

Zusammenfassung Untersuchung der umsteigefreien Verbindung Groningen-Bremen.

Anlass

In der Wunderline-Lenkungsgruppe vom 21. April 2022 haben das Land Niedersachsen, die Provinz Groningen und Bremen ihre Absicht bekundet, die letzte noch ausstehende Vereinbarung aus der Kooperationsvereinbarung vom 7. Februar 2019 zu konkretisieren. In der Kooperationsvereinbarung wurde vereinbart, für die dritte Baustufe zu prüfen, ob und wie eine direkte Zugverbindung ohne Umsteigen in Leer kostengünstig gestaltet werden kann. Während die Realisierung der Baustufe 1 in vollem Gange ist, wurde zwischenzeitlich festgestellt, dass sich die Kosten der Baustufe 2 (aber auch von 1) als deutlich höher erweisen als ursprünglich geschätzt. Es besteht der Wunsch, eine ausreichende Perspektive für die weitere Entwicklung der Wunderline zu haben. Es wurde daher beschlossen, die Möglichkeiten zu untersuchen, einen umsteigefreien Zug in Leer einzurichten, der die gesamte Region in gleicher Weise bedient wie der heutige RE/IC zwischen Leer und Bremen. Die Studie reagiert auf die jüngsten Entwicklungen in Europa, Deutschland und den Niederlanden, wie z.B.:

- EU: Green Deal - Entwicklungen, bei denen die Stärkung des internationalen Schienenverkehrs im Vordergrund steht.
- Mit einem direkten Zug haben die nördlichen Grenzregionen die Möglichkeit, sich bequemer und ohne Umsteigen in Leer an die europäischen Bahnverbindungen anzuschließen, die in Zukunft in Bremen und Groningen halten werden.

Ziel der Studie war es auch, herauszufinden, ob alternative und möglicherweise kostengünstigere Lösungen sowohl kurz- als auch langfristig möglich sind, und zwar als erster Schritt in Richtung der geplanten Stufe 2, indem nach Stufe 1 ein Zug ohne Umsteigen in Leer (ein-, zwei- oder dreimal täglich) eingesetzt wird, um kurzfristig ausreichende Perspektiven für den weiteren Ausbau der Verbindung zu erhalten und auch Zeit zu haben, um die Finanzierung für Stufe 2 zu regeln.

Die Studie wurde von der Schweizer Forschungsgesellschaft SMA durchgeführt.

Ausgangspunkte und betrachtete Varianten

Im Vorfeld wurden die folgenden Annahmen festgelegt:

- Berücksichtigung der Öffnungszeiten der Friesenbrücke und der Brücken auf der niederländischen Seite.
- Keine Qualitätseinbußen bei der bestehenden Versorgung, wie sie nach 2025 (nach Abschluss der Baustufe 1) vorgesehen sind
- Begrenzte längerfristige Investitions- und Betriebskosten und keine kurzfristigen Investitionskosten.

Von den verschiedenen möglichen Lösungen wurden einige vielversprechende genauer untersucht und anhand der Annahmen getestet. In der nachstehenden Tabelle sind die Varianten aufgeführt.

Varianten	Langfristig	Kurzfristig	Erläuterung der Varianten
RS30 variant	Halbstündliche Verbindung westlich von Leer Fahrzeit 2,18 Stunden	Ca. 3 Mal pro Tag Fahrzeit 2,18 Stunden	Der bestehende RS30, der derzeit stündlich zwischen Bremen und Bad Zwischenahn verkehrt, wird bis Groningen weitergeführt. In Kombination mit dem IC/RE-Angebot zwischen Bremen und Norddeich wird durch die Verlängerung dieses Zuges nach Leer und weiter nach Groningen ein Halbstundentakt zwischen Bremen und Leer und ein Stundentakt zwischen Leer und Groningen angeboten.
On Top	Zusätzlicher Zug einmal alle 2 Stunden Mit Fahrzeit 2,03 Stunden	3-mal täglich Mit einer Fahrzeit von 2,15 Stunden	Es handelt sich um einen zusätzlichen Zug, der unabhängig vom bestehenden Angebot verkehrt. Wenn der Zug fährt, wird er etwa halbstündlich zwischen Groningen und Bremen verkehren.
Flügel oder alternieren	Flügel, Mit einer Fahrzeit von 2,27 Stunden	Ca. 3-mal am Tag. Alternieren Mit Fahrzeit 2.30 Stunden	In dieser Variante fährt der bestehende RE (mit Frequenz 1x/2h) abwechselnd nach Groningen statt nach Wilhelmshaven/Norddeich. Langfristig wird der Zug in Leer geteilt/kombiniert.

Zusammenfassung der untersuchten Varianten

Ergebnisse der Studie

In den nachstehenden Tabellen werden die untersuchten Varianten danach bewertet, wie gut sie die Annahmen erfüllen.

Langfristige Varianten und Beurteilung	Keine Auswirkungen auf die Öffnungszeiten Friesenbrücke und Wildervanck kanal	Keine Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Qualität der vorhandenen Angebote	Erwartete günstigere Investitionskosten im Vergleich zum geplanten Bauschritt?	Sonstige Bemerkungen
RS30-Variante	✓	✓	✓	Zusätzliche Untersuchungen zur Kapazität in Groningen und Bremen wünschenswert
Extra Zug	✓	✓ (*)	✗	Zusätzliche Untersuchungen zur Kapazität in Groningen und Bremen wünschenswert (*) Der Schnellzug Groningen - Leer fährt nicht alle zwei Stunden über Weener hinaus.
Aufteilen und Kombinieren	✓	✗	✓	Logistik zu unzuverlässig und daher unerwünscht

Langfristige Varianten und Bewertung

Kurzfristige Varianten und Bewertung	Beeinflussung der Öffnungszeiten Friesenbrücke und Wildervanck kanal	Keine Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Qualität der vorhandenen Angebote	Ohne Investition möglich?	Sonstige Bemerkungen
RS30-Variante	✗	✗	?	Zusätzliche Maßnahmen könnten für Zeiten in Groningen erforderlich sein
Extra Zug	✗	✗	?	Zusätzliche Maßnahmen könnten für Zeiten in Groningen erforderlich sein
Alternieren	✓	✗	✓	Logistik zu unzuverlässig und daher unerwünscht

Kurzfristige Varianten und Bewertung

Es kann festgestellt werden, dass keine der **kurzfristigen** Varianten die zuvor formulierten Annahmen erfüllt. Die untersuchten Zugverbindungen sind von den festgelegten Öffnungszeiten der Friesenbrücke betroffen und stellen ein Risiko für die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des bestehenden Angebots dar. Darüber hinaus werden voraussichtlich zusätzliche Maßnahmen am Bahnhof Groningen erforderlich sein.

Für einen umsteigefreien Zug in Leer erscheint **langfristig** die Variante RS30 empfehlenswert. Eine Verdichtung des Angebots auf einen Halbstundentakt zwischen Leer und Oldenburg ist in Deutschland bereits ein langfristiges Ziel (Deutschlandtakt). Diese Variante hat eine um 7 Minuten längere Fahrzeit als Baustufe 2. Neben geringeren Investitionen als in der Baustufe 2 weist diese Variante Investitionen mit größerem Mehrwert für ein hochwertiges Schienennetz, insbesondere zwischen Leer und Oldenburg, auf. Der Zugverkehr wird nicht durch die Öffnungszeiten der Friesenbrücke beeinträchtigt.

Im Hinblick auf eine mögliche Weiterführung wäre zu prüfen, wie die Kapazitäten in Groningen und Bremen genutzt werden können, da in beiden Bahnhöfen der Platz dafür begrenzt ist. Darüber hinaus wäre zu prüfen, wie viel rollendes Material (voraussichtlich mindestens sechs) für den internationalen Zugverkehr angeschafft werden sollte. Die höhere Frequenz als in Stufe 2 zwischen Leer und Bad Zwischenahn bedeutet auch höhere Betriebskosten, die jedoch durch höhere Fahrgastzahlen und

Einnahmen ausgeglichen werden dürften. Eine solche Variante wird frühestens 2036 (Ende des aktuellen LNVG-Vertrages) betriebsbereit sein.

Groningen, Hannover

Juni 2023

www.wunderline.eu