de aanpak van de stationsomgeving.

Betrokken partijen

- NS Stations
- ProRail
- Gemeente Oldambt
- Provincie Groningen

Planning

Start uitvoering: 2020
Gereed: 2023

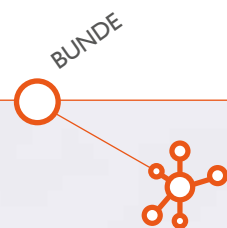
Beoogde investeringen

ca. € 0,2 miljoen

Meer informatie

www.reisviahub.nl/hubs/scheemda-station





Reaktivierung Bahnhof Bunde

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Bahnhof Bunde wird reaktiviert. Dadurch hält die Wunderline in Kürze auch in Bunde. Die Reaktivierung des Bahnhofs Bunde bietet auch Chancen für die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Bus. Die Bushaltestelle wird in der Nähe des Bahnhofs liegen, der notwendige Platz dafür steht zur Verfügung. Außerdem wird ein Fahrradstellplatz mit Fahrradboxen realisiert.

Beteiligte Parteien

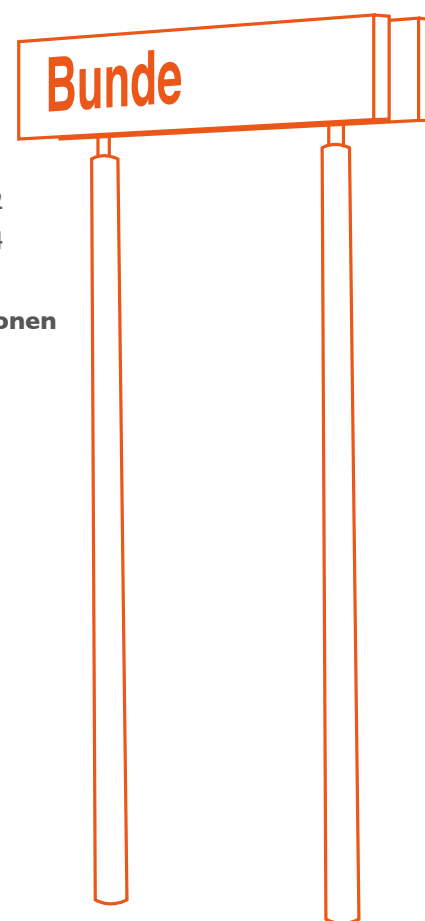
- DB Netz
- Gemeinde Bunde
- Land Niedersachsen

Planung

Start Durchführung: 2022
Fertig: 2024

Angestrebte Investitionen

ca. 1,4 Mio. €



Reactivering Station Bunde

Doel en beoogd resultaat

Het station van Bunde wordt gereactiveerd. Hierdoor halteert de Wunderline straks ook in Bunde. De reactivering van station Bunde biedt ook kansen voor verknoping met andere modaliteiten, zoals de bus. De bushalte zal in de nabijheid van het treinstation worden gesitueerd, hiervoor is de nodige ruimte beschikbaar. Daarnaast wordt een fietsenstalling met fietskluizen gerealiseerd.

Betrokken partijen

- DB Netz
- Gemeente Bunde
- Land Nedersaksen

Planning

Start uitvoering: 2022
Gereed: 2024

Beoogde investeringen

ca. € 1,4 miljoen



Baumaßnahmen Bahnhofsumgebung Weener

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Bahnsteig auf dem Bahnhof Weener wurde bereits 2019 im Rahmen des Investitionsprogramms von Niedersachsen barrierefrei erweitert und modernisiert. Momentan wird an der Erweiterung und Neugestaltung der Umgebung des Bahnhofs gearbeitet, um auch diese barrierefrei zu machen. Damit entsteht eine moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Bahnhofsumgebung.

Um die Situation für Park & Ride (P&R) und Kiss & Ride (K&R) zu verbessern, wurde eine Wendeschleife mit Park- und Haltemöglichkeiten eingerichtet. Die Bushaltestelle wird verlegt und erneuert. In der direkten Umgebung des Bahnsteigs wird ein überdachter Fahrradabstellplatz gebaut.

Die Sicherheit, der Wartekomfort und die Attraktivität der Bahnhofsumgebung werden wesentlich verbessert. Die gesamte Bahnhofsumgebung wird durch die strukturellen Veränderungen aufgewertet und verschönert. Außerdem gibt es den Wunsch, die Beschilderung vom Bahnhof in die Umgebung zu verbessern.

Beteiligte Parteien

- Stadt Weener (Ems)
- Land Niedersachsen
- Landkreis Leer

Planung

Start Durchführung: September 2020
 Fertig: Juli 2021

Angestrebte Investitionen

ca. 0,6 Mio. €

Aanpak stationsomgeving Weener

Doel en beoogd resultaat

Het perron van het station Weener is reeds in 2019 in het kader van het investeringsprogramma van Nedersaksen barrière vrij uitgebreid en gemoderniseerd. Momenteel wordt gewerkt aan de uitbreiding en herinrichting van de omgeving van het station om ook deze barrière vrij te maken. Hiermee ontstaat een moderne, barrière vrije en klantvriendelijke stationsomgeving.

Om de situatie voor Park & Ride (P&R) en Kiss & Ride (K&R) te verbeteren, is een keerlus met parkeer- en haltefaciliteiten gecreëerd. De bushalte wordt verplaatst en vernieuwd. In de directe omgeving van het perron wordt een overdekte fietsstalling gebouwd.

De veiligheid, het wachtcomfort en de aantrekkelijkheid van de stationsomgeving wordt aanzienlijk verbeterd. De gehele stationsomgeving wordt door de structurele veranderingen opgewaardeerd en verfraaid. Verder is er nog de wens om de bewegwijzering van het station naar de omgeving te verbeteren.

Betrokken partijen

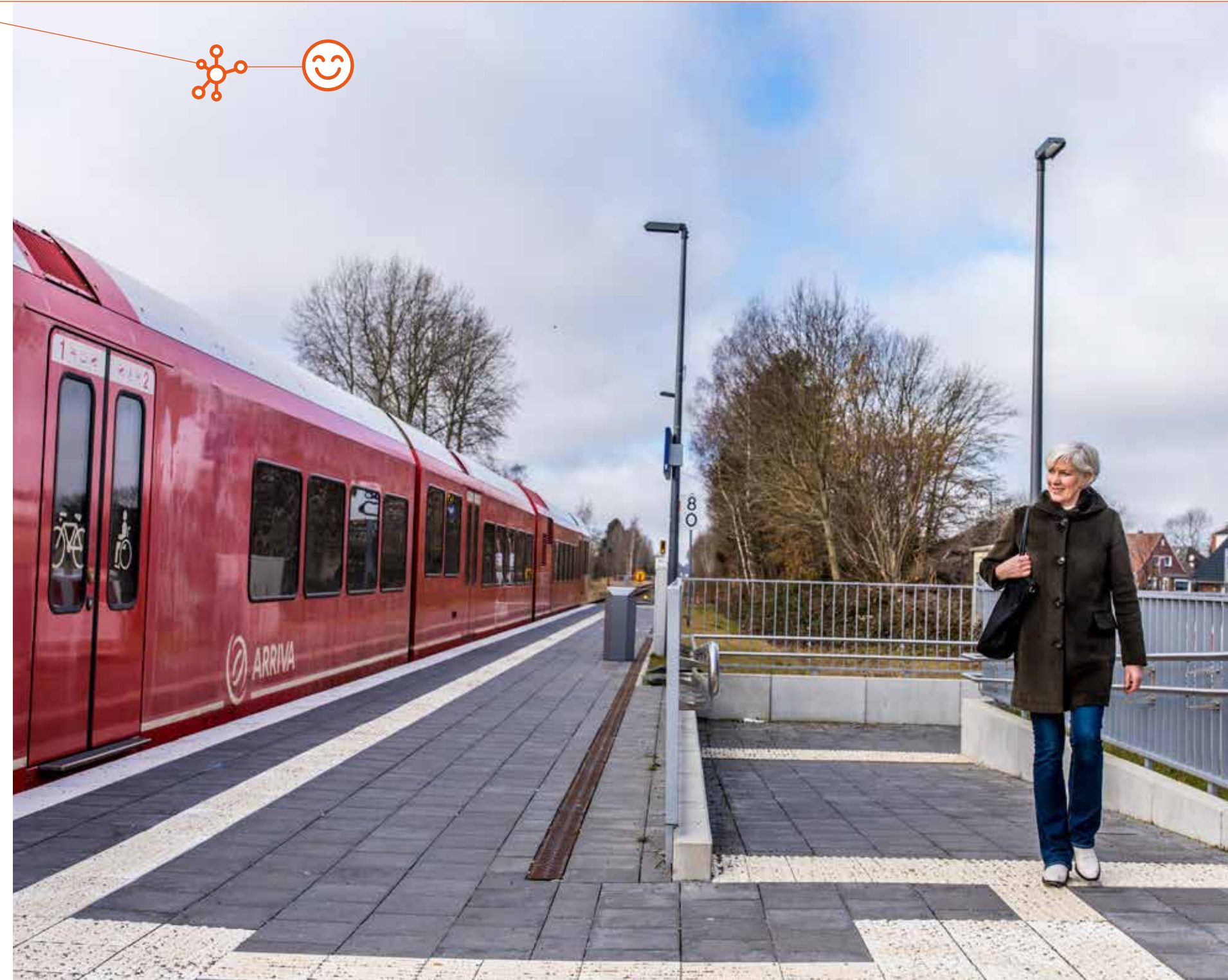
- Stad Weener (Eems)
- Land Nedersaksen
- Landkreis Leer

Planning

Start uitvoering: September 2020
 Gereed: Juli 2021

Beoogde investeringen

ca. € 0,6 miljoen





Reaktivierung Bahnhof Ihrhove und Bahnhofsumgebung

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Ihrhove erhält wieder einen Bahnhofsteig. Die Planung sieht den Bau von zwei 120 Meter langen Bahnsteigen im nördlichen Siedlungsbereich Ihrhoves vor. Die barrierefreien Bahnsteige sind mit Wetterschutzhäuschen ausgestattet. Ein Wendebereich am westlich gelegenen Bahnsteig und eine Park+Bike-Anlage sind in Planung. Die Linienbusse werden nicht direkt am neuen Bahnhofsteig halten können. Daher wird der Realisierung einer guten Fußwegverbindung von den Bahnsteigen in die Ortsmitte und zu der (noch zu verlegenden) Bushaltestelle an der Blink- oder Bahnhofstraße viel Aufmerksamkeit geschenkt. Der Bahnhofsteig und die Verbindung zur Bushaltestelle sind Teil des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für die Ortsmitte der Ortschaft Ihrhove.

Die Projektplanung beabsichtigt, dass die Wunderline nach Bauphase I in Ihrhove anhält. Es besteht die räumliche Möglichkeit in Zukunft auch den Zug aus Leer nach Münster und umgekehrt in Ihrhove halten zu lassen (Westfalenbahn).

Beteiligte Parteien

- DB Netz
- Gemeinde Westoverledingen
- Land Niedersachsen

Planung

Start Durchführung: 2024
Fertig: 2025

Angestrebte Investitionen

ca. 2,5 Mio. €

Reaktivierung station Ihrhove en stationsomgeving

Doel en beoogd resultaat

Ihrhove krijgt opnieuw een station. Het nieuwe station krijgt twee perrons van 120 meter lang en is gepland aan de noordzijde van Ihrhove. Het barrièrevrije station wordt voorzien van een overdekte wachruimte. Er zijn plannen voor een keerpunt bij het westelijke perron en een Park+Bike-faciliteit. Doordat de bus niet dicht bij het nieuwe station kan halteren, wordt er veel aandacht besteed aan het realiseren van een goede loopverbinding tussen treinstation en de nog te verplaatsen bushalte aan de Blink- of Bahnhofstraße. Het nieuwe station en de verbinding met de bushalte zijn onderdeel van het stedenbouwkundige ontwerp voor Ihrhove. Het huidige ontwerp van het station voorziet erin dat de Wunderline na Bouwstap I halteert in Ihrhove. De (ruimtelijke) mogelijkheid bestaat om in de toekomst ook de trein vanuit Leer naar Münster v.v. in Ihrhove te laten halteren (Westfalenbahn).

Betrokken partijen

- DB Netz
- Gemeente Westoverledingen
- Land Nedersaksen

Planning

Start uitvoering: 2024
Gereed: 2025

Beoogde investeringen

ca. € 2,5 miljoen



Radschnellweg Emden – Leer – Westoverledingen – Papenburg

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Ziel dieses Projektes ist die Verbesserung der Fahrradverbindung von Emden nach Papenburg, sowohl für den täglichen Radverkehr als auch für touristische Zwecke. Das angestrebte Ergebnis ist ein so genannter „Radschnellweg“, der u. a. an die Wunderline-Bahnhöfe Leer und Ihrhove anschließt.

Beteiligte Parteien

- Stadt Papenburg
- Gemeinde Westoverledingen
- Stadt Leer
- Gemeinde Moormerland
- Stadt Emden

Planung

Start Durchführung: Noch nicht bekannt

Fertig: Noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Fietssnelweg Emden – Leer – Westoverledingen – Papenburg

Doel en beoogd resultaat

Het doel van dit project is de verbetering van de fietsverbinding van Emden naar Papenburg, zowel voor het dagelijks fietsverkeer als voor het toeristisch gebruik. Het beoogde resultaat is een zogenaamde ‘fietssnelweg’ die o.a. aansluit op de Wunderline-stations Leer en Ihrhove.

Betrokken partijen

- Gemeente Papenburg
- Gemeente Westoverledingen
- Gemeente Leer
- Gemeente Moormerland
- Gemeente Emden

Planning

Start uitvoering: nog niet bekend

Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen

Neugestaltung Bahnhofplatz Leer

Ziel und angestrebtes Ergebnis

In Leer werden die Funktionalität und die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsbereichs stark verbessert. Der gesamte Platz vor dem Bahnhof wird neu gestaltet, was auch den Zugang zur Stadt deutlich attraktiver macht. Es wird ein neuer zentraler Busbahnhof, eine Kiss & Ride-Zone für 12 Autos und einen Taxistand für 8 Taxis errichtet. Außerdem wird ein neuer Fahrradstellplatz realisiert. Dieser muss Platz für 400 Fahrräder bieten. Darüber hinaus wird es eine neue Bepflanzung und neues Straßenmobiliar geben.

Auf dem neuen zentralen Busbahnhof (der u. a. mit einer dynamische Fahrgastinformation [DFI] ausgestattet wird) halten bald sowohl regionale als auch Stadtbusse. Der neue Busbahnhof wird überdacht und bietet Platz für 10 haltende Busse. Um dafür Platz zu machen, wird die alte Parkgarage neben dem Bahnhof abgerissen. Möglicherweise wird auch noch ein neuer ÖPNV-Servicepunkt realisiert. Das steht jedoch noch nicht fest.

Beteiligte Parteien

- Stadt Leer
- Landkreis Leer
- Land Niedersachsen

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2023

Angestrebte Investitionen

ca. 3,7 Mio. €

Herinrichtung stationsplein Leer

Doel en beoogd resultaat

In Leer wordt de functionaliteit en de verblijfskwaliteit van het stationsgebied sterk verbeterd. Het gehele stationsplein wordt heringericht, waarmee de entree naar de stad ook een stuk attractiever wordt. Er komt een nieuwe busstation, een Kiss & Ride-voorziening voor 12 auto's en een taxistandplaats voor 8 taxi's. Daarnaast wordt een nieuwe fietsparkeervoorziening gerealiseerd. Deze moet ruimte bieden aan 400 fietsen. Ook worden er nieuwe beplanting en nieuw straatmeubilair aangebracht.

Op het nieuwe busstation (dat o.a. wordt voorzien van dynamische route informatie systeem (DRIS-)panelen) halteren straks zowel de regio- als de stadsbussen. Het nieuwe busstation krijgt een overkapping en biedt ruimte aan 10 halterende bussen. Om hier ruimte voor te maken, wordt de oude parkeergarage naast het station afgebroken. Mogelijk wordt er nog een nieuw OV-servicepunt gerealiseerd. Dit is echter nog niet zeker.

Betrokken partijen

- Stadt Leer
- Landkreis Leer
- Land Nedersaksen

Planning

Start uitvoering: 2021
Gereed: 2023

Beoogde investeringen

ca. € 3,7 miljoen





AUGUSTFEHN



Baumaßnahmen Bahnhofsumgebung Augustfehn

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Bahnhof Augustfehn wird im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug! III“ (NiaZ!3) umgebaut. Gleichzeitig plant die Gemeinde Apen für das Gebiet an der Nordseite des Bahnhofs (Ehemaliges Dock, ca. 2,3 Hektar) den Bau neuer Verknüpfungsanlagen in der Nähe des Bahnhofs. Es wird ein kleiner zentraler, regionaler Busbahnhof mit attraktiven Freizeitgebäuden im Stil des Turms der „Eisenhütte“ gebaut. Der Busbahnhof wird direkt an dem neuen äußeren nördlichen Bahnsteig gelegen sein. Insgesamt sind 120 überdachte Bike+Ride-Parkplätze (einschließlich verschließbare Fahrradboxen) und 88 P+R-Parkplätze Autoverkehr geplant, einschließlich Ladestationen für elektrische Autos. Darüber hinaus wird ein „Kiss&Go“-Platz realisiert. Die Erschließung erfolgt über einen neuen Kreisverkehr an der Ostseite des Gebietes. Außerdem gibt es Platz für neue Wohnungen und Geschäftsräume. Darüber hinaus werden einige Straßen in der Umgebung vom früheren Dock erneuert und für langsamen Verkehr zugänglicher gemacht.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Apen
- Land Niedersachsen (LNVG)
- DB Station&Service
- ZVBN
- EU (LEADER Fehngebiet)
- Bund

Planung

Start Durchführung: 2021 Fertig: 2022

Angestrebte Investitionen

ca. 3,1 Mio. € (Bau Anschluss Nordseite)

Weitere Informationen

www.apen.de

Aanpak stationsomgeving Augustfehn

Doel en beoogd resultaat

Station Augustfehn wordt uitgebreid in het kader van het programma “Niedersachsen ist am Zug! III”. Tegelijkertijd plant de gemeente Apen voor het gebied aan de noordzijde van het station (voormalige Dock, ca. 2,3 hectare) de aanleg van nieuwe verknopingsvoorzieningen in de buurt van het station. Er wordt een klein regionaal centraal busstation gecreëerd met aantrekkelijke recreatiegebouwen in de stijl van de toren van de ‘Eisenhütte’. Het busstation zal direct aan het nieuwe noordelijke zijperron worden gesitueerd. In totaal zijn 120 overdekte Bike+Ride parkeerplaatsen (inclusief afsluitbare fietsboxen) gepland en 88 P+R-parkeerplaatsen autoverkeer, inclusief laadpalen voor elektrische auto's. Tevens wordt een “Kiss & Go” voorziening gerealiseerd. De ontsluiting zal geschieden via een nieuwe rotonde aan de oostzijde van het gebied. Daarnaast is er plaats voor nieuwe woonbebouwing en commerciële ruimten. Tevens wordt een aantal wegen in de omgeving van het voormalige Dock vernieuwd en toegankelijker gemaakt voor langzaam verkeer.

Betrokken partijen

- Gemeente Apen
- Land Nedersaksen / LNVG
- DB Station&Service
- ZVBN
- EU (LEADER Fehngebiet)
- Bund

Planning

Start uitvoering: 2021 Gereed: 2022

Beoogde investeringen

ca. € 3,1 miljoen (aanleg aansluitvoorzieningen noordzijde)

Meer informatie

www.apen.de



WESTERSTEDE



Verbesserung Bahnhofsgelände Westerstede-Ocholt

Ziel und angestrebtes Ergebnis

DB Station&Service hat vor, den Bahnhof Westerstede-Ocholt in den nächsten Jahren barrierefrei und damit für Personen mit Behinderungen zugänglich zu machen. Gleichzeitig will die Stadt Westerstede die Bahnhofsumgebung attraktiver gestalten. Die Verknüpfungsanlagen sollen ergänzt sowie die Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut werden. Es wird außerdem über die Verwendungsmöglichkeiten nachgedacht, um das momentan geschlossene Rezeptionsgebäude wieder zu öffnen. Darüber hinaus möchte die Stadt Westerstede gerne, dass die Regio-S-Bahn Linie RS3 aus Bremen - Oldenburg - Bad Zwischenahn nach Westerstede-Ocholt verlängert wird.

Beteiligte Parteien

- Stadt Westerstede
- Land Niedersachsen
- DB Station&Service

Planung

Start Durchführung: 2024
Fertig: 2024

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Verbetering stationsgebied Westerstede-Ocholt

Doel en beoogd resultaat

DB Station&Service is van plan om het station Westerstede-Ocholt de komende jaren barrièrevrij te maken en daarmee toegankelijk te maken voor mindervaliden. Tegelijkertijd wil de stad Westerstede de stationsomgeving aantrekkelijker maken. De aansluitende voorzieningen worden uitgebreid en de bushalte wordt barrièrevrij gemaakt. Er wordt ook nagedacht over de toepassingen waarmee het momenteel gesloten receptiegebouw opnieuw kan worden geopend. Tevens wil de stad Westerstede graag dat de Regio-S-Bahn lijn RS3 vanuit Bremen - Oldenburg - Bad Zwischenahn wordt doorgetrokken naar station Westerstede-Ocholt.

Betrokken partijen

- Stadt Westerstede
- Land Nedersaksen
- DB Station&Service

Planning

Start uitvoering: 2024
Gereed: 2024

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen

Reaktivierung der Anschlussgleise Westerstede

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Beim Bahnhof Westerstede-Ocholt liegen einige Gleise, die im Moment nicht mehr genutzt werden, darunter ein Anschlussgleis, das nach Westerstede führt. Dieses Gleis wird in den Sommermonaten von Touristen genutzt, die mit einer so genannten Draisine über die Gleise fahren können. Außerdem befindet sich hier die Museumseisenbahn, die dieses Gleis benötigt, um eine Verbindung zum Schienennetz von DB herzustellen.

Ziel der Stadt ist es, in Zukunft wieder einen Zug oder eine Straßenbahn zwischen dem Bahnhof Westerstede-Ocholt und der Kernstadt fahren zu lassen, mit Anschluss an die Züge in Richtung Bremen und/oder Leer.

Beteiligte Parteien

- Stadt Westerstede

Planung

Start Durchführung: Noch nicht bekannt

Fertig: Noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen



Reaktivierung aansluitspoor Westerstede

Doel en beoogd resultaat

Bij station Westerstede-Ocholt ligt een aantal sporen dat momenteel niet meer wordt gebruikt, waaronder een aansluitspoor dat naar Westerstede loopt. Dit spoor wordt in de zomermaanden benut door toeristen, die middels een zogenaamde 'draisine' (fietslorrie) over het spoor kunnen 'fietsen'. Tevens is hier het Museumspoor, dat dit spoor nodig heeft om verbinding te maken met het spoornet van DB.

De stad heeft de ambitie om in de toekomst weer een trein of tram tussen station Westerstede-Ocholt en de stad Westerstede te laten rijden, die aansluit op de treinen in de richting Bremen en/of Leer.

Betrokken partijen

- Stadt Westerstede

Planning

Start uitvoering: nog niet bekend

Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen

Neubau Parkgarage Bad Zwischenahn

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Bahnhof Bad Zwischenahn wurde 2018 umfassend renoviert und barrierefrei gemacht. Ein nächster Schritt zur Verbesserung der Anschlussmobilität vor Ort ist der Bau eines Parkhauses in der Nähe des Bahnhofs. Fahrgäste des ÖPNV können das Parkhaus einfach nutzen, um anschließend ihre Reise mit Bahn oder Bus fortzusetzen. Ein Fahrrad-abstellplatz mit E-Bike-Boxen wird in das Parkhaus integriert. Darüber hinaus soll der ZOB Bad Zwischenahn barrierefrei gemacht werden.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Bad Zwischenahn
- Land Niedersachsen

Planung

Start Durchführung: 2024
Fertig: 2024

Angestrebte Investitionen

ca. 7 Mio. €

Nieuwbouw parkeergarage Bad Zwischenahn

Doel en beoogd resultaat

Station Bad Zwischenahn is in 2018 uitgebreid en barrièrevrij gemaakt. Een volgende stap ter verbetering van de ketenmobiliteit ter plaatse is de bouw van een parkeergarage nabij het station. OV-reizigers kunnen eenvoudig gebruik maken van de parkeergarage om vervolgens hun reis per trein of bus te vervolgen. Een fietsenstalling met e-bikefietskluis wordt geïntegreerd in de parkeergarage. Daarnaast is het de bedoeling om het busstation van Bad Zwischenahn barrièrevrij te maken.

Betrokken partijen

- Gemeente Bad Zwischenahn
- Land Nedersaksen

Planning

Start uitvoering: 2024
Gereed: 2024

Beoogde investeringen

ca. € 7 miljoen





BAD
ZWISCHENAHN



Radschnellweg Bad Zwischenahn – Oldenburg

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Bad Zwischenahn möchte die Fahrradverbindung mit Oldenburg verbessern, um den Fahrradverkehr zwischen Bad Zwischenahn und Oldenburg zu stimulieren. Die heutige Fahrradverbindung liegt entlang der Gleise, kann nicht einfach ausgebaut/erweitert werden und liegt auf Grundstücken der Deutschen Bahn. Reisende können vom Bahnhof Bad Zwischenahn aus dann einfach mit dem Fahrrad Richtung Friedrichsfehn oder zum südwestlichen Teil von Oldenburg fahren. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt ungefähr 11 Kilometer.

Das Projekt befindet sich derzeit in der Initiierungsphase. Es muss noch weiter untersucht werden, was die genauen Kosten sind und wann der Radschnellweg realisiert werden kann.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Bad Zwischenahn
- Stadt Oldenburg

Planung

Start Durchführung: Noch nicht bekannt
Fertig: Noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Fietsnelweg Bad Zwischenahn – Oldenburg

Doel en beoogd resultaat

Bad Zwischenahn wil de fietsverbinding met Oldenburg verbeteren om het fietsgebruik tussen Bad Zwischenahn en Oldenburg te stimuleren. De huidige fietsverbinding ligt langs het spoor, kan niet eenvoudig worden verbreed en ligt op grond van Deutsche Bahn. Reizigers kunnen vanaf station Bad Zwischenahn dan eenvoudig per fiets richting Friedrichsfehn of het zuidwestelijke deel van Oldenburg reizen. Het totale tracé is ongeveer 11 kilometer lang.

Het project bevindt zich thans in de initiatieffase. Nader onderzoek dient uit te wijzen wat de exacte kosten zijn en wanneer de fietsnelweg gerealiseerd kan worden.

Betrokken partijen

- Gemeente Bad Zwischenahn
- Gemeente Oldenburg

Planning

Start uitvoering: nog niet bekend
Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen

Verbesserung Bahnhofsgebiet Oldenburg-Wechloy

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Im Juni 2015 wurde der Bahnhof Oldenburg-Wechloy eröffnet. An der Nordseite hat die Stadt Oldenburg Verknüpfungsanlagen für den Fahrrad- und Autoverkehr eingerichtet (Bike+Ride, Park+Ride-Einrichtungen). Weil ein barrierefreier Zugang nur von der Nordseite aus möglich ist, erwägt die Stadt Oldenburg, an der Südseite Aufzüge zu bauen. Es gibt auch Pläne, die Bike+Ride-Anlagen mit Fahrradboxen zu ergänzen.

Beteiligte Parteien

- Stadt Oldenburg
- DB Station&Service

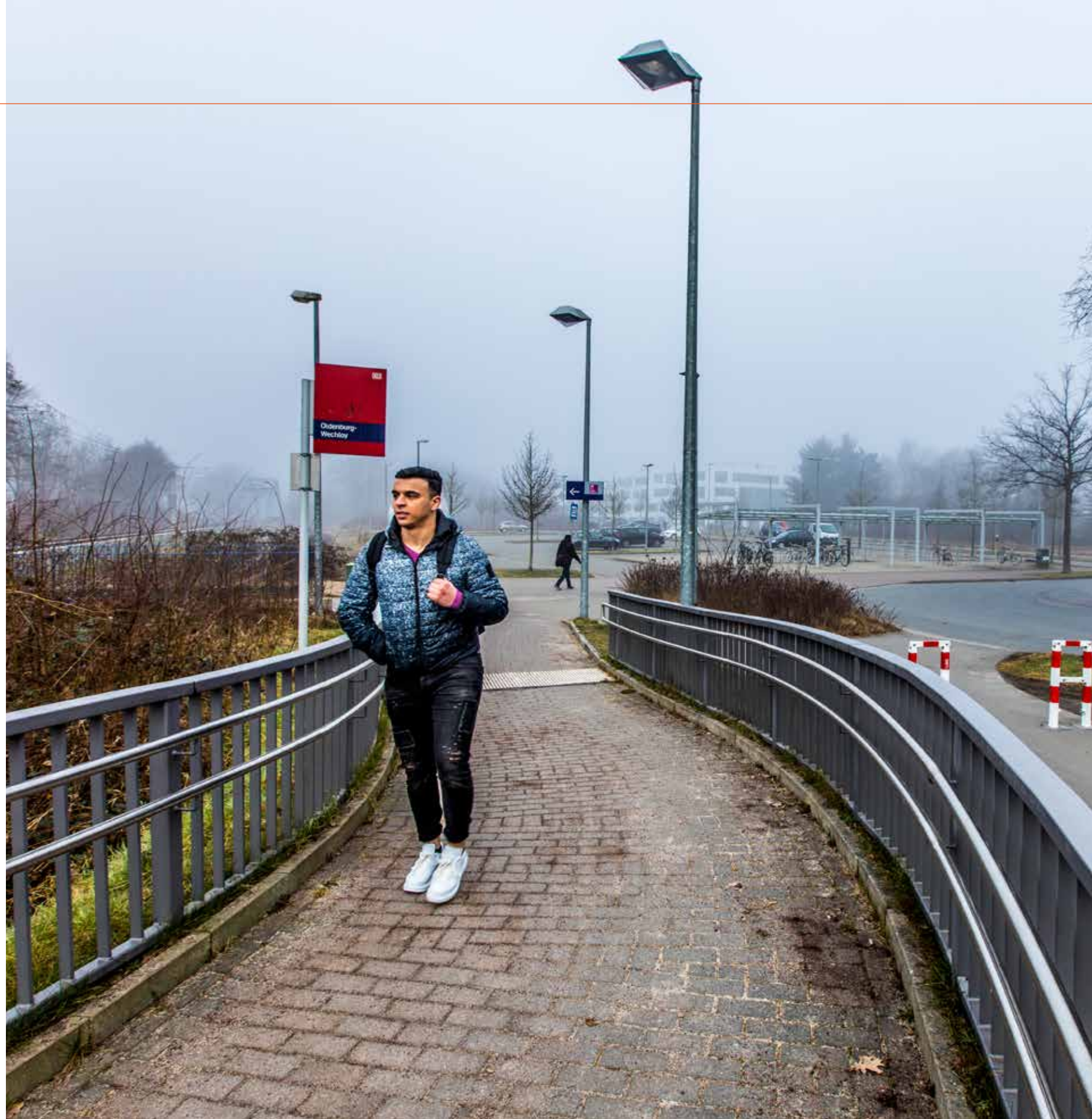
Planung

Start Durchführung: Noch nicht bekannt

Fertig: Noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

ca. 0,4 Mio. €



OLDENBURG
WECHLOY



Verbetering stationsgebied Oldenburg Wechloy

Doel en beoogd resultaat

In juni 2015 is station Oldenburg-Wechloy geopend. Aan de noordzijde heeft de stad Oldenburg verbindingsvoorzieningen voor fiets- en auto-keer gecreëerd (Bike+Ride, Park+Ride-voorzieningen). Omdat alleen een barrièrevrije toegang vanaf de noordkant mogelijk is, overweegt de stad Oldenburg de mogelijkheid om liften aan de zuidkant te installeren. Er zijn ook plannen om de Bike+Ride-voorzieningen aan te vullen met fietsboxen.

Betrokken partijen

- Stadt Oldenburg
- DB Station&Service

Planning

Start uitvoering: nog niet bekend

Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

ca. € 0,4 miljoen



Ausbau Bahnhofplatz Nord in Oldenburg

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Bahnhofplatz Nord in Oldenburg wird ausgebaut. Der Busbahnhof bekommt zwei neue Haltestellen für Fernbusse. Außerdem wird der Fahrradabstellplatz an der Nordseite des Bahnhofs um 500 zusätzliche Stellplätze erweitert.

Beteiligte Parteien

- Stadt Oldenburg

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2022

Angestrebte Investitionen

ca. 0,5 Mio. €



Uitbreiding Stationsplein Noord in Oldenburg

Doel en beoogd resultaat

Bahnhofplatz Nord in Oldenburg wordt uitgebreid. Het busstation krijgt twee nieuwe standplaatsen voor langeafstandsbusen. Daarnaast wordt de fietsenstalling aan de noordzijde van het station uitgebreid met 500 extra stallingsplaatsen.

Betrokken partijen

- Stadt Oldenburg

Planning

Start uitvoering: 2021
Gereed: 2022

Beoogde investeringen

ca. € 0,5 miljoen

Radschnellweg Oldenburg – Sandkrug (Hatten)

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Radschnellweg Sandkrug – Oldenburg ist eine attraktive Alternative für Pendler, Studierende und touristische und Freizeitradler, um vom Auto (und Bus) auf das Fahrrad umzusteigen. Die Strecke Sandkrug - Oldenburg ist sehr beliebt bei Radfahrern und eine weitere Aufwertung dieser Strecke wird aller Wahrscheinlichkeit nach dazu führen, dass sie wesentlich stärker frequentiert wird und Reisende sehr viel häufiger auf das Fahrrad steigen.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Hatten
- Stadt Oldenburg

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2022

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Fietssnelweg Oldenburg – Sandkrug (Hatten)

Doel en beoogd resultaat

De fietssnelweg Sandkrug – Oldenburg is een aantrekkelijk alternatief voor pendelaars, studenten en toeristische en recreatieve fietsers om over te stappen van de auto (en bus) op de fiets. De route Sandkrug - Oldenburg is al zeer populair bij fietsers en een verdere opwaardering van deze route zal naar alle waarschijnlijkheid het gebruik aanzienlijk verhogen en een grote stimulans zijn voor het fietsgebruik door reizigers.

Betrokken partijen

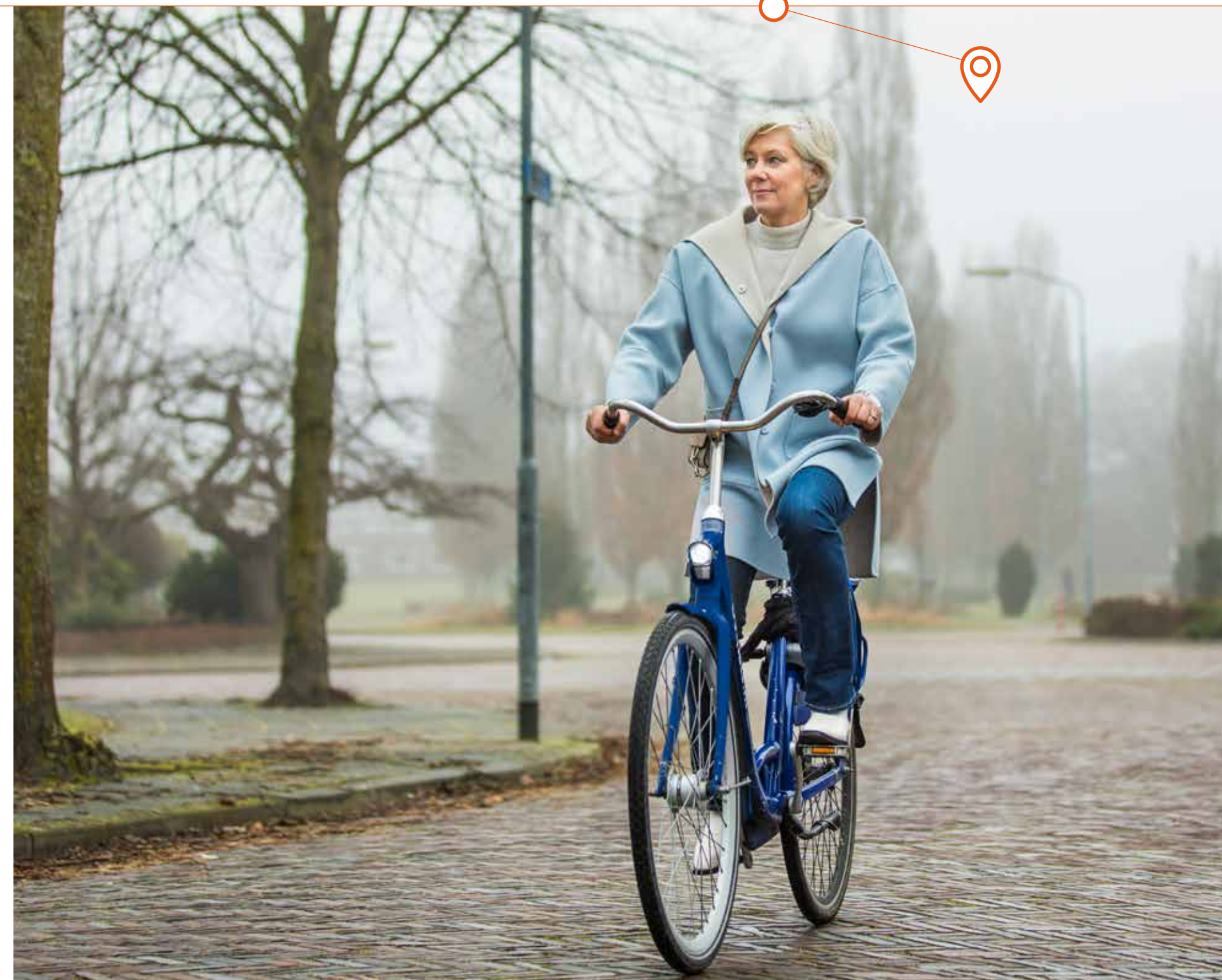
- Gemeente Hatten
- Gemeente Oldenburg

Planning

Start uitvoering: 2021
Gereed: 2022

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen





Verbesserung Knotenpunkt Kirchhatten / Sandkrug

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Die Gemeinde Hatten entwickelt in Kirchhatten einen Knotenpunkt, an dem verschiedene Verkehrsträger aufeinander treffen: Busreisende, Automobilisten, Radfahrer und Fußgänger können in Zukunft einfach und schnell in einen anderen Verkehrsträger umsteigen. Der Knotenpunkt wird barrierefrei und damit auch für Menschen mit Behinderungen zugänglich gemacht. Es wird 7 Bushaltestellen geben und es werden Einrichtungen für Carsharing und zum Laden elektrischer Autos realisiert. Außerdem ist ein Fahrradabstellplatz geplant, der mit Ladestation für E-Bikes ausgestattet ist. Darüber hinaus wird es ein kleines Gebäude mit Kiosk und WC geben.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Hatten
- Land Niedersachsen

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2022

Angestrebte Investitionen

ca. 3 Mio. €

Verbetering knooppunt Kirchhatten / Sandkrug

Doel en beoogd resultaat

De gemeente Hatten ontwikkelt in Kirchhatten een knooppunt waarin verschillende modaliteiten samenkomen: busreizigers, automobilisten, fietsers en voetgangers kunnen hier in de toekomst eenvoudig en vlot overstappen op een andere modaliteit. Het knooppunt wordt barrierevrij gemaakt en daarmee ook toegankelijk voor mindervaliden. Er komen 7 bushaltes en er worden voorzieningen gerealiseerd voor carsharing en het laden van elektrische auto's. Daarnaast is een fietsstalling gepland die voorzien wordt van laadplekken voor e-bikes. Tevens komt er een klein gebouw met kiosk en toiletten.

Betrokken partijen

- Gemeente Hatten
- Land Nedersaksen

Planning

Start uitvoering: 2021
Gereed: 2022

Beoogde investeringen

ca. € 3 miljoen

Verbesserung Bahnhofsumgebung Hude

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Bahnhof Hude ist seit 2016 von der Nordseite barrierefrei zu erreichen. Auf der Südseite des Bahnhofs ist mittelfristig die Herstellung eines barrierefreien Zugangs geplant. Im Rahmen dieser Planungen sollen auch Möglichkeiten zur Anordnung der Verknüpfungsanlagen (Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride, Bus) betrachtet werden. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Erhöhung der Zahl der Fahrrad-Stellplätze. Hierzu ist eine Vorstudie erarbeitet worden. Das nördliche Umfeld des Bahnhofs fällt in das Untersuchungsgebiet des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) „Hude-Parkstraße“. Das ISEK sieht unter anderem Maßnahmen zur Erweiterung der Park+Ride- und Bike+Ride-Stellplätze sowie eine Umgestaltung des Bahnhofstunnels vor. Mit der Verbesserung des Bahnhofsumfeldes setzt sich auch ein Arbeitskreis aus Rat und Verwaltung auseinander.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Hude
- ZVBN

Planung

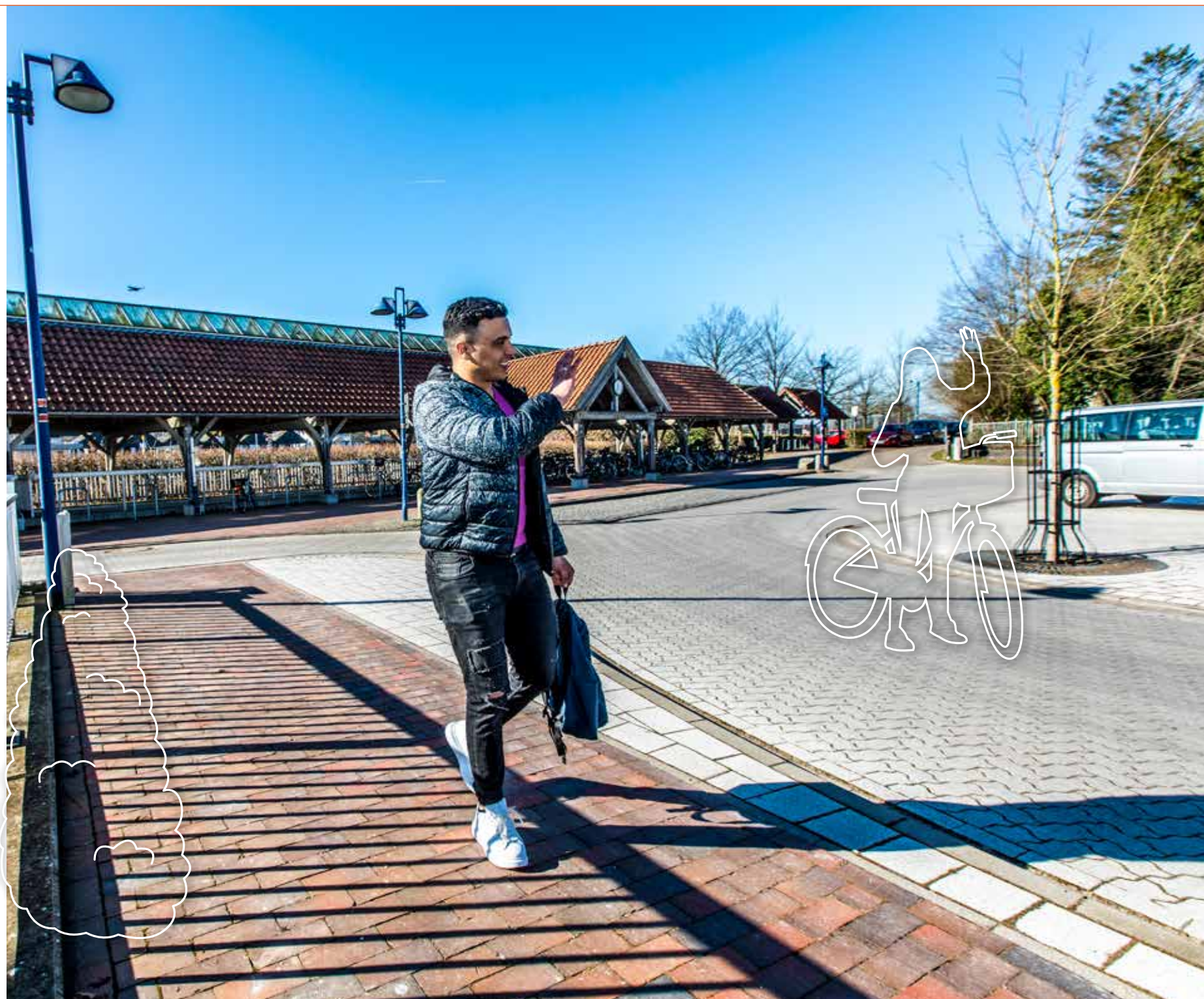
Start Durchführung: Noch nicht bekannt
Fertig: Noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

ca. 0,3 Mio. € (Hude-Nord / Bahnhofsvorplatz), Hude-Süd noch festzulegen

Weitere Informationen

www.hude.de/bauen-wirtschaft/gemeindeentwicklung-bauen/integriertes-staedtebauliches-entwicklungskonzept-hude/



HUDE

Verbetering stationsomgeving Hude

Doel en beoogd resultaat

Station Hude is sinds 2016 barrierevrij bereikbaar vanaf de noordzijde. Aan de zuidzijde van het station is op middellange termijn een barrierevrije toegang gepland. In het kader van deze plannen moeten ook de mogelijkheden voor de inrichting van de aansluitende voorzieningen (Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride, bus) worden overwogen. De nadruk ligt op het vergroten van het aantal fietsenstallingen. Hiervoor is inmiddels een voorstudie opgesteld. De noordelijke omgeving van het station valt binnen het studiegebied van het geïntegreerde stedelijke ontwikkelingsconcept (ISEK) "Hude-Parkstraße". Het ISEK voorziet onder meer in maatregelen om de Park+Ride en Bike+Ride parkeerplaatsen uit te breiden en de stationstunnel opnieuw in te richten. Een werkgroep bestaande uit raadsleden en bestuur werkt ook aan de verbetering van de stationsomgeving.

Betrokken partijen

- Gemeente Hude
- ZVBN

Planning

Start uitvoering: nog niet bekend
Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

ca. € 0,3 miljoen (noordzijde), zuidzijde nog nader te bepalen

Meer informatie

www.hude.de/bauen-wirtschaft/gemeindeentwicklung-bauen/integriertes-staedtebauliches-entwicklungskonzept-hude/



Umgestaltung und Neuentwicklung Bahnhofsumfeld Delmenhorst

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Der Bahnhof und sein Umfeld ist die Visitenkarte der Stadt Delmenhorst. Ziel ist eine integrierte zukunftsfähige Planung, die verkehrliche, städtebauliche, freiräumliche sowie hochbauliche Fragen und die Nutzungsansprüche stimmig zusammenführt. Hierzu sollen die Bereiche funktional und gestalterisch spürbar aufgewertet werden. Die Neugestaltung soll der Strategie der städtischen Klimaanpassung mit den Elementen Grün, Wasser und Energie folgen. Weiterhin ist in diesem Zusammenhang auch abschließend festzulegen, ob der im Verkehrsentwicklungsplan formulierte Vorschlag, einer neuen Verkehrsführung nördlich des Bahnhofes, die auch Auswirkungen auf den südlichen Bahnhofsbereich hat, in diesem Zusammenhang realisiert werden soll. Inhaltlich geht es um den Neubau einer Verkehrsspanne zwischen Weberstraße und Mühlenstraße mit dem Ziel der sicheren Führung von Radfahrern und der Entlastung vom Pkw-Verkehr. In die weiteren Überlegungen werden darüber hinaus auch die vorhandenen P+R-Parkplätze einbezogen und die Fahrradabstellanlage der DB AG nördlich des Bahnhofes - die Frage der Fahrradabstellanlagen ist ein zentrales Thema in der Planung.

Beteiligte Parteien

- Stadt Delmenhorst
- DB Station&Service

Planung

Start Durchführung: Noch nicht bekannt
 Fertig: Noch noch nicht bekannt

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Herinrichtung en herontwikkeling stationsgebied Delmenhorst

Doel en beoogd resultaat

Het station en zijn omgeving zijn het visitekaartje van de stad Delmenhorst. Doel is om te komen tot een geïntegreerd, duurzaam ontwerp waarin verkeer, stadsontwikkeling, openbare ruimte en bouwtechniek harmonieus samengaan met de gebruikseisen. Daartoe moet de openbare ruimte aanzienlijk worden verbeterd uit een oogpunt van functie en ontwerp. Het herontwerp moet de strategie van aanpassing aan het stedelijk klimaat volgen met de elementen groen, water en energie. Voorts moet in dit verband definitief worden bepaald of het in het verkeers- en vervoersplan geformuleerde voorstel voor een nieuwe routering ten noorden van het station, die ook gevolgen heeft voor het zuidelijke stationsgebied, in dit verband moet worden gerealiseerd. Inhoudelijk gaat het om de aanleg van een nieuwe verkeersader tussen de Weberstraße en de Mühlenstraße met als doel fietsers veilig te geleiden en het autoverkeer te ontlasten. Ook de bestaande P+R-parkeerplaatsen en de fietsenstalling ten noorden van het station (de fietsenstalling is een centraal thema in het ontwerp) zullen worden meegenomen.

Betrokken partijen

- Gemeente Delmenhorst
- DB Station&Service

Planning

Start uitvoering: nog niet bekend
 Gereed: nog niet bekend

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen



Erweiterung der Bike&Ride-Abstellmöglichkeiten Delmenhorst

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Für den Bahnhof Delmenhorst/Süd soll eine Erweiterung der bestehenden Bike&Ride-Anlagen einschließlich der vorhandenen Fahrradboxen sowie die Erweiterung der vorhandenen Sammelschließanlage realisiert werden. Im Bereich des Bahnhofes Delmenhorst/Südseite befindet sich im östlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine große Bike&Ride-Abstellanlage, die aus drei Sammelschließanlagen mit je 24 Stellplätzen und einem freizugänglichen Bereich mit insgesamt 180 Stellplätzen besteht. Hinzu kommt eine kleine überdachte Anlage mit 24 freizugänglichen Stellplätzen. Erweitert wird das Angebot durch 40 Fahrradboxen, davon 20 Boxen im östlichen Bereich und 20 Boxen im westlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Im Rahmen des Konzeptes zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes werden Überlegungen zum Neubau einer weiteren großzügigen Bike&Ride-Anlage, möglicherweise als Doppelstockanlage, im westlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit einbezogen sowie die Erweiterung der bestehenden Sammelschließanlage.

Beteiligte Parteien

- Stadt Delmenhorst

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2022

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Uitbreiding Bike&Ride-parkeervoorzieningen Delmenhorst

Doel en beoogd resultaat

Aan de zuidzijde van station Delmenhorst worden de bestaande Bike&Ride-voorzieningen uitgebreid. Op het oostelijk deel van het voorplein bevindt zich momenteel al een grote Bike&Ride-parkeervoorziening. Deze bestaat uit drie collectieve afsluitbare voorzieningen met elk 24 parkeerplaatsen en een vrij toegankelijk gebied met in totaal 180 parkeerplaatsen. Bovendien is er een kleine overdekte faciliteit met 24 vrij toegankelijke parkeerplaatsen. Het aanbod wordt uitgebreid met 40 fietskluizen, 20 in de oostelijke zone en 20 in de westelijke zone van het voorplein. In het kader van de herinrichting van het stationsgebied wordt overwogen om aan de westzijde van het voorplein nog een ruime Bike&Ride-voorziening (eventueel dubbeldeks) te realiseren en tevens het bestaande collectieve afsluitsysteem uit te breiden.

Betrokken partijen

- Gemeente Delmenhorst

Planning

Start uitvoering: 2021
Gereed: 2022

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen



Vorfahrt für den Fahrradverkehr auf der Strecke Ganderkesee - Delmenhorst

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Die Fahrradstrecke zwischen Bahnhof Delmenhorst und Bahnhof Ganderkesee wird zu einer Strecke mit Vorfahrt aufgewertet. Vorrangige Strecken schaffen eine direkte Verbindung zwischen den Kommunen. Sie verbinden wichtige Haltestellen des ÖPNV und andere wichtige Ziele miteinander. Die Strecke ist relativ kurz (ca. 8 km), mit 4.100 Pendlern am Tag jedoch eine vielgenutzte Strecke. In Delmenhorst haben Radfahrer die Möglichkeit in die Bahn in Richtung Bremen oder Oldenburg umzusteigen.

Das Projekt befindet sich derzeit in der Anfangsphase. Weitere Untersuchungen sind erforderlich, um festzustellen, wie hoch die Kosten sind und wann die Verbesserung der Fahrradverbindung realisiert werden kann.

Beteiligte Parteien

- Gemeinde Ganderkesee
- Stadt Delmenhorst
- Kommunalverbund Niedersachsen - Bremen

Planung

Start Durchführung: 2022
Fertig: 2024

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen



Voorrangroute voor fietsverkeer Ganderkesee - Delmenhorst

Doel en beoogd resultaat

De fietsroute tussen station Delmenhorst en station Ganderkesee wordt opgewaardeerd tot een voorrangroute. Prioritaire routes zorgen voor directe verbindingen tussen de gemeenten. Ze verbinden ook belangrijke OV-haltes en andere belangrijke bestemmingen met elkaar. De route is relatief kort (ca. 8 km), maar met 4.100 pendelaars per dag is het een veelgebruikte route. In Delmenhorst hebben fietsers de mogelijkheid om over te stappen op de trein richting Bremen of Oldenburg.

Het project bevindt zich momenteel in de startfase. Nader onderzoek is nodig om te bepalen hoe hoog de kosten zijn en wanneer de opwaardering van de fietsverbinding kan worden gerealiseerd.

Betrokken partijen

- Gemeente Ganderkesee
- Gemeente Delmenhorst
- Kommunalverbund Niedersachsen - Bremen

Planning

Start uitvoering: 2022
Gereed: 2024

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen



Fahrkarten
Tickets/Billets/Biglietti

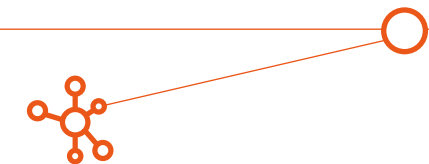
DB BAHN

TICKETS FÜR BREMEN
UND NIEDERSACHSEN

und...
Dank einer guten Tür-zu-Tür-Verbindung
wird das Reisen, auch über die Grenze
hinweg, noch einfacher und
angenehmer.

BOB
Ziel und Ticket wählen

und...
Dankzij een goede aansluiting van deur
tot deur wordt reizen, ook over de grens,
nog gemakkelijker en
plezieriger.



Verbesserung Ticketing Wunderline

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Durch die Vereinfachung der Planung und Buchung einer (grenzüberschreitenden) Reise wird es attraktiver, den ÖPNV und die Einrichtungen auf Bahnhöfen (wie Bike-Sharing und Carsharing) zu nutzen. Das europäische Programm Mobility as a Service (MaaS) bietet die Chance, die Planung und Buchung einer Reise einfacher zu gestalten. Im Moment läuft ein grenzüberschreitendes MaaS-Pilotprojekt in den Südniederlanden, Deutschland (Region Aachen) und Belgien. Die heutigen Reiseauskünfte bieten zwar bereits Teillösungen (wie die VBN-App in Deutschland oder OV-9292 in den Niederlanden), aber es ist vor allem grenzüberschreitend noch eine Herausforderung, alle Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste und Einrichtungen in einer einzigen Anwendung (App) zu verknüpfen und zusammenzufassen. In nächster Zeit untersuchen deutsche und niederländische Parteien inwiefern die Planung und Buchung von (grenzüberschreitenden) Reisen mit der Wunderline noch einfacher gestaltet werden kann.

Beteiligte Parteien

- Provinz Groningen
- LNVG

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2024

Angestrebte Investitionen

Noch festzulegen

Weitere Informationen

www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/mobility-as-a-service-maas

Verbetering Ticketing Wunderline

Doel en beoogd resultaat

Door het plannen en boeken van een (grensoverschrijdende) reis verder te vereenvoudigen, wordt het aantrekkelijker om gebruik te maken van het openbaar vervoer en voorzieningen op stations (zoals deelfietsen of deelauto's). Het Europese programma Mobility as a Service (MaaS) biedt kansen om het plannen en boeken van een reis gemakkelijker te maken. Op dit moment loopt er een grensoverschrijdende MaaS-pilot in Zuid-Nederland, Duitsland (regio Aken) en België. De huidige reisplanners bieden weliswaar al deeloplossingen (zoals de VBN-app in Duitsland of OV-9292 in Nederland), maar er ligt vooral grensoverschrijdend nog een uitdaging om alle aanbieders van vervoer en voorzieningen te koppelen en te bundelen in één applicatie. De komende periode onderzoeken Duitse en Nederlandse partijen op welke wijze het plannen en boeken van (grensoverschrijdende) reizen via de Wunderline verder vereenvoudigd kan worden.

Betrokken partijen

- Provincie Groningen
- LNVG

Planning

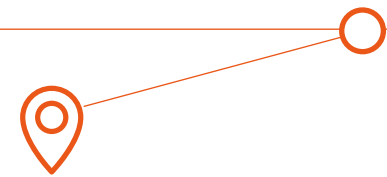
Start uitvoering: 2021
Gereed: 2024

Beoogde investeringen

Nog nader te bepalen

Meer informatie

www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/mobility-as-a-service-maas



Verbesserung Anschluss regionale Buslinien an die Wunderline

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Zusammen mit dem OV-Büro Groningen Drenthe, der Verkehrsregion Ems-Jade, dem Landkreis Leer, dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen Niedersachsen und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen wird an einem besseren Anschluss der wichtigsten regionalen Buslinien an die Wunderline gearbeitet. Dazu wurde in erster Linie die aktuelle Situation analysiert. Anschließend ist eine Priorisierung der regionalen Buslinien entlang der Wunderline erfolgt. Soweit sich die regionalen ÖPNV-Auftraggeber um eine hochwertige Verbindung bemühen, die die Kriterien einer „Landesbuslinie“ (d. h. für Niedersachsen) erfüllt, müssen Mindeststandards eingehalten werden. Für diese regionalen Buslinien hat jeder ÖPNV-Auftraggeber analysiert, welche Konsequenzen die Anwendung der Kriterien der Landesbuslinien hätte. Anschließend werden die ÖPNV-Organisationen bestimmen, wie und innerhalb welcher Frist die notwendigen Verbesserungen umgesetzt werden.

Beteiligte Parteien

- OV-Büro Groningen Drenthe
- VEJ
- ZVBN
- Provinz Groningen
- Landkreis Leer
- LNVG

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2024

Angestrebte Investitionen

ca. 7 Mio. € zusätzlich/Jahr

Verbetering aansluiting regionale buslijnen op Wunderline

Doel en beoogd resultaat

Samen met het OV-bureau Groningen Drenthe, de Verkehrsregion Ems-Jade, de Landkreis Leer, het Zweckverband Verkehrsverbund Bremen Niedersachsen en de Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, wordt gewerkt aan een betere aansluiting van de belangrijkste regionale buslijnen op de Wunderline. Hiervoor is in eerste instantie de huidige situatie in beeld gebracht. Vervolgens is een prioritering van de regionale buslijnen langs de Wunderline gemaakt. Voor zover de regionale OV-opdrachtgevers een hoogwaardige verbinding nastreven die aan de criteria van een 'Landesbuslinie' (d.w.z. voor Niedersachsen) voldoet, moeten minimumstandaarden worden vervuld. Voor deze regionale buslijnen heeft elke OV-opdrachtgever een analyse gemaakt wat de consequenties zijn als de criteria van de Landesbuslijnen worden toegepast. Vervolgens zullen de OV-organisaties bepalen op welke wijze en op welke termijn de benodigde verbeteringen worden vormgegeven.

Betrokken partijen

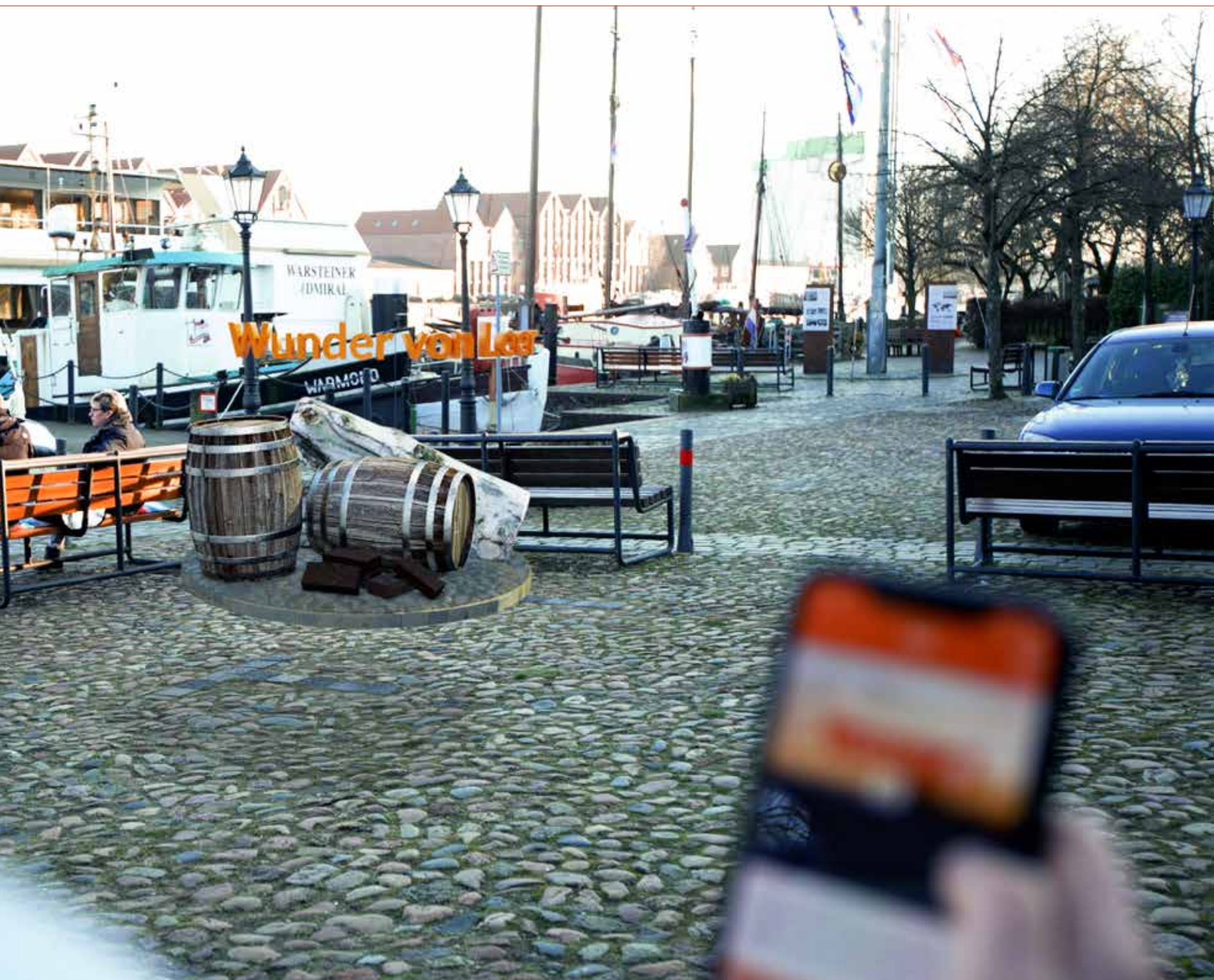
- OV-bureau Groningen Drenthe
- VEJ
- ZVBN
- Provincie Groningen
- Landkreis Leer
- LNVG

Planning

Start uitvoering: 2021
Gereed: 2024

Beoogde investeringen

ca. € 7 miljoen extra / jaar



Wunderline-Go App

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Die Wunderline-Go App soll darüber informieren, was an beiden Seiten der Grenze zu sehen, zu unternehmen und zu erleben ist. Damit erhalten Tourismus und Freizeitaktivitäten einen grenzüberschreitenden Impuls, der die sozioökonomische Entwicklung in der Region unterstützt. Das Ziel dieser App lautet, ein gemeinsames „Aushängeschild“ zu schaffen, das für alle Gemeinden entlang der Strecke interessant und ein Mehrwert ist.

Jede Gemeinde entlang der Wunderline hat ein „Wunder“ in ihrer Gemeinde vorgeschlagen, das mit Hilfe einer „augmented Reality“-App auf dem Smartphone gezeigt werden kann. Diese App wird über die Wunderline (auf den Bahnhöfen und in den Zügen) und die touristischen Informationseinrichtungen der Gemeinden auf dem Markt eingeführt.

Diese App wird im Rahmen des Projekts „Digitale Entdeckungen entlang der Wunderline“ mit finanzieller Unterstützung aus dem Rahmenprojekt Net(z)werk+ des INTERREG VA-Programms realisiert.

Beteiligte Parteien

- Stadt Oldenburg (Projektleitung)
- Provinz Groningen
- Ostfriesland Tourismus GmbH
- Stadt Groningen, Midden-Groningen, Oldambt, Gemeinde Bunde, Stadt Weener, Gemeinde Westoverledingen, Stadt Leer, Samtgemeinde Jümme, Gemeinde Apen, Stadt Westerstede, Gemeinde Bad Zwischenahn, Gemeinde Hatten, Gemeinde Hude, Stadt Delmenhorst

Planung

Start Durchführung: August 2020
Fertig: Juli/August 2021

Wunderline-Go app

Doel en beoogd resultaat

De Wunderline-Go app dient de bekendheid te vergroten van dat wat er aan beide zijden van de grens te zien, te doen en te beleven is. Hiermee krijgen toerisme en recreatie een grensoverschrijdende impuls, wat de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio ondersteunt. Het doel van de app is om een gezamenlijk 'uithangbord' te creëren, dat voor elke gemeente langs de lijn interessant en van meerwaarde is.

Iedere gemeente langs de Wunderline heeft een 'Wonder' binnen haar gemeente aangedragen dat via een 'augmented reality'-applicatie op de mobiel kan worden getoond. Middels de Wunderline (op de stations en in de trein) en de toeristische informatievoorziening van de gemeenten wordt deze applicatie verder op de markt gebracht.

Deze app wordt gerealiseerd in het kader van het project "Digitale ontdekkingen langs de Wunderline" met financiële ondersteuning vanuit het kaderproject Net(z)werk+ uit het INTERREG VA-programma.

Betrokken partijen

- Stadt Oldenburg (Projectleiding)
- Provincie Groningen
- Ostfriesland Tourismus GmbH
- Gemeente Groningen, Midden-Groningen, Oldambt, Gemeinde Bunde, Stadt Weener, Gemeinde Westoverledingen, Stadt Leer, Samtgemeinde Jümme, Gemeinde Apen, Stadt Westerstede, Gemeinde Bad Zwischenahn, Gemeinde Hatten, Gemeinde Hude, Stadt Delmenhorst

Planning

Start uitvoering: Augustus 2020
Gereed: Juli/Augustus 2021



Hubs als Startpunkt für Fahrradtouren und Wanderungen in der Freizeit

Ziel und angestrebtes Ergebnis

Die Provinz Groningen und das OV-Büro Groningen Drenthe haben in Zusammenarbeit mit dem Routebüro Groningen sieben Hubs als Startpunkt einer Knotenpunktwanderoute markiert, um mehr Zielgruppen das Hub-Konzept und den ÖPNV vorzustellen. Dies kann derzeit u. a. ab Bahnhof Winschoten und wird in den nächsten Jahren weiter ausgebaut. Darüber hinaus untersuchen die Provinz und das OV-Büro, inwiefern die Hubs auch eine Rolle als Startpunkt einer Freizeit-Fahrradroute spielen können. Außerdem wird untersucht, wie Hubs besser mit Touristischen Umsteigepunkten (TOP's) verbunden werden können. Schließlich führt die Provinz 2021 einen Quick Scan nach der Zugänglichkeit der Hubs und sicheren und qualitativ ausreichenden, zubringenden Fahrrad- und Laufwegen durch. Anschließend ist auf dieser Grundlage die Durchführung in den Jahren 2021-2023 geplant.

Beteiligte Parteien

- Provinz Groningen
- OV-Büro Groningen Drenthe
- Stadt Groningen, Gemeinde Midden-Groningen, Gemeinde Oldambt
- Routebüro

Planung

Start Durchführung: 2021
Fertig: 2024

Weitere Informationen

www.reisviahub.nl/wandel-via-hub/

Hubs als startpunt voor recreatieve fiets- en wandeltocht

Doel en beoogd resultaat

De provincie Groningen en het OV-bureau Groningen Drenthe hebben in samenwerking met het Routebureau Groningen zeven hubs gemarkeerd als startpunt van een knooppuntenwandelroute om zo meer doelgroepen met het hub-concept en het openbaar vervoer te laten kennismaken. Dit kan momenteel al o.a. vanaf station Winschoten en wordt in de komende jaren verder uitgerold. Daarnaast verkennen de provincie en het OV-bureau op welke manier de hubs ook een rol kunnen spelen als startpunt van een recreatieve fietsroute. Tevens wordt gekeken hoe hubs beter met Toeristische Overstappunten (TOP's) kunnen worden verbonden. Ten slotte voert de provincie in 2021 een quick scan uit naar toegankelijkheid van de hubs en naar veilige en voldoende kwalitatieve toeleidende fiets- en looproutes. Vervolgens zal op basis hiervan de uitvoering worden opgepakt in 2021-2023.

Betrokken partijen

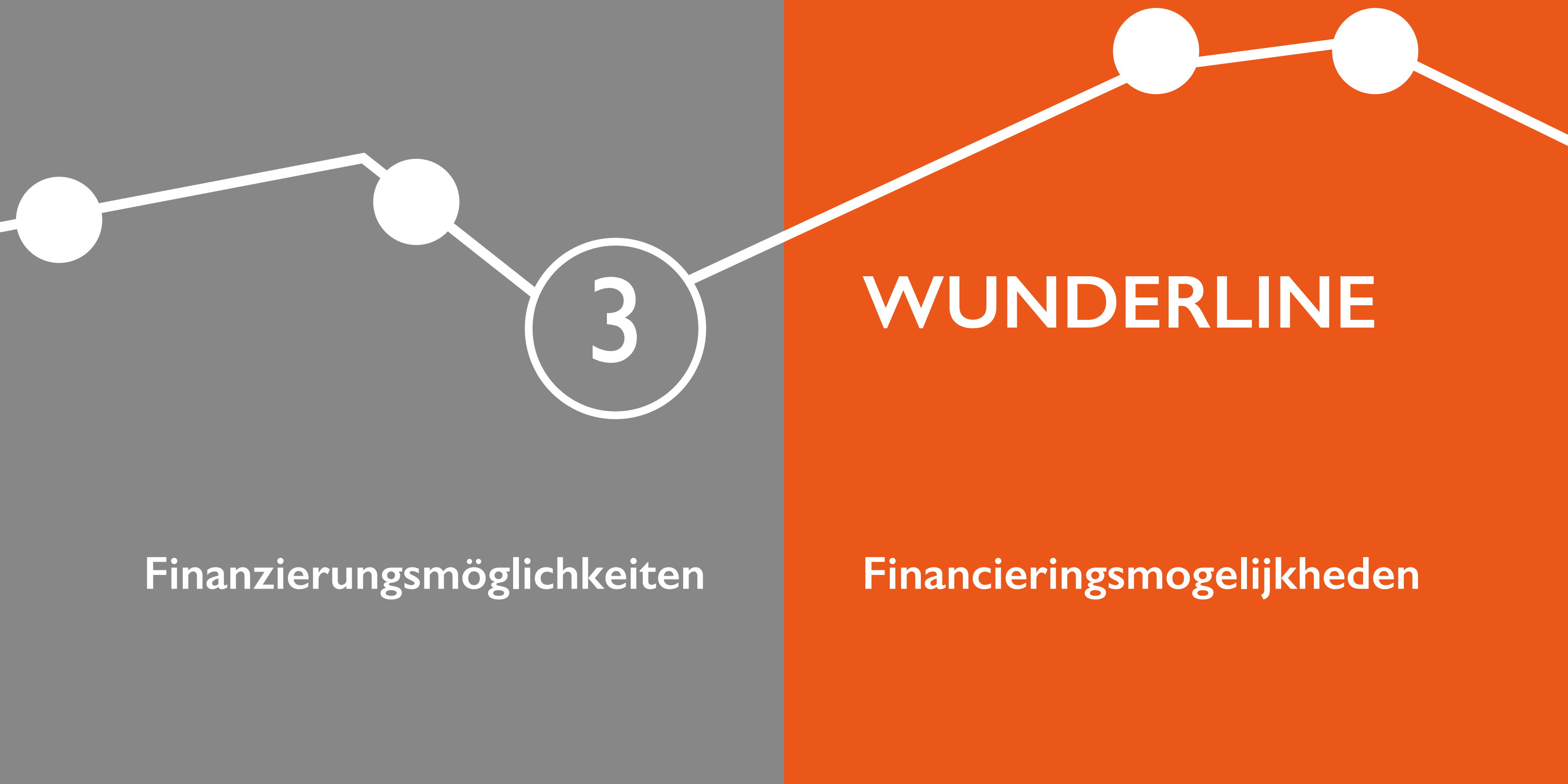
- Provincie Groningen
- OV-bureau Groningen Drenthe
- Gemeenten Groningen, Midden-Groningen, Oldambt
- Routebureau

Planning

Start uitvoering: 2021
Gereed: 2024

Meer informatie

www.reisviahub.nl/wandel-via-hub/



3

Finanzierungsmöglichkeiten

WUNDERLINE

Financieringsmogelijkheden

Einleitung

Für Initiativen und Projekte, die zu einer Verbesserung der Anschlussmobilität beitragen, stehen unterschiedliche (Ko-) Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Für einige der im letzten Kapitel genannten Projekte haben die Initiatoren inzwischen eine Kofinanzierung beantragt und (teilweise) bewilligt bekommen.

Die nachstehende Übersicht der Finanzierungsmöglichkeiten trägt dazu bei, dass die verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten allen Beteiligten bekannt sind und die Parteien diese gegebenenfalls nutzen können. Das gilt selbstverständlich für Projekte, die sich gegenwärtig noch in der Anfangsphase befinden, möglicherweise jedoch auch für Projekte, die sich bereits in einem weit fortgeschrittenen Stadium befinden und wo es die Möglichkeit gibt, das Projekt auszubauen.

Für die nachstehenden Finanzierungsmöglichkeiten wurde zwischen Programmen für grenzüberschreitende, niederländische und deutsche Initiativen zur Verbesserung der Anschlussmobilität unterschieden.

3.1 Finanzierungsmöglichkeiten grenzüberschreitend

SUBVENTIONSPROGRAMM: Rahmenprojekt Net(z)werk+ INTERREG V A Deutschland - Niederlande

Hinweis: Die Förderperiode für dieses Programm endet Anfang 2022. Das Programm für die Förderperiode 2021 - 2027 ist noch in der Abstimmung.

Subventionsgeber: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) Provinzen Drenthe, Friesland und Groningen und das Bundesland Niedersachsen

Ziel: Net(z)werk+ unterstützt niederländisch-deutsche Kooperationsprojekte aus dem europäischen INTERREG V A-Programm. Net(z)werk+ verfolgt das Ziel, dass jeder die Möglichkeit erhält, grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: grenzüberschreitende Projekte mit einem deutschen und niederländischen Partner, z. B. das Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline

Bedingungen: Eine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche juristische Person, Organisation oder ein Unternehmen kann einen Projektantrag einreichen. Subventioniert werden ausschließlich Projekte, in denen niederländische und deutsche Partner zusammenarbeiten. Die Finanzierung von Projekten besteht immer zu 50 % aus einem Eigenbeitrag der Partner und zu 50 % aus EU-Subventionen aus dem Net(z)werk+. Maximale Subventionen 25.000 €

Inleiding

Voor initiatieven en projecten die bijdragen aan de verbetering van ketenmobiliteit, zijn verschillende (co-)financieringsmogelijkheden beschikbaar. Voor een aantal projecten die in het vorige hoofdstuk zijn genoemd, is inmiddels door de initiatiefnemers cofinanciering aangevraagd en (deels) toegekend.

Onderstaand overzicht van de financieringsmogelijkheden draagt eraan bij dat de beschikbare financieringsmogelijkheden bij alle betrokkenen bekend zijn en dat partijen daar waar nodig gebruik van kunnen maken. Dit geldt uiteraard voor de projecten die momenteel nog in de initiatieffase zitten, maar eventueel ook voor projecten die al in een vergevorderd stadium zijn en waar zich een kans voordoet om het project uit te breiden.

Voor onderstaande financieringsmogelijkheden is onderscheid gemaakt tussen financieringsmogelijkheden voor grensoverschrijdende, Nederlandse en Duitse initiatieven ter verbetering van de ketenmobiliteit.

3.1 Financieringsmogelijkheden grensoverschrijdend

SUBSIDIEPROGRAMMA: kaderproject Net(z)werk+ INTERREG V A Duitsland - Nederland

NB. De subsidieperiode van dit programma eindigt begin 2022. Het nieuwe programma voor de periode 2021 - 2027 is nog in overleg.

Subsidieverstrekker: Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), provincies Drenthe, Fryslân en Groningen en de deelstaat Niedersachsen

Doel: Net(z)werk+ ondersteunt Nederlands-Duitse samenwerkingsprojecten vanuit het Europese INTERREG V A-programma. Net(z)werk+ heeft als doel dat iedereen de mogelijkheid krijgt om grensoverschrijdend samen te werken.

Mogelijk in te zetten voor: grensoverschrijdende projecten met een Duitse en Nederlandse partner, bijv. het Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline

Voorwaarden: Een publieke of private rechtspersoon, organisatie of bedrijf kan een projectaanvraag indienen. Gesubsidieerd worden uitsluitend projecten waarbij Nederlandse en Duitse partners met elkaar samenwerken. De financiering van projecten bestaat altijd uit een eigen bijdrage van 50% van de partners en 50% subsidie vanuit Net(z)werk+. Maximale subsidie €25.000,-.

N.B. De subsidie wordt verstrekt vanuit het EU-programma INTERREG A en is bedoeld als

Hinweis: Die Subventionen werden aus dem EU-Programm INTERREG A gewährt und sind als „Anschubfinanzierung“ gedacht, um der Zusammenarbeit einen Impuls zu geben. Sie dürfen nicht als strukturelle Unterstützung eingesetzt werden.

Website: www.netzwerk-plus.eu/ - www.edr.eu/project/netzwerk/

3.2 Finanzierungsmöglichkeiten Niederlande

SUBVENTIONSPROGRAMM: Programmakader Nationaal Programma Groningen

Subventionsgeber: Nationaal Programma Groningen (ein Kooperationsverband des Staates, der Provinz und der Gemeinden)

Ziel: Sozio-ökonomische Verstärkung der Region mittels lokaler Projekte (Gemeinden und Einwohner) und gemeindegrenzübergreifender Projekte (Provinz und Unternehmen, Gemeinden, Organisationen und andere Beteiligte)

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Projekte auf dem Gebiet von Wirtschaft, Arbeiten und Lernen, Lebensqualität, Natur und Klima, z. B. öffentliche Ladestationen, um elektrisches Fahren zu stimulieren und Hubs.

Bedingungen: Einwohner müssen nachweislich an der Zusammenstellung eines Programms ihrer Gemeinde beteiligt gewesen sein. Die sechs Rahmenbedingungen sind Teilnahme, Integralität, Proportionalität, Zusammenhang, Zukunftsfähigkeit, Kofinanzierung

Website: www.nationaalprogramm groningen.nl

SUBVENTIONSPROGRAMM: Programm Hubs

Subventionsgeber: Die Initiative, einen Hub mit einem Basisangebot auszustatten, ergreift die Provinz in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger. Die Initiative, einen Hub aufzuwerten, kann aus unterschiedlichen Richtungen kommen, muss jedoch vom Straßenbaulastträger übernommen werden. Wenn diese Initiative zustandekommt, sorgen alle beteiligten Parteien für einen gemeinsamen Plan.

Ziel: Hubs mit einem Basis-Angebot ausstatten (Warteraum, Fahrradabstellplätze, Fahrradboxen, WLAN, Wasserzapfsäulen, Anschluss an Lauf-Radstrecken). Darüber hinaus: Hubs aufwerten, ausgehend von einer integralen Sichtweise (sozial, wirtschaftlich, nachhaltig).

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Realisierung eines Basis-Angebots und einer maßgeschneiderten Vorgehensweise in Bezug auf Hubs.

Bedingungen: Die Initiative, einen Hub aufzuwerten, muss vom Straßenbaulastträger übernommen werden.

Website: www.reisviahub.nl

„startfinanzierung“ um die Zusammenarbeit auf Gang zu helfen und darf nicht als strukturelle Unterstützung eingesetzt werden.

Website: www.netzwerk-plus.eu/ - www.edr.eu/project/netzwerk/

3.2 Finanzierungsmöglichkeiten Niederlande

SUBSIDIEPROGRAMM: Programmakader Nationaal Programma Groningen

Subsidieverstrekker: Nationaal Programma Groningen (ein Kooperationsverband von Staat, Provinz und Gemeinden)

Doel: Socio-ökonomische Verstärkung der Region, durch Mittel von lokalen Projekten (Gemeinden und Einwohner) und gemeindegrenzübergreifenden Projekten (Provinz und Unternehmen, Gemeinden, Organisationen und andere Beteiligte)

Möglich in te zetten voor: Projekte auf dem Gebiet von Wirtschaft, Arbeiten und Lernen, Lebensqualität, Natur und Klima, z. B. öffentliche Ladestationen, um elektrisches Fahren zu stimulieren und Hubs.

Voraussetzungen: Einwohner müssen nachweislich an der Zusammenstellung eines Programms ihrer Gemeinde beteiligt gewesen sein. Die sechs Rahmenbedingungen sind Teilnahme, Integralität, Proportionalität, Zusammenhang, Zukunftsfähigkeit, Kofinanzierung

Website: www.nationaalprogramm groningen.nl

SUBSIDIEPROGRAMM: Programm Hubs

Subsidieverstrekker: Die Initiative, einen Hub mit einem Basisangebot auszustatten, ergreift die Provinz in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger. Die Initiative, einen Hub aufzuwerten, kann aus unterschiedlichen Richtungen kommen, muss jedoch vom Straßenbaulastträger übernommen werden. Wenn diese Initiative zustandekommt, sorgen alle beteiligten Parteien für einen gemeinsamen Plan.

Doel: Hubs mit einem Basis-Angebot ausstatten (Warteraum, Fahrradabstellplätze, Fahrradboxen, WLAN, Wasserzapfsäulen, Anschluss an Lauf-Radstrecken). Darüber hinaus: Hubs aufwerten, ausgehend von einer integralen Sichtweise (sozial, wirtschaftlich, nachhaltig).

Möglich in te zetten voor: Realisierung eines Basis-Angebots und einer maßgeschneiderten Vorgehensweise in Bezug auf Hubs.

Voraussetzungen: Die Initiative, einen Hub aufzuwerten, muss vom Straßenbaulastträger übernommen werden.

Website: www.reisviahub.nl

SUBVENTIONSPROGRAMM: Durchführung Fahrrad 2020-2023, Teil Anschlussmobilität

Subventionsgeber: Provinz Groningen und Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Ziel: Zur Mobilität und Erreichbarkeit der Einwohner beitragen.

Die Verwendung des Fahrrads als Teil einer längeren Reise ist sowohl in Stadtgebieten mit hohem Verkehrsaufkommen als auch in ländlichen Gebieten als eine Chance zu betrachten. In beiden Fällen trägt das Fahrrad, als Ergänzung der Fahrt mit Auto, Bus oder Bahn, zur Mobilität und damit zur Erreichbarkeit der Einwohner bei.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für:

- Fahrradabstellplätze auf Bahnhöfen
- Hubs als Startpunkt einer Fahrradtour
- Untersuchung „Fahrrad-Umsteigepunkt“
- Bike-Sharing
- Fahrradabstellplätze auf Hubs
- Hubs als Verbindungsglied im logistischen Prozess
- Fahrradabstellplatz bei Bushaltestellen in der Provinz
- Fahrradabstellplatz bei Bushaltestellen in der Gemeinde

Bedingungen: Diese unterscheiden sich je nach Kategorie.

Website: www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Beleid_en_documenten/Documentenzoeker/Verkeer_en_vervoer/Fiets/Uitvoeringsprogramma_Verbinden_met_de_Fiets_2020_2023.pdf

SUBVENTIONSPROGRAMM: 1000 Ladestationen

Subventionsgeber: Konzession Provinzen Groningen und Drenthe und 21 Gemeinden

Die Provinzen und 21 Gemeinden in Groningen und Drenthe haben 2019 gemeinsam an der Ausschreibung für die Platzierung von 1000 Ladestationen in den nächsten drei Jahren, verwaltet und gewartet durch Allego, teilgenommen.

Ziel: Ein deckendes Ladenetz für elektrische (Car-Sharing) Autos

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Öffentliche Ladestationen für elektrische (Car-Sharing) Autos u. a. an Hubs

Bedingungen: Ein Antrag kann nur in und von den Gemeinden, die an der gemeinsamen Ausschreibung teilgenommen haben, eingereicht werden.

Website: www.openbaarladen.nl

SUBSIDIEPROGRAMMA: Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023, onderdeel Ketenmobiliteit

Subsidieverstrekker: provincie Groningen en Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Doel: Bijdragen aan de mobiliteit en bereikbaarheid van de inwoners.

Het gebruik van de fiets als onderdeel van een langere reis is zowel een kans in drukke stedelijke gebieden als in landelijke gebieden. In beide gevallen draagt een fiets, als toevoeging aan de verplaatsing per auto, bus of trein bij aan de mobiliteit en daarmee bereikbaarheid van inwoners.

Mogelijk in te zetten voor:

- Fietsenstallingen op treinstations
- Hubs als startpunt van een recreatieve fietstocht
- Onderzoek 'fietsoverstappunt'
- Deelfietsen
- Fietsenstallingen op hubs
- Hubs als schakel in het logistieke proces
- Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes
- Fietsenstallingen bij gemeentelijke bushaltes

Voorwaarden: Deze verschillen per categorie.

Website: www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Beleid_en_documenten/Documentenzoeker/Verkeer_en_vervoer/Fiets/Uitvoeringsprogramma_Verbinden_met_de_Fiets_2020_2023.pdf

SUBSIDIEPROGRAMMA: 1000 laadpalenplan

Subsidieverstrekker: Concessie provincies Groningen en Drenthe en 21 gemeenten.

De provincies en 21 Groningse en Drentse gemeenten hebben in 2019 een gezamenlijke aanbesteding gedaan voor het plaatsen van 1000 laadpalen in de komende drie jaar, beheerd en onderhouden door Allego.

Doel: Een dekkend laadnetwerk voor elektrische (deel)auto's

Mogelijk in te zetten voor: Openbare oplaadpunten voor elektrische (deel)auto's, onder meer op hubs

Voorwaarden: Een aanvraag kan alleen gedaan worden in en door gemeenten die hebben meegedaan met de gezamenlijke aanbesteding.

Website: www.openbaarladen.nl

und...

Die Maßnahmen an und um die Bahnhöfe entlang der Strecke tragen zu mehr Reisekomfort und einer Stärkung der Grenzregion bei.

und...

De maatregelen aan en rond de stations langs de lijn dragen bij aan meer reiscomfort en leiden tot een sterkere grensregio.

3.3 Finanzierungsmöglichkeiten Deutschland

SUBVENTIONSPROGRAMM: Kommunalrichtlinie - Kommunale Netzwerke (Klimafreundliche Mobilität)

Subventionsgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ziel: Klimaschutz

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Das Aufstellen, Managen und Begleiten von kommunalen Netzwerken für klimafreundliche Mobilität, z. B.

- Vergütung für Mitarbeiter des Netzwerks
- Vergütung für qualifizierte externe Dienstleister, die das Netzwerk inhaltlich beraten und die Mitarbeiter des Netzwerks bei der Kommunikation unterstützen.
- Ausgaben für das Aufsetzen und den Abschluss von Verträgen mit Netzwerkteilnehmern.
- Ausgaben für den Aufbau einer elektronischen Netzwerkplattform
- Materielle Ausgaben für die Vorbereitung und Organisation einer Kick-off-Veranstaltung und einer Abschlussveranstaltung.
- Materielle Ausgaben für die Vorbereitung und Organisation mindestens alle drei Monate stattfindender Netzwerktreffen: Miete von Räumlichkeiten, notwendiges Material, Catering, Reisekosten
- Materielle Ausgaben für das Erstellen von Berichten zur Evaluierung der Fortschritte der Netzwerkteilnehmer.
- Vergütung externer Sachverständige für ihre Mitarbeit an Netzwerktreffen und, falls notwendig, Ausbildung und Weiterbildung von Netzwerkteilnehmern

Bedingungen: Netzwerkphase - das externe Netzwerkmanagement soll sicherstellen, dass die Teilnahme von mindestens sechs teilnehmenden Gemeinden am Netzwerk vertraglich festgelegt und ein qualifiziertes Netzwerkteam eingesetzt wird.

Anpassung Kriterien Subventionen/Kofinanzierung „Kommunalrichtlinie - Kommunale Netzwerke (Klimafreundliche Mobilität)“ im August 2020: Zur Unterstützung von Gemeinden, die durch Corona weniger Einnahmen und mehr Ausgaben hatten, werden zusätzliche 100 Mio. Euro zur Verfügung gestellt (im Zeitraum 01. August 2020 - 31. Dezember 2021). Die Subventionen steigen prozentual für alle Programmschwerpunkte der „Kommunalrichtlinie“ (von 75 auf 80 %), Programm zur Förderung des Radverkehrs (von 75 auf 80 % für innovative Umweltprojekte). Für den Aufbau des Netzwerks bedeutet das, dass die Subventionen von 60 % auf 70 % steigen. Gemeinden, die nachweislich (durch Corona) nicht in der Lage sind, ihren eigenen Beitrag zu bezahlen, erhalten Subventionen in Höhe von 100 %.

Website: www.ptj.de

3.3 Financieringsmogelijkheden Duitsland

SUBSIDIEPROGRAMMA: "Gemeentelijke richtlijn - gemeentelijke netwerken (Klimaatvriendelijke Mobiliteit)"

Subsidieverstrekker: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Doel: Klimaatbescherming

Mogelijk in te zetten voor: Het opzetten, managen en begeleiden van gemeentelijke netwerken voor klimaatvriendelijke mobiliteit, bijv.:

- Vergoeding voor netwerkmedewerker
- Vergoeding voor gekwalificeerde externe dienstverleners die het netwerk inhoudelijk adviseren en de netwerkmedewerkers ondersteunen bij de communicatie
- Uitgaven voor het opstellen en aangaan van overeenkomsten met netwerkdeelnemers
- Uitgaven voor het opbouwen van een elektronisch netwerkplatform
- Materielle uitgaven voor het voorbereiden en organiseren van een kick-off-evenement en afsluitend evenement
- Materielle uitgaven voor het voorbereiden en organiseren van minimaal eens per drie maanden plaatsvindende netwerkbijeenkomsten
- Materielle uitgaven voor het opstellen van verslagen ter evaluatie van de voortgang van netwerkdeelnemers
- Vergoeding voor externe deskundigen voor hun medewerking aan netwerkbijeenkomsten en, indien nodig, scholing en bijscholing van netwerkdeelnemers

Voorwaarden: Netwerkfase - het externe netwerkmanagement dient zeker te stellen dat de deelname van ten minste zes deelnemende gemeenten aan het netwerk contractueel is vastgelegd en dat een gekwalificeerd netwerkteam wordt ingezet.

Aanpassing criteria subsidie/co-financiering 'Kommunalrichtlinie - Kommunale Netzwerke (Klimafreundliche Mobilität)' in augustus 2020: Om gemeenten te ondersteunen die door Corona minder inkomsten en meer uitgaven hadden, wordt 100 miljoen euro extra beschikbaar gesteld (in de periode van 01 augustus 20 t/m 31 december 2021). De subsidie gaat percentagegewijs omhoog voor alle programmaspeerpunten van de 'Kommunalrichtlinie' (van 75 naar 80%), 'Programma ter bevordering van het fietsvervoer' (van 75 naar 80% voor innovatieve milieuprojecten). Voor de opbouw van het Netwerk betekent dit dat de subsidie omhoog gaat van 60% naar 70%. Gemeenten, die kunnen aantonen dat ze (door Corona) niet in staat zijn hun eigen bijdrage op te brengen, ontvangen een subsidie van 100%.

Website: www.ptj.de

SUBVENTIONSPROGRAMM: Nationale Klimaschutzinitiative - Klimaschutz durch Radverkehr

Subventionsgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ziel: Klimaschutz durch Fahrradverkehr. Einen Rahmen schaffen, um die Entwicklung des Reduktionspotentials des Fahrradverkehrs zu stärken, die Senkung der Treibhausgasemissionen zu beschleunigen und Treibhausgase mit Hilfe von Investitionen in die Realisierung von regionalen Modellprojekten zu verringern.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Investitionen in regionale Initiativen mit einem Modellcharakter für eine klimafreundliche und den Bedürfnissen des Fahrradverkehrs entgegenkommende Einrichtung der öffentlichen Straßen, um eine notwendige und ergänzende Fahrradinfrastruktur einzurichten und lokale Dienste auf dem Gebiet des Fahrradverkehrs zu realisieren.

Website: www.ptj.de

SUBVENTIONSPROGRAMM: Kommunalrichtlinie - Nachhaltige Mobilität (investive Mittel)

Subventionsgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ziel: Steigerung des Anteils des Fahrradverkehrs im täglichen Verkehr. Indem das Fahrrad als Transportmittel im täglichen Verkehr attraktiver gemacht wird, müssen der Anteil des motorisierten individuellen Verkehrs im Modal Split reduziert und die Treibhausgasemissionen gesenkt werden.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für:

- Mobilitätsstationen
- Verbesserung des Fahrradverkehrs Beschilderung, Fahrradinfrastruktur, hocheffiziente Beleuchtung, Fahrradständer, Fahrradabstellplätze, grüne Wellen bei Ampeln, intelligente Verkehrssteuerung.

Website: www.ptj.de

SUBVENTIONSPROGRAMM: Kommunalrichtlinie - Bike und Ride Offensiven an Bahnhöfe

Subventionsgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ziel: Anhand der Bike+Ride-Offensive muss der An- und Ausbau der Fahrradständer bei Bahnhöfen für die Kommunen vereinfacht werden. Vor Ende 2022 müssen 100.000 zusätzliche Bike+Ride-Plätze an deutscher Seite angelegt werden. Die Bike+Ride-Offensive ist eine Kooperation zwischen Bundesumweltministerium und Deutsche Bahn (DB).

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Fahrradabstellplätze, Doppelstockparker und verschließbare Fahrradabstellplätze (Standardinstallationen DB)

Bedingungen: Über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes wird die Finanzierung von umweltfreundlichen Bike+Ride-Plätzen bis zu 70 % subventioniert.

SUBSIDIEPROGRAMMA: Nationaal klimaatbeschermingsinitiatief - Klimaatbescherming door fietsverkeer

Subsidieverstrekker: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Doel: Klimaatbescherming stimulerend fietsgebruik. Kader scheppen om de het reductiepotentieel van uitstoot van broeikasgassen door stimulerend van fietsgebruik te vergroten, de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen versnellen en het terugdringen van broeikasgassen door middel van investering in de realisatie van regionale modelprojecten.

Mogelijk in te zetten voor: Investeren in regionale initiatieven met een modelkarakter voor een klimaatvriendelijke en aan de behoeften van het fietsverkeer tegemoetkomende inrichting van de openbare weg, voor het opzetten van noodzakelijke en aanvullende fietsinfrastructuur en voor het realiseren van lokale diensten op het gebied van fietsverkeer.

Website: www.ptj.de

SUBSIDIEPROGRAMMA: Gemeentelijke richtlijn Duurzame mobiliteit (investeringsmiddelen)

Subsidieverstrekker: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Doel: Verhoging van het aandeel van het fietsverkeer in het dagelijkse verkeer. Door de fiets als vervoersmiddel in het dagelijkse verkeer aantrekkelijker te maken moet het aandeel van het gemotoriseerde individuele verkeer in de modal split worden teruggebracht en de uitstoot van broeikasgassen worden verlaagd.

Mogelijk in te zetten voor:

- Mobiliteitsstations
- Verbetering van het fietsverkeer: Bewegwijzering, fietsinfrastructuur, hoogefficiënte verlichting, fietsenrekken, fietsenstallingen, groene golven bij verkeerslichten, intelligente verkeersregeling.

Website: www.ptj.de

SUBSIDIEPROGRAMMA: Gemeentelijke richtlijn - Bike+Ride-Offensieven bij stations

Subsidieverstrekker: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Doel: Aan de hand van dit subsidieprogramma moet de aan- en uitbouw van fietsenrekken bij stations voor de gemeenten vereenvoudigd worden. Voor eind 2022 moeten er 100.000 extra Bike+Ride-plaatsen aan de Duitse zijde zijn aangelegd. Dit subsidieprogramma is een samenwerking tussen het Bundesumweltministerium en Deutsche Bahn (DB).

Mogelijk in te zetten voor: Fietsenstallingen, dubbellaags fietsenrekken en afsluitbare fietsenstallingen (standaardinstallaties DB)

Voorwaarden: Via de Gemeentelijke richtlijn Nationale Klimaatbeschermende initiatieven van de deelstaat

Außerdem können auch externe Mittel eingebracht werden. Im Allgemeinen wird von den Kommunen ein 15%iger Eigenbeitrag verlangt.

Website: www.ptj.de/nki/krl/bike-and-ride-offensive

SUBVENTIONSPROGRAMM: Investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte

Subventionsgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ziel: Einschränkung umweltrelevante Treibhausgase

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Modellprojekte auf dem Gebiet von

- Abfallentsorgung
- Abwasseraufbereitung
- Effizienter Nutzung von Energiequellen und Ressourcen
- Verstärkung der Umwelt-Allianz, grünen Stadtlogistik und Senkung der Treibhausgase im geschäftlichen Verkehr
- Smart City (Verknüpfung, Integration und intelligente Steuerung unterschiedlicher ökologischer Infrastrukturen)

Bedingungen: In Frage kommen Kommunen (Städte, Dörfer und Landkreise) und Kooperationsverbände von Kommunen und Betrieben, Unternehmen und sonstigen Institutionen mit einem kommunalen Anteil von mindestens 25 %.

Ausgeschlossen sind Neubauprojekte und Initiativen zur kommerziellen Stromproduktion und Initiativen auf dem Gebiet der Elektromobilität und des Fahrradverkehrs, die bereits für andere Subventionsprogramme der Landesregierung in Betracht komme. Darüber hinaus kann auch für Initiativen auf dem Gebiet von Untersuchung und Entwicklung, nicht im Rahmen von Modellprojekten für kommunalen Klimaschutz, Finanzierung beantragt werden.

Website: www.ptj.de

SUBVENTIONSPROGRAMM: Subventionen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Förderung)

Subventionsgeber: LNVG

Ziel: Verbesserung Öffentlicher Personennahverkehr

Kann möglicherweise eingesetzt werden für: Bushaltestellen, Stadt- und U-Bahnsysteme, Knotenpunkte ÖPNV/ SPNV bei Bahnhöfen (z. B. Plätze für Park + Ride und Bike + Ride), Bushaltestellen,

wordt de financiering van milieuvriendelijke Bike+Ride-plaatsen tot 70 procent gesubsidieerd.

Aanvullend kunnen ook externe middelen worden ingebracht. Over het algemeen wordt van de gemeenten een eigen bijdrage van 15 procent gevraagd.

Website: www.ptj.de/nki/krl/bike-and-ride-offensive

SUBSIDIEPROGRAMMA: Gemeentelijke klimaatbeschermende investeringsprojecten met modelfunctie

Subsidieverstrekker: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Doel: Beperking milieurelevante broeikasgassen

Mogelijk in te zetten voor: Met name modelprojecten op het terrein van

- Afvalverwijdering
- Afvalwaterzuivering
- Efficiënt gebruik van energie- en hulpbronnen
- Versterking van de milieu-alliantie, groene stadslogistiek en verlaging van broeikasgassen in het economisch verkeer
- Smart City (koppeling, integratie en intelligente aansturing van verschillende milieutechnische infrastructures)

Voorwaarden: In aanmerking komen gemeenten (steden, dorpen en districten) en samenwerkingsverbanden van gemeenten en bedrijven, ondernemingen en overige instellingen met een gemeentelijk aandeel van minimaal 25 procent.

Uitgesloten zijn nieuwbouwprojecten en initiatieven ten behoeve van commerciële stroomproductie en initiatieven op het gebied van elektromobilität en het fietsverkeer die al in aanmerking komen voor andere subsidieprogramma's van de deelstaatregering. Daarnaast kan ook voor initiatieven op het gebied van onderzoek en ontwikkeling niet in het kader van modelprojecten voor gemeentelijke klimaatbescherming financiering worden aangevraagd.

Website: www.ptj.de

SUBSIDIEPROGRAMMA: Subsidie voor openbaar regionaal personenvervoer

Subsidieverstrekker: LNVG

Doel: Verbetering openbaar regionaal personenvervoer

Mogelijk in te zetten voor: Bushaltes, stads- en metrosystemen, knooppunten ÖPNV/ SPNV bij stations (bijv. plaatsen voor Park + Ride en Bike + Ride), omnibusstations, buurtbussen, overige lijnbussen en

Bürgerbusse, sonstige Linienbusse und Initiativen zur Förderung des ÖPNV und zeitnahe Informationsbereitstellung. Außerdem werden öffentliche Verkehrsdienstleistungen aus den Regionen (häufig ohne Bahnhof) in mittelgroße Zentrumgebiete (Landesbuslinien) unterstützt.

Website: www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung

NAME DER SUBVENTION: Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden

Subventionsgeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Ziel: Zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Gemeinden stellt das Bundesland finanzielle Unterstützung aufgrund des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) zur Verfügung. Diese finanzielle Unterstützung dient der Verbesserung der Infrastruktur in den Regionen.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für:

- I. Bau oder Erweiterung (darunter vollständige Renovierung und Ausbau in Zusammenhang mit den Verkehrsbedingungen) von
 - wichtigen Verkehrsstraßen in geschlossenen Ortschaften, Erschließungs- und Zufahrtsstraßen ausgeschlossen.
 - speziellen Spuren für Omnibusse
 - wichtigen Zufahrtsstraßen zum interkommunalen Transportnetz,
 - wichtigen Verkehrsstraßen zwischen Ortschaften,
 - Verkehrssteuerungssystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch multimodal) und Umsteigehaltstellen mit Park- oder Halteplätzen und Fahrradabstellplätzen, die der Einschränkung des motorisierten Transports dienen,
 - Gebieten des ÖPNV für im Flächennutzungsplan angewiesene Zentren für den Güterverkehr, einschließlich der in diesen Verkehrsgebieten gelegenen kommunalen Infrastruktur nach §§ 127 und 128 des deutschen Baugesetzbuches und
 - Fahrradwegen und sonstigen geplanten Investitionen zur Stimulierung des Fahrradverkehrs in den Bauverpflichtungen der kommunalen Behörden (Gemeinde oder Landkreise).
- Website:** www.strassenbau.niedersachsen.de/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfen-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html

initiatieven ter bevordering van het openbaar regionaal personenvervoer en realtime informatievoorziening. Bovendien wordt de exploitatie van openbaar vervoer vanuit regio's (veelal zonder station) naar middelgrote centrumgebieden (landesbuslinien) ondersteund.

Website: www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung

SUBSIDIENAAM: Financiële steun van de deelstaat voor verbetering van de verkeerssituaties in de gemeenten

Subsidieverstrekker: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Doel: Ter verbetering van verkeerssituaties in de gemeenten stelt de deelstaat financiële steun beschikbaar op grond van het Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG). Deze financiële steun dient ertoe de infrastructuur in de regio's te verbeteren.

Mogelijk in te zetten voor:

- I. Bouw of uitbreiding (inclusief complete renovatie en uitbouw in verband met verkeersomstandigheden) van
 - voor het verkeer belangrijke wegen in de bebouwde kom met uitzondering van ontsluitings- en toegangswegen,
 - speciale rijstroken voor bussen,
 - voor het verkeer belangrijke aanvoerwegen naar het intergemeentelijk vervoernet,
 - voor het verkeer belangrijke wegen tussen plaatsen,
 - verkeersbeheerssystemen en verkeersinformatiesystemen (ook multimodaal) en overstaphaltes met parkeer- of stopplaatsen en fietsstallingen die tot een inperking van het gemotoriseerd vervoer dienen,
 - openbare verkeersgebieden voor in de bestemmingsplannen aangewezen centra voor goederenverkeer, inclusief de in deze verkeersgebieden gelegen gemeentelijke infrastructuurwerken volgens §§ 127 en 128 van het Duitse Baugesetzbuch en
 - fietspaden en overige voorgenomen investeringen ter stimulering van het fietsverkeer in de bouwverplichtingen van gemeentelijke autoriteiten (gemeenten of districten).
- Website:** www.strassenbau.niedersachsen.de/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfen-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html



und...

Die Wunderline ist eine einzigartige grenzübergreifende und europäische Kooperation, die ab Ende 2024 Groningen und Bremen und alle dazwischen liegenden Bahnhöfe verbinden wird.

und...

De Wunderline is een unieke grensoverschrijdende en Europese samenwerking en verbindt vanaf eind 2024 Groningen en Bremen en alle tussenliggende stations.

SUBVENTIONSPROGRAMM: Verbesserung der Stadt-/Umland-mobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)

Subventionsgeber: N-Bank

Ziel: Verbesserung der Erreichbarkeit von Städten und regionalen Zentren aus der angrenzenden Region über den öffentlichen regionalen Personenverkehr.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für:

- Personalkosten
- Materielle Ausgaben, z. B. Einrichtung von Büros und Räumlichkeiten, Kosten für Telekommunikation, Fortbildung, Marketing
- Ausgaben für technische Systeme, darunter Callcenterfunktion und Software
- Indirekte Ausgaben: Miete für Gebäude, Steuern und Versicherungen
- Mobile Mobilitätszentralen
- Vorbereitende Initiativen, wie Untersuchungen/Konzepte

Bedingungen: Die Subventionen betragen maximal 50 bis 75 % der förderfähigen Ausgaben, mit einem Maximum von 600.000 €. Die maximale Subventionszeit beträgt 36 Monate. Die Initiativen müssen aus dem regionalen Verkehrsplan abgeleitet sein und - sofern anwendbar - mit den Luftqualitätsplänen übereinstimmen. Es besteht die Möglichkeit, gleichzeitig andere öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten zu beanspruchen.

Website: www.nbank.de und www.lnvg.de/mobilitaet/finanzierung-und-foerderung/mobilitaetszentralen

SUBVENTIONSPROGRAMM: Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen)

Subventionsgeber: N-Bank

Ziel: Verbesserung des Personennahverkehrs in dünn besiedelten Gebieten und im ländlichen Raum über flexible Bedienformen. Dazu zählen die bessere Erreichbarkeit von Knotenpunkten sowie Angebote, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen oder erweitern. Der motorisierte Individualverkehr soll zu einer verstärkten Nutzung von CO₂-armen Mobilitätsangeboten verschoben werden.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für:

- Beraterleistungen zur planerischen Vorbereitung, Unterstützung der Betriebsaufnahme und zur Begleitung des Vorhabens
- Betriebskostendefizite, die bei der Erprobung oder beim Betrieb der flexiblen Bedienformen oder alternativen Bedienungsangebote entstehen

SUBSIDIEPROGRAMMA: Verbetering van mobiliteit in de stad en de omliggende regio in het openbaar regionaal personenvervoer

Subsidieverstrekker: N-Bank

Doel: Verbetering van de bereikbaarheid van steden en regionale centra vanuit omliggende regio via het openbaar regionaal personenvervoer.

Mogelijk in te zetten voor:

- Personeelskosten
- Materiële uitgaven, bijv. inrichting van kantoren en ruimten, kosten voor telecommunicatie, bijscholing, marketing
- Uitgaven voor technische systemen, incl. callcenterfunctie en software
- Indirecte uitgaven: Huur van gebouwen, belastingen en verzekeringen
- Mobiele mobiliteitscentrales
- Vorbereidende initiatieven, zoals onderzoeken/concepten

Voorwaarden: De maximale subsidiehoogte is 50 tot 75% van de subsidiabele uitgaven, met een maximum van € 600.000. De maximale subsidieperiode is 36 maanden. De initiatieven moeten zijn afgeleid uit een regionaal vervoersplan en - voor zover van toepassing - in overeenstemming zijn met de luchtkwaliteitsplannen. Het tegelijkertijd aanspraak maken op andere openbare financieringsmogelijkheden is mogelijk.

Website: www.nbank.de en www.lnvg.de/mobilitaet/finanzierung-und-foerderung/mobilitaetszentralen

SUBSIDIEPROGRAMMA: Verbetering van mobiliteit in de stad en de omliggende regio in het openbaar regionaal personenvervoer

Subsidiërende instantie: N-Bank

Doel: Verbetering van het openbaar regionaal personenvervoer in dunbevolkte gebieden en in landelijke regio's via flexibele vormen van dienstverlening. Het gaat onder meer om een betere bereikbaarheid van knooppunten en om diensten ter aanvulling of uitbreiding van de reguliere dienstregeling in gebieden en op momenten dat er weinig vraag is. Er moet een verschuiving komen van gemotoriseerd individueel vervoer naar meer gebruik van CO₂-arme mobiliteitsopties.

Kan eventueel gebruikt worden voor:

- Adviesdiensten voor de voorbereiding van de planning, ondersteuning bij de start van de activiteiten en monitoring van het project.
- Exploitatiekostentekorten die ontstaan tijdens het testen of de exploitatie van de flexibele vormen van dienstverlening of alternatieve diensten.

- Sachausgaben:
 - ...in Verbindung mit der Vorbereitung, der Aufnahme des Betriebs und dem Marketing für das Vorhaben
 - ...für Maßnahmen zur Unterstützung des Einsatzes von Ehrenamtlichen
 - ...Büro- und Raumausstattung, Telekommunikationstechniken
 - ...Ausgaben für Technik, inklusive Software

Bedingungen: Nicht rückzahlbarer Zuschuss. Maximale Förderhöhe 50 %; 60 % in der Übergangsregion Lüneburg der förderfähigen Ausgaben, höchstens 300.000 Euro.

Maximale Projektlaufzeit bis zum 30.06.2022. Auszahlung nach dem Ausgabenerstattungsprinzip.

Nicht förderfähig ist der Erwerb von unbebauten oder bebauten Grundstücken. Gleichzeitige

Inanspruchnahme anderer öffentlicher Finanzierungshilfen ist möglich.

Website: www.nbank.de

SUBVENTIONSPROGRAMM: Touristische Projekte

Subventionsgeber: N-Bank

Ziel: Unterstützung von touristischen Projekten, die zur Anpassung an ein verändertes Informations- und Reiseverhalten im Tourismus, zur Entwicklung wettbewerbsfähiger Organisations- und Angebotsstrukturen oder zur Anpassung an die Folgen der COVID-19-Pandemie in Niedersachsen beitragen.

Kann möglicherweise eingesetzt werden für:

- Innovative Marketingprojekte (1)
- Weiterentwicklung des Tourismus in Niedersachsen (2)
- Neuausrichtung regionaler Tourismusorganisationen zu (3) Destinationsmanagementorganisationen
- Weiterentwicklung bestehender Projektideen für neuartige touristische Angebote (4)
- Entwicklung und Umsetzung digitaler und/oder sonstiger touristischer Maßnahmen, die aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erfolgen (5)
- Besondere touristische Projekte mit erheblichem Landesinteresse (6)
- Zuschuss bis zu 200.000 Euro pro Projekt
- Antragsstichtag ist jeweils der 30. April eines Jahres. Für Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie gilt kein Antragsstichtag.

Bedingungen: Die Förderung beträgt bei Maßnahmen gemäß (1), (2), (3) und (4) bis zu 50 % und gemäß (5) und (6) bis zu 80% der förderfähigen Ausgaben, maximal 100.000 Euro pro Projekt.

Nicht rückzahlbarer Zuschuss.

Website: www.nbank.de

- Materielle kosten:
 - ...in verband met de voorbereiding, het opstarten en de marketing voor het project.
 - ...voor maatregelen ter ondersteuning van de inzet van vrijwilligers
 - ...voor kantoorinrichting en uitrusting van ruimtes, telecommunicatietechnologieën
 - ...voor techniek, inclusief software

Voorwaarden: Niet-terugvorderbare subsidie. Maximale hoogte subsidie 50%; 60% in de overgangsregio Lüneburg van de subsidiabele uitgaven, met een maximum van 300.000 EUR.

Maximale projectduur tot en met 30-06-2022. Uitbetaling volgens het beginsel van terugbetaling van de uitgaven. De aankoop van onbebouwde of bebouwde grond is niet subsidiabel. Het tegelijkertijd aanspraak maken op andere openbare financieringsmogelijkheden is mogelijk.

Website: www.nbank.de

SUBSIDIEPROGRAMMA: Toeristische projecten

Subsidiërende instantie: N-Bank

Doel: Subsidie voor toerismeprojecten die bijdragen tot de aanpassing aan veranderingen in het informatie- en reisgedrag in het toerisme, tot de ontwikkeling van concurrerende organisatie- en aanbodstructuren of tot de aanpassing aan de gevolgen van de COVID 19-pandemie in Nedersaksen.

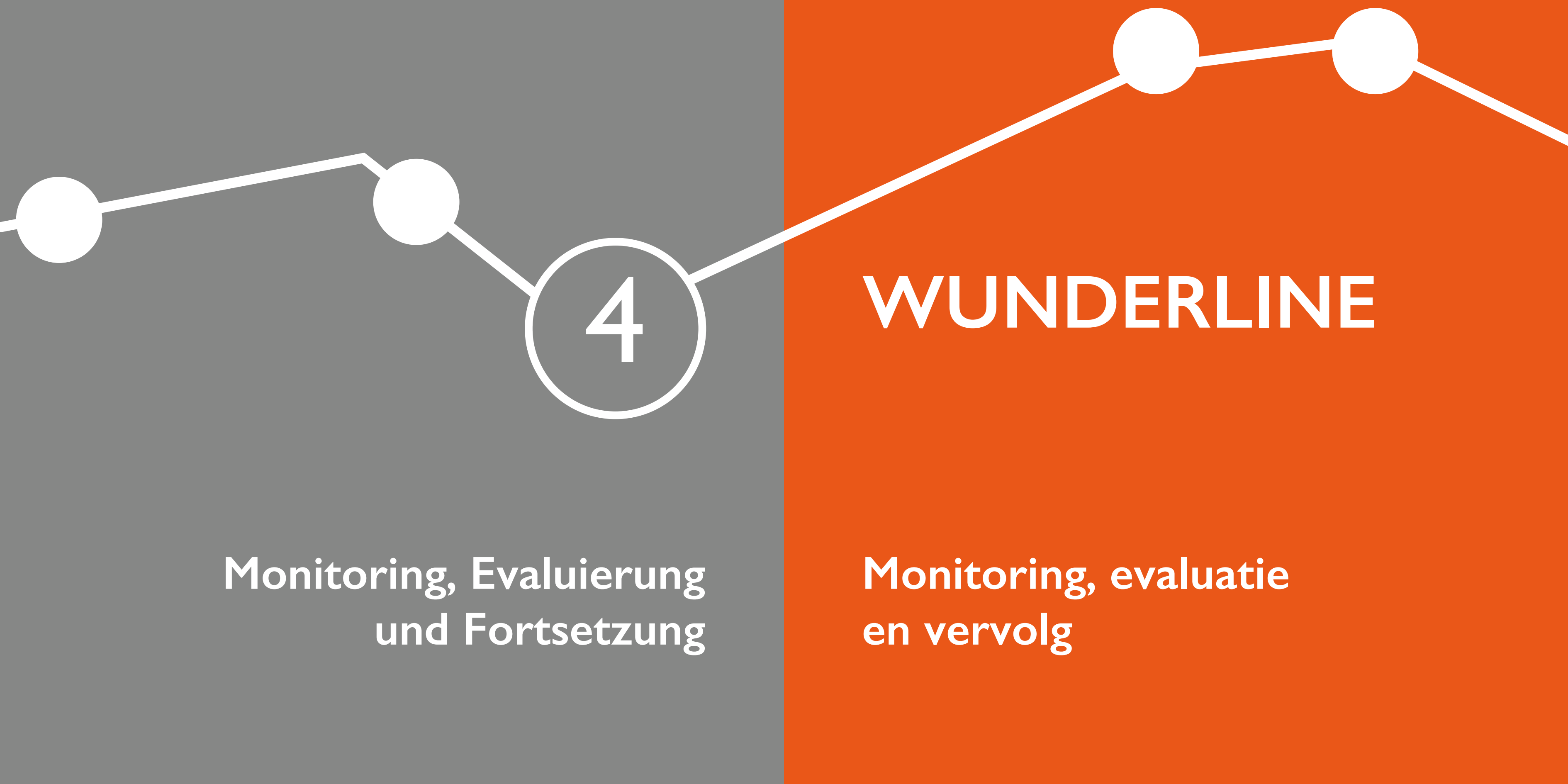
Kan eventueel gebruikt worden voor:

- Innovatieve marketingprojecten (1)
- Verdere ontwikkeling toerisme in Nedersaksen (2)
- Heroriëntering van regionale toeristische organisaties tot (3) organisaties voor het beheer van bestemmingen
- Verdere ontwikkeling van bestaande projectideeën voor nieuwe soorten toeristisch aanbod (4)
- Ontwikkeling en uitvoering van digitale en/of andere toeristische maatregelen in verband met de gevolgen van de COVID 19-pandemie (5)
- Bijzondere toeristische projecten van groot nationaal belang (6)
- Subsidie van maximaal 200.000 euro per project
- De uiterste datum voor de indiening van de aanvragen is 30 april van elk jaar. Er is geen uiterste termijn voor het aanvragen van maatregelen in verband met de COVID 19-pandemie.

Voorwaarden: Voor maatregelen onder (1), (2), (3) en (4) bedraagt de subsidie maximaal 50% en onder (5) en (6) maximaal 80% van de subsidiabele uitgaven, maximaal 100.000 euro per project.

Niet-terugvorderbare subsidie.

Website: www.nbank.de



4

Monitoring, Evaluierung
und Fortsetzung

WUNDERLINE

Monitoring, evaluatie
en vervolg

Einleitung

Wie erwähnt, ist das Durchführungsprogramm ein wertvolles Instrument für das Monitoring der unterschiedlichen Initiativen und Projekte. Im Rahmen des Wunderline-Projekts ist es unser Bestreben, im Jahr 2024 die Anschlussmobilität entlang der Wunderline in einen optimalen Zustand gebracht zu haben, sobald die Friesenbrücke wiederhergestellt und Baustufe I abschlossen wurde. Damit ist dies ein wichtiges Ziel für die Maßnahmen, die in diesem Durchführungsprogramm genannt werden.

Das Net(z)werk INTERREG V A-Projekt Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline läuft bis Mitte 2021. Aufgrund des Mehrwerts, den die Partner im Netzwerk Anschlussmobilität sehen, und zur Unterstützung der erfolgreichen Ausführung der unterschiedlichen Initiativen und Projekte, wurde beschlossen, das grenzüberschreitende Netzwerk Anschlussmobilität fortzusetzen. Wie das Netzwerk fortgesetzt wird, wird nachstehend erläutert.

4.1 Monitoring und Evaluierung

Zusammen mit dem Netzwerk Anschlussmobilität möchten wir die Fortschritte der verschiedenen Projekte beobachten und auf diese Weise den Fortschritt monitoren.

Das Motto lautet dabei: „Gemeinsam sind wir stärker“. Sollten wir bei der Vorbereitung, Durchführung, Planung oder Finanzierung der Projekte auf Hindernisse stoßen, können wir gemeinsam mit dem Netzwerk schauen, wie wir unseren gemeinsamen Einfluss und unsere Anstrengungen einsetzen können, um diese Hindernisse zu beseitigen. Möglicherweise können wir uns gemeinsam dafür einsetzen, eine höhere Priorität oder eine (zusätzliche) Finanzierung von Projekten zu erhalten.

Eine Möglichkeit ist es, einmal im Jahr einen „Projektmonitor Anschlussmobilität Wunderline“ herauszubringen, in dem beurteilt wird, welche Fortschritte die Projekte machen und - erforderlichenfalls - auf ganz bestimmte Probleme hinzuweisen.

Inleiding

Zoals genoemd vormt het Uitvoeringsprogramma een waardevol instrument om de voortgang van de verschillende initiatieven en projecten te monitoren. Vanuit de Wunderline streven we ernaar om de ketenmobilitéit rond de Wunderline in 2024 optimaal op orde te hebben, zodra de Friesenbrücke is hersteld en Bouwstap I is afgerond. Hiermee vormt dit een mooie stip aan de horizon voor de maatregelen die in dit Uitvoeringsprogramma staan genoemd.

Het Net(z)werk INTERREG V A project Netwerk Ketenmobilitéit Wunderline loopt tot medio 2021. Vanwege de meerwaarde die de partners zien in het Netwerk Ketenmobilitéit en ter ondersteuning van de voorspoedige uitvoering van de verschillende initiatieven en projecten, is er besloten een vervolg te geven aan het grensoverschrijdende Netwerk Ketenmobilitéit. De wijze waarop het Netwerk wordt voortgezet, wordt hierna toegelicht.

4.1 Monitoring en evaluatie

We streven ernaar om zoveel mogelijk ketenmobilitéit gerelateerde projecten gereed te hebben zodra de Friesenbrücke is hersteld en bouwstap I van de Wunderline is afgerond. Samen met het Netwerk Ketenmobilitéit willen we de voortgang van de verschillende projecten monitoren en op deze wijze de voortgang bewaken.

‘Samen staan we sterker’ is hierbij het motto. Wanneer er obstakels ontstaan in de voorbereiding, uitvoering, planning of financiering van de projecten, kunnen we samen met het Netwerk kijken op welke wijze we onze gezamenlijke invloed en inspanningen aan kunnen wenden om deze obstakels weg te nemen. Mogelijk kunnen we gezamenlijk optrekken ten behoeve van het verkrijgen van een hogere prioriteit of (extra) financiering van projecten.

Een mogelijkheid is om jaarlijks een ‘Projectenmonitor Ketenmobilitéit Wunderline’ uit te brengen, waarbij wordt beoordeeld wat de voortgang van de projecten is en indien nodig aandacht te vragen voor specifieke obstakels.



und...
Die Wunderline bringt Kommunen und Bürger näher zusammen und sorgt für Austausch und konkrete Zusammenarbeit.



und...
De Wunderline brengt gemeenten en inwoners dicht bij elkaar en zorgt voor uitwisseling en concrete samenwerking.

4.2 Fortsetzung Netzwerk

Wir werden auch nach Mitte 2021 mit dem Netzwerk Anschlussmobilität weitermachen. Das aufgebaute Netzwerk und das Durchführungsprogramm sind schließlich erst dann erfolgreich, wenn die Initiativen und Projekte zur Verbesserung der Anschlussmobilität auch tatsächlich realisiert wurden.

Die Fortsetzung des Netzwerks zielt auf die Umsetzung einiger Aktionen ab:

1. Monitoring des Durchführungsprogramms;
2. Erarbeitung der gemeinsamen Maßnahmen in dafür zusammengestellten Arbeitsgruppen;
3. Reagieren auf neue chancenreiche Entwicklungen;
4. Gewährleistung der Kontinuität der Zusammenarbeit der beteiligten Gemeinden und Landkreise, indem Sitzungen und Arbeitsgruppen initiiert bzw. ermöglicht und unterstützt werden.
5. Weitere Aktualisierung dieses Durchführungsprogramms, möglicherweise bis 2030, parallel zur Realisierung von Baustufe 2 der Wunderline.

Um die Aktionen ausführen zu können, werden wir weiterhin mehrere Netzwerktreffen pro Jahr veranstalten. Während dieser Netzwerktreffen wird der aktuelle Stand der im Rahmen des Durchführungsprogramms erstellten Maßnahmen besprochen und werden die einzelnen Arbeitsgruppen die Updates erläutern. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, neue aussichtsreiche Themen einzubringen, die zu den Zielen des Netzwerks beitragen können. Die Netzwerktreffen können wo möglich zusammen mit den bereits bestehenden Veranstaltungen stattfinden, wie einer Wunderline-Konferenz.

Zu unterschiedlichen Zeitpunkten wird darüber auch über PR-Aktivitäten (Pressemitteilungen, Wunderline-Website und Social Media) berichtet werden.

Darüber hinaus können neue Arbeitsgruppen zu bestimmten Themen eingerichtet werden. Diese Arbeitsgruppen befassen sich mit der weiteren Vertiefung eines Themenbereichs, um so zu konkreten Vereinbarungen und (gemeinsamen) Maßnahmen zu gelangen.

Schließlich ist es wichtig, jährlich Bericht beim Lenkungsausschuss Wunderline und den Entscheidungsträgern innerhalb des Netzwerks Anschlussmobilität zu erstatten. Die niederländischen und deutschen politischen Vertreter Anschlussmobilität, die im Lenkungsausschuss Wunderline sitzen und der regionale Ansprechpartner für die Entwicklungen auf dem Gebiet der Anschlussmobilität, spielen dabei eine wichtige Rolle.

4.2 Voortzetting Network

Ook na medio 2021 gaan we door met het Network Ketenmobiliteit. Het opgebouwde Network en het Uitvoeringsprogramma zijn immers pas succesvol wanneer de initiatieven en projecten ter verbetering van de ketenmobiliteit ook daadwerkelijk gerealiseerd zijn.

De voortzetting van het Network zal gericht zijn op uitvoering van een aantal acties:

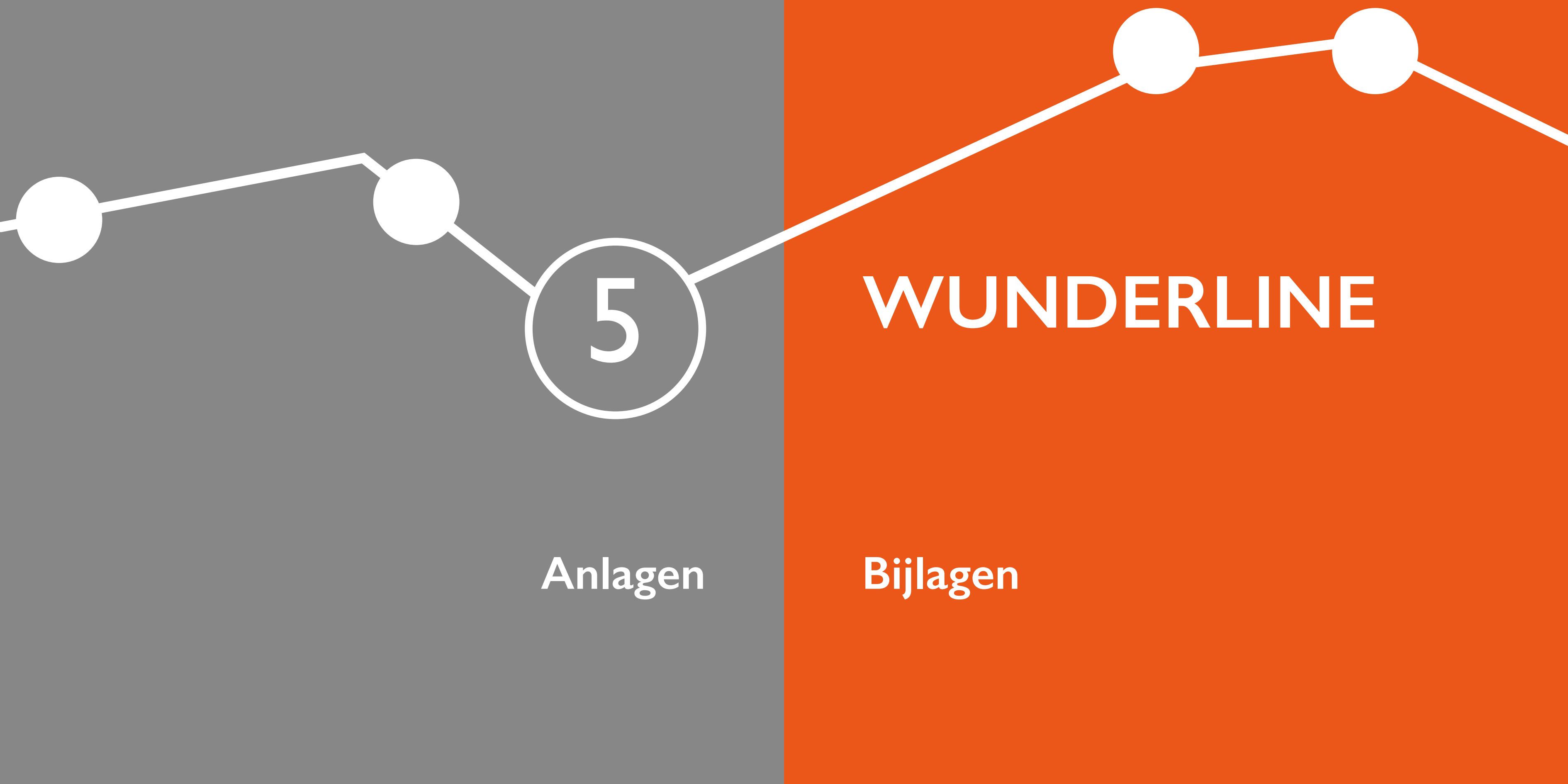
1. Monitoren van het uitvoeringsprogramma;
2. Verder uitwerken van gezamenlijke maatregelen in de daarvoor opgerichte werkgroepen;
3. Nieuwe thema's oppakken wanneer deze kansrijk zijn;
4. Waarborgen van de continuïteit van de samenwerking van de betrokken gemeenten en Landkreisen door het initiëren, faciliteren en ondersteunen van bijeenkomsten en werkgroepen;
5. Verdere actualisering van dit Uitvoeringsprogramma, mogelijkerwijs richting 2030, parallel aan realisatie van Bouwstap 2 van de Wunderline.

Om de acties uit te kunnen voeren organiseren we wederom een aantal netwerkbijeenkomsten per jaar. Tijdens deze netwerkbijeenkomsten wordt de stand van zaken van de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma besproken en worden updates gegeven vanuit de werkgroepen. Daarnaast is er ruimte om nieuwe kansrijke thema's in te brengen, die kunnen bijdragen aan de doelen van het Network. De netwerkbijeenkomsten kunnen waar mogelijk samen met reeds bestaande evenementen georganiseerd worden, zoals een Wunderline-conferentie.

Op diverse momenten zal hierover ook via PR-activiteiten (persberichten, Wunderline website en social media) worden bericht.

Daarnaast kunnen nieuwe werkgroepen rond bepaalde thema's worden opgericht. Deze werkgroepen zijn gericht op het verder uitwerken van een thema om zo te komen tot concrete afspraken en (gezamenlijke) maatregelen.

Tot slot is het van belang om jaarlijks een rapportage af te geven richting de Wunderline Stuurgroep en de bestuurders binnen het Network Ketenmobiliteit. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de Nederlandse en Duitse bestuurlijke vertegenwoordigers Ketenmobiliteit die zitting hebben in de Wunderline Stuurgroep en regionaal aanspreekpunt zijn voor de ontwikkelingen op het gebied van ketenmobiliteit.



5

Anlagen

WUNDERLINE

Bijlagen

I. Teilnehmer Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline

I. Deelnemers Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline



Partner Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline Partner Netwerk Ketenmobiliteit Wunderline	Politisch zuständig Bestuurlijke contactpersonen	Fachlich zuständig Ambtelijke contactpersonen
Gemeente Groningen	Wethouder Philip Broeksma	Dörte Mierau Menno Oedekerk Joost Nussy
Gemeente Midden-Groningen	Wethouder Jaap Borg	Dries Doeven Marjolein Vulpes Marleen Godlieb
Gemeente Oldambt	Burgemeester Cora-Yfke Sikkema Wethouder Jurrie Nieboer	Ruurdjan Bakker Hans de Wolf Edwin van der Woude
Gemeinde Bunde	Bürgermeister Gerald Sap	Manfred de Buhr Sandra Brand
Stadt Weener	Bürgermeister Ludwig Sonnenberg	Andreas Sinnigen Maren Baumann
Gemeinde Westoverledingen	Bürgermeister Theo Douwes	Rolf Hüser Tomke van Lessen Kirsten Beening
Landkreis Leer	Landrat Matthias Groote	Monika Loger Kathrin Richter Tomke Lübbehüsen
Stadt Leer	Bürgermeisterin Beatrix Kuhl	Christiane Wuesteney-Arbabi Marketing Martina Salie
Samtgemeinde Jümme	Bürgermeister Johann Boelsen	Birgit Struckholt Jan Kaymer
Landkreis Ammerland	Landrat Jörg Bensberg	Thomas Mittwollen Regine Miotk
Gemeinde Apen	Bürgermeister Matthias Huber	Peter Rosendahl
Stadt Westerstede	Bürgermeister Michael Rösner	Jörg Nappe Hille Brandt

Partner Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline Partner Network Ketenmobiliteit Wunderline	Politisch zuständig Bestuurlijke contactpersonen	Fachlich zuständig Ambtelijke contactpersonen
Gemeinde Bad Zwischenahn	Bürgermeister Arno Schilling	Wolfgang Piepenburg Carsten Meyer Dennis Stoffers
Landkreis Oldenburg	Landrat Carsten Harings	Maik Ehlers
Stadt Oldenburg	Oberbürgermeister Jürgen Krogmann	Norbert Korallus Roland Hentschel Ina Lehnert-Jenisch
Gemeinde Hatten	Bürgermeister Christian Pundt	Marina Franz
Gemeinde Hude	Bürgermeister Holger Lebedinzew	Sebastian Bothe Martina Weisensee
Gemeinde Ganderkesee	Bürgermeisterin Alice Gerken	Sabine Finke Peter Meyer
Stadt Delmenhorst	Oberbürgermeister Axel Jahnz Dezernentin Bianca Urban	Angela Krummen Carsten Jöhnk
Provinz Groningen	Gedeputeerde Fleur Gräper-van Koolwijk	Jans Zwiers (<i>Projectleider Team Wunderline</i>) Bettina Fabich (<i>Projektkoordinatorin Team Wunderline</i>) Francisca de Jong (<i>Hub-programma</i>) Hindrik de Haan (<i>Hub-programma</i>) Saskia Zwiers (<i>Programma Fiets</i>)
Land Niedersachsen	Staatssekretär Dr. Berend Lindner	Rolf Gevers

Externe Berater Netzwerk Anschlussmobilität Wunderline Expertgroep Network Ketenmobiliteit Wunderline	Kontaktpersonen Contactpersonen
LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen)	Stephan Börger Julia Pohlmann
OV-bureau Groningen Drenthe	Erwin Stoker Hans Vooges
ZVBN (Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen)	Christof Herr Stephan Baute
VEJ (Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade)	Tilli Rachner
IHK Ostfriesland u. Papenburg (Industrie und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg)	Arno Ulrichs Kerstin Kontny
Hub-programma Groningen-Drenthe	Almer Top
Arriva	Justin Rienks

2. Gesamttabelle mit Projekten und Initiativen

Maßnahme / Maatregel	Fertig / Gereed	Angestrebte Investitionen / Beoogde investeringen
Ausbau Hauptbahnhof Groningen / Uitbreiding Hoofdstation Groningen	2023	ca. 340 Mio. € (Gesamtinvestitionen Groningen „Sporzone“) / ca. €340 miljoen (totale investeringen Spoorzone Groningen)
Ausbau Groningen Europapark / Uitbreiding Groningen Europapark	2022	ca. 340 Mio. € (Teil der Investitionen in „Sporzone“) / ca. €340 miljoen (Onderdeel van investeringen in Spoorzone Groningen)
Baumaßnahmen Bahnhofsgebiet Hoogezand-Sappemeer / Aanpak stationsgebied Hoogezand-Sappemeer	*	ca. 0,6 Mio. € (zuzüglich Neugestaltung des Bahnhofplatzes und möglicherweise Unterführung) / ca. €0,6 miljoen (excl. herinrichting voorplein en eventuele onderdoorgang)
Baumaßnahmen Bahnhofsgebiet Zuidbroek / Aanpak stationsgebied Zuidbroek	*	**
Baumaßnahmen Bahnhofsgebiet Scheemda / Aanpak stationsgebied Scheemda	2023	ca. 0,2 Mio. € / ca. €0,2 miljoen
Reaktivierung Bahnhof Bunde / Reactivering Station Bunde	2024	ca. 1,4 Mio. € / ca. €1,4 miljoen
Baumaßnahmen Bahnhofsumgebung / Weener Aanpak stationsomgeving Weener	2021	ca. 0,6 Mio. € / ca. €0,6 miljoen
Reaktivierung Bahnhof Ihrhove und / Bahnhofsumgebung Reactivering station Ihrhove incl. stationsomgeving	2025	ca. 2,5 Mio. € / ca. €2,5 miljoen
Radschnellweg Emden – Leer – Westoverledingen – Papenburg / Fietssnelweg Emden – Leer – Westoverledingen – Papenburg	*	**
Neugestaltung Bahnhofplatz Leer / Herinrichting voorplein station Leer	2023	ca. 3,7 Mio. € / ca. € 3,7 miljoen
Baumaßnahmen Bahnhofsumgebung Augustfehn / Aanpak stationsomgeving Augustfehn	2022	ca. 3,1 Mio. € (Bau Anschluss Nordseite) / ca. € 3,1 miljoen (aanleg aansluitvoorzieningen noordzijde)
Verbesserung Bahnhofsgebiet Westerstede-Ocholt / Verbetering stationsgebied Westerstede-Ocholt	2024	Noch festzulegen / nog nader te bepalen
Reaktivierung der Anschlussgleise Westerstede / Westerstede Reactivering aansluitspoor Westerstede	*	**
Neubau Parkgarage Bad Zwischenahn / Nieuwbouw parkeergarage Bad Zwischenahn	2024	ca. 7 Mio. € / ca. €7 miljoen
Radschnellweg Bad Zwischenahn – Oldenburg / Fietssnelweg Bad Zwischenahn – Oldenburg	*	**
Verbesserung Bahnhofsgebiet Oldenburg-Wechloy / Verbetering stationsgebied Oldenburg Wechloy	*	ca. 0,4 Mio. € / ca. € 0,4 miljoen
Ausbau Bahnhofplatz Nord in Oldenburg / Uitbreiding Stationsplein Noord in Oldenburg	2022	ca. 0,5 Mio. € / ca. € 0,5 miljoen
Radschnellweg Oldenburg – Sandkrug (Hatten) / Fietssnelweg Oldenburg – Sandkrug (Hatten)	2022	**
Verbesserung Knotenpunkt Kirchhatten / Sandkrug / Verbetering knooppunt Kirchhatten / Sandkrug	2022	ca. 3 Mio. € / ca. €3 miljoen
Verbesserung Bahnhofsumgebung Hude / Verbetering stationsomgeving Hude	*	ca. 0,3 Mio. € (Hude-Nord / Bahnhofsvorplatz), Hude-Süd noch festzulegen / ca. €0,3 miljoen (noordzijde), zuidzijde nog nader te bepalen
Umgestaltung und Neuentwicklung Bahnhofsumfeld Delmenhorst / Herinrichting en herontwikkeling stationsgebied Delmenhorst	*	**
Erweiterung der Bike&Ride-Abstellmöglichkeiten Delmenhorst / Uitbreiding Bike&Ride-parkeervoorzieningen Delmenhorst	2022	**
Vorfahrt für den Fahrradverkehr auf der Strecke Ganderkesee - Delmenhorst / Voorrangroute voor fietsverkeer Ganderkesee - Delmenhorst	2024	**
Verbesserung Ticketing Wunderline / Verbetering Ticketing Wunderline	2024	**
Verbesserung Anschluss regionale Buslinien an die Wunderline / Verbetering aansluiting regionale buslijnen op Wunderline	2024	ca. 7 Mio. € zusätzlich/Jahr / ca. 7,0 miljoen extra/jaar
Wunderline-Go App / Wunderline-Go App	2021	
Hubs als Startpunkt für Fahrradtouren und Wanderungen in der Freizeit / Hub's als startpunt voor recreatieve fiets- en wandeltocht	2024	

* Noch nicht bekannt / Nog niet bekend

** Noch festzulegen / Nog nader te bepalen

Impressum

Durchführungsprogramm Anschlussmobilität

Auftraggeber:

Provinz Groningen

Zusammenstellung des Durchführungsprogramm:

Jans Zwiers, Bettina Fabich, Eline Luchtenberg en Jan Oostenbrink
in Zusammenarbeit mit Netzwerk Anschlussmobilität

Umschlagentwurf und grafisches Konzept:

Vonc Communicatie

Text:

Provinz Groningen

Auflage: 450

Copyright ©2021: Provinz Groningen, Wunderline

Fragen und/oder Anregungen?

Mail an wunderline@provinciegroningen.nl

Website: www.wunderline.nl / www.wunderline.nl/de



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

Colofon

Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit

Opdrachtgever:

Provincie Groningen

Samenstelling Uitvoeringsprogramma:

Jans Zwiers, Bettina Fabich, Eline Luchtenberg en Jan Oostenbrink
in samenwerking met Netwerk Ketenmobiliteit

Ontwerp omslag en binnenwerk:

Vonc Communicatie

Teksten:

Provincie Groningen

Oplage: 450

Copyright ©2021: provincie Groningen, Wunderline

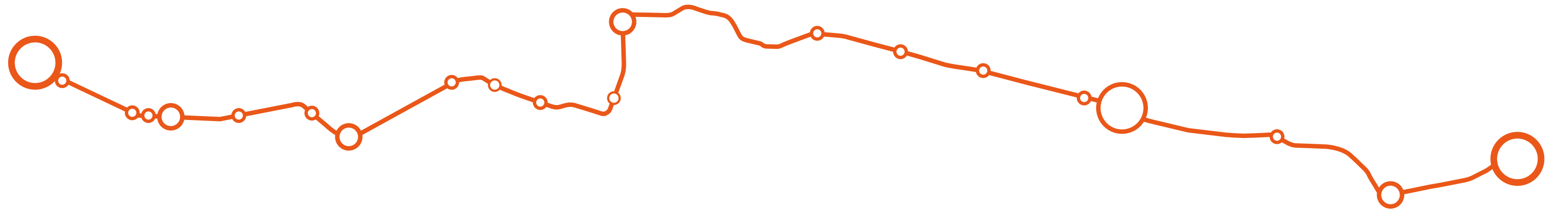
Vragen en/of suggesties?

Mail naar wunderline@provinciegroningen.nl

Website: www.wunderline.nl / www.wunderline.nl/de



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.



INTERREG
Deutschland
Niederland



Europäische Union
Europese Unie