

Van: Frank Menger

Onderwerp: Concessie 2035, schaalprong grensverkeer spoor openbaar vervoer met Niedersachsen + Münster
Datum: zondag 14 januari 2024 11:57:23
Bijlagen: 2008687.pdf
Landkreis Emsland - Pressemitteilungen - Aktuell - Bürger und Behörde.pdf
rz-ihk-positionspapier-schieneinfrastruktur-data.pdf
Positionen zur Schieneninfrastruktur - Oldenburgische IHK.pdf
2024-01-12_NWZ Bahngipfel Nordwest.pdf

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Bij onze Duitse burens spelen een aantal zaken die direct weer de concessie raakt die Arriva momenteel uitvoert. Het voorstel waar de ambtelijke uitvoering van de provincie Groningen mee komt is ver onder de maat die de consumentenorganisaties niet zouden moeten accepteren. Het is qua planning niveau van 1995 met een marginaal plusje erop. Hier biedt "Nij begun" ook kansen voor de achterstallige MIRT financiering van het spoornetwerk in Noord-Nederland. Van "Nij begun" zou 25% procent van de toegezegde 22 miljard euro in de aftandse spoorinfrastructuur gestoken moeten worden om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken. Naar 'Leefbaarheid' gaat al 30 jaar lang 300 miljoen euro. Maar het gebrek aan de juiste spoorinfrastructuur is ook onderdeel van de ereschuld waar het Ministerie van I&W en Prorail constant zaken blokkeren vanaf 1980 toen de 'Mainportstrategie' inging tot op heden. Zie de blokkade voor ontvlechten bij Meppel? En dit kan binnen 3 jaar geregeld zijn in plaats van de 9 die Prorail beweert.

Dit staat inmiddels op de Duitse agenda waar Noord-Nederland via de concessie afspraken met de LNVG (lnvg.de) gewoon een breed frequent aanbod over de landsgrens nodig is. Het is absurd bepaalde plaatsen en die wel via de A31 te bereiken zijn. Maar je er niet kan komen vanuit Assen, Hoogeveen, Leeuwarden of Groningen per trein. Terwijl de Emslandstrecke er ligt? Volgens de heren Andre Buikhuizen en Herman Sinnema vinden dat er 'geen vraag naar is'! Op welke onderzoeken baseren zij zich en waarom worden de OVCP hier niet over geïnformeerd en betrokken? Als het in het nog dunner bevolkte gebied tussen Zwitserland en Frankrijk kan met een grote stad als Genève als knooppunt kan dat ook met Groningen.

- <https://www.ihk.de/oldenburg/geschaeftsfelder/unsere-region/infrastruktur/schieneinfrastruktur-5758802>
- <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5758806/170f05e9f1222f4eb0965b2e41490af8/rz-ihk-positionspapier-schieneinfrastruktur-data.pdf>
- <https://www.emsland.de/buerger-behoerde/aktuell/pressemitteilungen/hoehere-taktung-im-schieneverkehr-anvisiert.html>

Friesenbrücke

Uit navraag van de Die Linke blijkt dat de openingstijden voor de Friesenbrücke voor de scheepvaart en trein omgewisseld kunnen worden. Het gaat om 2 tot 3 coasters per dag ten opzichte van een uitgebouwde dienstregeling om zeker 16 treinen per uur vice versa over de Friesenbrücke. Maar daarvoor moet anders naar het gedateerde 1995 aanbod met de regionale trein gekeken worden. Ook een Duitse ICE of IC kan met een wisselstraat vanaf Groningen komend naar het Zuiden direct met midden- en zuidelijk Duitsland verbonden worden. Dit stond in het vorige coalitieakkoord op pagina 18, maar daar is NOOIT iets meegedaan tijdens de afgelopen periode een strategische blunder.

Context Wunderline

- <https://www.rtvnoord.nl/nieuws/1114037/treinen-naar-duitsland-rijden-bijna-het-hele-jaar-niet-straks-nieuw-station-vlak-over-de-grens>
- <https://www.oogtv.nl/2024/01/bijna-eeen-jaar-geen-treinen-vanuit-groningen-naar-duitsland/>

Momenteel komen de Duitsers hun afspraken omtrent de Wunderline na. Maar Nederland blijft zwaar in gebreke. Dit valt vooral op het conto van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en Prorail te schrijven. Want hier gebeurt 0,0 aan verhoging snelheid van het baanvak Groningen - Bad Nieuweschans noch aan forse capaciteitsverhoging door Zuidbroek - Bad Nieuweschans compleet te verdubbelen. Dit haalt de reistijd met tientallen minuten naar beneden tussen Groningen en Bad Nieuweschans. Bij de stations Scheemda, Winschoten en Bad Nieuweschans verdoen de treinen tijd door dat ze op elkaar moeten wachten. Dit maakt de trein ook door deze snelheidsverlagende infrastructuur een onaantrekkelijk aanbod.

In het aanbod horen directe treinen vanaf of via Groningen HS heel westelijk Noord-Duitsland te kunnen bedienen. Ik mis de volgende relaties in het aanbod:

1. Groningen - Emden -(Aurich)
2. Groningen - Ihrhove - Papenburg - Meppen - Münster
3. Groningen - Oldenburg
4. Groningen - Osnabrück

De bovenstaande relaties zijn minimaal in een 30 minuten aanbod.

Laat dit voorbeeld een inspiratie zijn. Hier wordt bewezen van 'Kan niet, bestaat niet'

Bijvoorbeeld de Zwitserse en Franse Jura met een goed ontworpen grensoverschrijdend openbaar vervoer spoornetwerk. De link: <https://www.lemanexpress.com/en/>

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/8308 –**

Friesenbrücke – Nutzbarkeit durch die Bahn und Baustand

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Friesenbrücke über die Ems bei Weener wurde 2015 durch ein Schiff stark beschädigt. Bis 2024 soll dort deshalb die größte Hub-Drehbrücke Europas gebaut werden. Das Hauptziel der Drehbrücke ist eine bessere Vereinbarkeit von Bahn- und Schiffsverkehr. Jüngst gab es allerdings Presseberichte, dass die Brücke nur sehr eingeschränkt jeden Tag für den Schienenverkehr nutzbar sein soll (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Fahrgastverbaende-kritisieren-Plaene-fuer-Friesenbruecke-Weener,friesenbruecke430.html).

Die Kosten erhöhten sich von der Reparatur der alten Brücke für 30 Mio. Euro (www.weser-kurier.de/niedersachsen/neue-friesenbruecke-fuer-30-millionen-euro-doc7e3rosqinsx7fl59vi) nach der ersten Planung für die neue Drehbrücke auf 66 Mio. Euro (www.haz.de/der-norden/groesser-teurer-spaeter-die-neue-friesenbruecke-kommt-erst-2024-QUR5CYWJQFZSPCN5AYVDOJA7MQ.html), im Mai 2018 laut einem internen Bericht der Bahn auf 96 Mio. Euro (www.zeit.de/news/2020-11/29/bahn-neubau-der-friesenbruecke-bei-weener-liegt-im-zeitplan), im Juni 2021 laut Kostenberechnung der Bahn auf 125 Mio. Euro (bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/9082/docs/PR_friesenbruecke_infoveranstaltung_20210617.pdf), 2022 schon auf mehr als 200 Mio. Euro (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-weener-kosten-fuer-friesenbruecke-mehr-als-200-millionen-euro-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220823-99-490274).

1. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung die Aussagen eines Presseberichts (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Fahrgastverbaende-kritisieren-Plaene-fuer-Friesenbruecke-Weener,friesenbruecke430.html) zu, dass die Bahngleise der Friesenbrücke
 - a) nur 20 Minuten pro Stunde befahren werden dürften,
 - b) obwohl nur ein bis zwei Schiffe am Tag passieren würden?
2. Wenn ja, wie erklärt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die geringe Nutzbarkeit für den Schienenverkehr trotz geringen Schiffsverkehrs?

3. Sofern die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Zahlen nicht zutreffen, mit welcher Nutzbarkeit der Friesenbrücke für den Schiffsverkehr pro Stunde bzw. pro Tag rechnet die Bundesregierung?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Grundstellung ist die Brücke geschlossen und steht sowohl dem Schienenverkehr als auch den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Sollte ein Öffnungsvorgang aufgrund einer Schiffsquerung erforderlich werden, stehen nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den Schienenweg mindestens 20 Min./Std. zur Verfügung.

Brückenöffnungen werden für Schiffspassagen durch Binnenschiffe mit einem erhöhten Aufbau und Seeschiffe mit einem entsprechenden Tiefgang erforderlich. Die Passagen mit einer notwendigen Brückenöffnung erfolgen in der Regel zu den Tidehochwasserzeiten. Nach Auskunft der DB AG wird von maximal 5 Öffnungen/Tag ausgegangen. Für den Schiffsverkehr ist die Brücke somit für maximal 24,5 Min./Std. geöffnet.

4. Mit wie vielen Schiffen pro Tag, Woche und Monat im Schnitt, für welche die neue Friesenbrücke gedreht werden muss, rechnet die Bundesregierung?

Nach Auskunft der DB AG wird mit ca. 1.000 Drehungen/Jahr gerechnet.

5. Wie lange wird es nach Kenntnis der Bundesregierung dauern, die neue Friesenbrücke zu drehen (jeweils zwischen der vollen Nutzbarkeit für den Schienenverkehr oder den Schiffsverkehr)?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die geplante Bewegungszeit für den Öffnungs- und Schließvorgang insgesamt ca. 15,5 Minuten.

6. Mit welchen genauen Kosten (einschließlich Geh- und Radweg) rechnet die Bundesregierung momentan für die neue Friesenbrücke, und wer (Bund, Land, Kommunen, Sonstige) trägt davon welchen Anteil?
8. Kann die Bundesregierung die Aussage der Niedersächsischen Landesregierung bestätigen, dass die Finanzierung der Kosten für die neue Friesenbrücke von mehr als 200 Mio. Euro gesichert ist (www.mw.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/finanzierung-der-friesenbruecke-vertraglich-gesichert-224155.html), und gibt es für die gesamte Summe schon Finanzierungsvereinbarungen (bitte die Vereinbarungen mit Datum, Summe und Beteiligten auflisten)?

Die Fragen 6 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem mit der DB Netz AG abgestimmten Finanzierungsplan geht die Bundesregierung von Gesamtkosten in Höhe von 210,429 Mio. Euro aus. Davon beträgt der Bundesanteil 195,76 Mio. Euro, der Landesanteil 12,6 Mio. Euro und der Anteil der Versicherungsleistungen 2,069 Mio. Euro.

Die Finanzierung ist gesichert und erfolgt aus Bundesmitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, aus Finanzierungsanteilen des Landes Niedersachsen und Mitteln für Versicherungsleistungen für den Schadensausgleich.

Die Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG, dem Land Niedersachsen, der Gemeinde Westoverledingen und der Stadt Weener wurde am 26. Juli 2023 gezeichnet.

7. Wie verteilen sich die voraussichtlichen Kosten der neuen Friesenbrücke auf folgende Segmente

a) Rückbau,

Rückbau: 7 Prozent.

b) Leitwerke,

Leitwerke: 5,5 Prozent.

c) Brücke Überbau und Pfeiler,

Brücke Überbau und Pfeiler: 50,5 Prozent

d) Maschinenbau mit Drehteil,

Maschinenbau mit Drehteil: 17,5 Prozent

e) Verkehrszeichen mit Vorsignalen,

Verkehrszeichen mit Vorsignalen: 0,5 Prozent

f) Brückenwärterhaus, Energieversorgungsstation und Bahntechnik,

Brückenwärterhaus, Energieversorgungsstation und Bahntechnik: 4,5 Prozent

g) Düker,

Düker: 1,5 Prozent

h) Planung, Gebühren und Abnahmen?

Planung, Gebühren und Abnahmen: 13 Prozent

9. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen an der neuen Friesenbrücke?

Nach Auskunft der DB AG sind die Gründungsarbeiten weitestgehend abgeschlossen und die Herstellung der land- und wasserseitigen Baugruben und Aushübe bis zu den künftigen Bauwerkssohlen erfolgt. Die ersten Brückenbauteile sind gefertigt und angeliefert worden, sodass die DB AG mit der Endmontage des ersten Überbaus begonnen hat.

10. Ist der Drehpfeiler Westoverledingen wie geplant (vgl. Präsentationen Info-Veranstaltung Deutsche Bahn zur Friesenbrücke, 17. Juni 2021, bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/9082/docs/PR_friesenbruecke_infoveranstaltung_20210617.pdf) im Juli 2023 fertiggestellt worden, bzw. wann soll es geschehen?

Die Arbeiten an dem Drehpfeiler sollen nach Auskunft der DB AG im Sommer 2024 fertiggestellt werden. Der Drehteil der Brücke wird über den Schiffsweg

angeliefert. Bauarbeiten können nach Auskunft der DB AG parallel durchgeführt werden.

11. Wird der bewegliche Brückenteil der neuen Friesenbrücke wie geplant (vgl. Präsentationen Info-Veranstaltung Deutsche Bahn zur Friesenbrücke, 17. Juni 2021) im November 2023 eingeschoben, bzw. wann soll es geschehen?

Nach Auskunft der DB AG wird die Brücke durch eine angepasste Montagetechnologie eingeschwommen und nicht eingehoben. Dieser Vorgang ist für Herbst 2024 geplant.

12. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der neuen Friesenbrücke, und – sofern sich diese über 2024 hinaus verzögert – was sind die Gründe?

Nach Auskunft der DB AG werden die Bauarbeiten für die neue Friesenbrücke bis Ende 2024 umgesetzt.

15.12.2023

Höhere Taktung im Schienenverkehr anvisiert

Landkreis gibt Untersuchung auf Emslandstrecke in Auftrag – Bessere Verknüpfung mit Bussen

Meppen. Der Landkreis Emsland strebt gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen Leer und Steinfurt sowie der kreisfreien Stadt Emden eine Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) an. Dazu zählt insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). In einer jetzt vom Landkreis Emsland in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie sollen die möglichen Mehrkosten und Rahmenbedingungen aufgezeigt werden, die bei einer engeren Taktung des SPNV auf der so genannten Emslandstrecke zwischen Emden und Münster entstehen könnten. So ist ein halbstündiges Bahnangebot konkreter Untersuchungsgegenstand. Bislang verkehrt auf der Emslandstrecke einmal pro Stunde und Richtung ein Regionalzug.

„Das öffentliche Buslinienangebot ist oftmals nicht optimal auf die Fahrzeiten des SPNV abgestimmt, so dass eine Taktverdichtung im SPNV nicht nur die Bus-Bahn-Verknüpfung verbessern würde, sondern auch die Umsteigeverbindungen innerhalb des Schienenverkehrs“, erläutert Landrat Marc-André Burgdorf den Hintergrund der Untersuchung.

Das mit der Studie beauftragte Hannoveraner Planungsbüro analysiert nun in den nächsten Monaten die infrastrukturellen Rahmenbedingungen und betrieblichen Mehrkosten und wird mögliche Fahrpläne entwerfen. Bahnverbindungen aus dem Emsland in Richtung Westen und v.a. in Richtung Osten sind derzeit mit Umstiegen in Leer bzw. Rheine verbunden. Insbesondere der Umstieg in Leer in Richtung Oldenburg und Bremen ist mit 49 Minuten Wartezeit äußerst unattraktiv. Im Rahmen der Studie sollen auch andere Fahrplanalternativen bewertet werden, die für eine bessere Verbindung in die Oberzentren außerhalb des Emslands sorgen könnten. „Wir wollen das System ÖPNV insgesamt stärken. Ein attraktives Angebot im Schienenverkehr ist dafür grundlegend.

Insofern möchten wir neben unseren Aktivitäten zur Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Meppen und Essen (Oldb.), die auch für bessere Ost-West-Verbindungen sorgen würde, mit dieser Studie eine weitere Angebotsverbesserung anstoßen. Eine Takterhöhung kann auch dafür sorgen, dass bei der kombinierten Nutzung von Bus und Bahn in Verbindung mit dem Deutschlandticket ein Umstieg sogar mit nur einem Ticket möglich ist“, so Burgdorf.

Während die Landkreise und kreisfreien Städte für den straßengebundenen ÖPNV zuständig sind, sind für das Angebot im SPNV die niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) verantwortlich. Diesen sollen die Ergebnisse der Studie zur Verfügung gestellt werden. „Über die tatsächliche Umsetzung einer Takterhöhung auf der Emslandstrecke kann der Landkreis Emsland nicht selbst entscheiden. Er möchte mit dieser Studie aber auf ein verbessertes Angebot auf der Schiene hinwirken“, betont Burgdorf abschließend.



^
(/bu
beho
takti
im-
schi
anvi



Oldenburgische Industrie- und Handelskammer

Moslestraße 6
26122 Oldenburg
Telefon: 0441 2220-0
Fax: 0441 2220-111

E-Mail: info@oldenburg.ihk.de
ihk.de/oldenburg

Das Oldenburger Land

c/o Landkreis Wesermarsch
Poggenburger Straße 15
26919 Brake
Telefon: 04401 927-0
Fax: 04401 927-100
E-Mail: info@wesermarsch.de
Web: wesermarsch.de

Stand Januar 2024



Für mehr Schienenverkehr im Oldenburger Land

Infrastruktur ausbauen und Engpässe schneller beseitigen.
Eine Positionierung der Oldenburgischen IHK und der Landkreise
und kreisfreien Städte im Oldenburger Land

Für mehr Schienenverkehr im Oldenburger Land

Mit der Einführung des Deutschlandtaktes strebt der Bund eine Verdopplung des Personenverkehrs sowie einen Bahnanteil am Güterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent an. Auf dem Schienennetz unserer Region sind weitere gravierende Kapazitätsengpässe zu erwarten.

Deshalb muss gehandelt werden. Das heißt: Engpässe sind zügig zu beseitigen und zur besseren Erschließung des ländlichen Raumes sollten auch Strecken neu gebaut und stillgelegte zur Nutzung für den Personen- und Güterverkehr reaktiviert werden.



Top-Projekte

- **Oldenburg – Osnabrück:** Zweigleisiger Ausbau für eine Geschwindigkeit von 120 km/h und Elektrifizierung als Flextrasse für den Personen- und Güterverkehr.
- **Hude – Bremen:** Blockverdichtung, Erweiterung/Optimierung von Überholmöglichkeiten; dreigleisiger Ausbau der Strecke **Delmenhorst – Bremen**.
- Zweigleisiger Neubau der Eisenbahn-Klappbrücke über die Hunte in **Oldenburg**.
- Zweigleisiger Neubau der Eisenbahn-Drehbrücke über die Hunte in **Elsfleth-Ohrt**.

Ausbau bestehender Strecken

- **Brake – Hude:** Verlängerung der Kreuzungsbahnhöfe Elsfleth und Neuenkoop, Errichtung von Mittelbahnsteigen in Berne und Brake zur Kreuzung von Personenzügen, um bei Verspätungen den Güterverkehr nicht zu behindern; Strecke **Berne – Elsfleth:** Zweigleisiger Ausbau.
- **Oldenburg – Leer:** Neubau von Überholmöglichkeiten (kurzfristige Kreuzungsmöglichkeit für Güterzüge bei Bloh), zweigleisiger Ausbau der Teilabschnitte **Stickhausen-Velde – Augustfehn** und **Ocholt – Bad Zwischenahn**.
- **Bremen – Hesepe** (über Delmenhorst): Ausbau für eine Geschwindigkeit von 120 km/h und Ertüchtigung für den Personen- und Güterverkehr.

Reaktivierung von Strecken

- Reaktivierung der Verbindung **Cloppenburg – Friesoythe – Ocholt** für den Personenverkehr und Anbindung des c-Ports für den Schienengüterverkehr.
- Reaktivierung der Verbindung **Essen (Oldb.) – Meppen** für den Personenverkehr.

Neubau von Strecken

- Neubau der Strecke **Jever – Hohenkirchen – Harlesiel/-Schillig**.
- Neubau der Strecke **Varel – Zetel**.

Ausbau von Bahnknoten

- Ausbau der Bahnknoten **Bremen, Oldenburg und Osnabrück**.

Personenverkehr ausbauen

- ICE-Anbindung Oldenburgs ausbauen.
- Durchgehende Zugverbindung **Wilhelmshaven – Hannover** (IC / RE); Flügelung des Regionalexpresses in **Oldenburg nach Wilhelmshaven** zügig einführen.
- Line RB 58 **Bremen – Osnabrück über Hesepe und Delmenhorst:** Erweiterung auf Halbstundentakt.
- Pilotversuche mit einem Batterie- oder Wasserstoffzug, z. B. auf der Strecke **Wilhelmshaven – Esens**.
- Errichtung eines Stadtteilbahnhofs in Ofenerdiek mit Park- and Ride-Stellplätzen. Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in **Ofenerdiek** und anderen Stellen im Oldenburger Stadtgebiet.
- Erhöhte Taktung der Region-S-Bahn auf der Strecke **Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen** ohne Umsteigen; Verlängerung der Regio-S-Bahn bis Leer bzw. Papenburg.
- Direkte Expressverbindung **Bremen – Oldenburg – Groningen:** „Wunderline“ umsetzen.
- Aufbau eines Schiene-Bus-Grundnetzes in der **Region Weser-Ems**.



OLDENBURGER LAND

Positionen zur Schieneninfrastruktur

1. Bahnkonferenz Nordwest – Positionen für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur im Oldenburger Land

Als Seehafenstandort und Logistikkreuzung, Energy-Hub oder Zentrum der Agrar- und Ernährungswirtschaft nimmt die Bedeutung des Oldenburger Landes für die Transformation der Wirtschaft und die nationale Versorgungssicherheit zu. Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region selbst, aber auch um dieser Funktion auch zukünftig angemessen gerecht zu werden, ist eine leistungsfähige Verkehrsanbindung erforderlich. Im Hinblick auf die angestrebte Verkehrswende im Personen- und Güterverkehr für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor steht neben dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße vor allem der Ausbau der Schiene auf der Agenda von Politik und Wirtschaft.

Mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen drohen im Oldenburger Land auf dem bereits stark ausgelasteten Schienennetz weitere Engpässe. Schon heute zählt der Nordwesten zu den Regionen in Deutschland mit der niedrigsten Pünktlichkeit im Bahnverkehr. Besondere Nadelöhre sind dabei:

- die Eisenbahnbrücken über die Hunte in Oldenburg und bei Elsfleth-Ohrt,
- der Zulauf von Oldenburg und Brake aus auf den Knoten Bremen
- sowie die eingleisige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke Oldenburg – Osnabrück, die in ihrer derzeitigen Ausbaustufe für den Personenverkehr nur unzureichend und den Güterverkehr nicht genutzt werden kann.

Darüber hinaus müssen neben der Ertüchtigung der Bahnknoten Bremen, Oldenburg und Osnabrück zahlreiche Strecken reaktiviert sowie neu und ausgebaut werden. Zudem sind Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonennah- und Fernverkehrs zu ergreifen. Hierzu zählen beispielsweise der Ausbau der ICE-Anbindung Oldenburgs, eine durchgehende Zugverbindung Wilhelmshaven – Hannover oder eine verbesserte Fernverkehrsanbindung in Richtung Nordrhein-Westfalen oder die Niederlande.

Gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft „Das Oldenburger Land“ – dem Zusammenschluss der Landkreise und kreisfreien Städte im Oldenburger Land – haben wir am 10.01.2024 in Oldenburg mit Vertreterinnen und Vertretern der Bundespolitik, der Landesregierung, der Deutschen Bahn AG und der regionalen Wirtschaft die 1. Bahnkonferenz Nordwest durchgeführt, um dem erforderlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur in unserer Region Nachdruck zu verleihen. Die gemeinsame Positionierung von Oldenburgischer IHK und den Landkreisen und kreisfreien Städten im Oldenburger Land für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur haben wir im Rahmen der 1. Bahnkonferenz Nordwest an die Politik überreicht.

Hier finden Sie unser [Positionspapier \(nicht barrierefrei\) \(nicht barrierefrei, PDF-Datei · 772 KB\)](#) 



Oldenburgische

Handelskammer

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

Oldenburg

und Umland

Region

ungsfähige Schieneninfrastruktur im Oldenburger Land.



Kontakt



Martin Heine

Häfen und Digitale Infrastruktur



0441 2220-402



E-Mail schreiben



Kontakt speichern


Nr. 5758802





Unsere Anschrift:


Oldenburgische Industrie- und
Handelskammer
Moslestraße 6
26122 Oldenburg


So erreichen Sie uns:   

 info@oldenburg.ihk.de

 0441 2220-0

Gebärdensprache 

Leichte Sprache 

Erklärung zur Barrierefreiheit 



© Oldenburgische IHK

Für die Richtigkeit der in dieser Website enthaltenen Angaben können wir trotz sorgfältiger Prüfung keine Gewähr übernehmen.

Region einhellig für schnellen Ausbau der Schiene

BAHNKONFERENZ NORDWEST Oldenburger Land und IHK legen konkrete Liste mit Ausbauprojekten im Nordwesten vor

VON JÖRG SCHÜRMEYER

OLDENBURG – Passender hätte der Zeitpunkt kaum gewählt sein können: Zeitgleich zum ersten Streik der Lokführer in diesem Jahr haben die Landkreise und kreisfreien Städte im Oldenburger Land und die Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK) geschlossen mehr Schienenverkehr im Nordwesten und den schnellen Ausbau des Schienennetzes in der Region gefordert. Bei der ersten „Bahnkonferenz Nordwest“ präsentierten sie am Mittwoch vor rund 150 Gästen in Oldenburg eine Liste mit konkreten Projekten.

„Wir im Oldenburger Land wollen nicht länger zurückstehen und fordern, dass wir im wahrsten Sinne zum Zuge kommen“, sagte IHK-Präsident Jan Müller. Stephan Siefken, Landrat des Landkreises Wesermarsch und Sprecher der Vereinigung „Das Oldenburger Land“, erklärte, dass Bahn, Bund und Land auch im Schienenverkehr der Bedeutung des Nordwestens als Logistikdrehscheibe und bedeutendem Energie-Standort Rechnung tragen müssten.

14 konkrete Projekte

Konkret benannten die Vertreter aus dem Oldenburger Land 14 Projekte und Strecken, die neu gebaut, ausgebaut oder reaktiviert werden sollten. Zu den vorrangigen Projekten zählen der zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg-Osnabrück einschließlich Elektrifizierung, die Beseitigung der Engpässe auf dem Abschnitt Hude-Bremen sowie der Ersatz-Neubau der Hunte-Brücken in Oldenburg und in Elsfléth-Ohrt. Hinzu kommen acht Projekte, die speziell, den Personenverkehr verbessern sollen. Angeführt wurden dabei etwa eine bessere ICE-Anbindung Oldenburgs sowie eine durchgehende Zugverbindung von Wilhelmshaven nach Hannover.

Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD/Sande) mahnte, beim Ausbau des Schienenverkehrs nicht nur die klassischen Fernverkehrsrouten im Blick zu haben. „Wir brauchen in einem vernetzten System nicht nur die Hauptverkehrsstrecken, wir müssen auch in die Region gehen“, sagte er. Als wichtige Projekte nannte er in diesem Zusammenhang etwa

den notwendigen Ausbau der Strecken Oldenburg-Osnabrück und Oldenburg-Leer. Allerdings dämpfte er – auch mit Blick auf die Finanzierung – einige Erwartungen. So zeigte sich Lies etwa skeptisch, was den ebenfalls auf der Projektliste aufgeführten Neubau der Strecke Varel-Zetel angeht.

Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Norddeutschland, machte unumwunden deutlich, wie groß die Herausforderungen sind. „Das Netz ist zu voll, zu alt, zu kaputt“, sagte sie. Sie betonte, wie zwingend notwendig die Sanierung der großen Korridore sei, sagte aber auch, dass dies „nicht zu Lasten der Regionalstrecken“ gehen werde.

Wichtiger Standortfaktor

In zwei von Rüdiger zu Klampen, ehemaliger Wirtschafts-Chef der Nordwest-Mediengruppe, moderierten Podiumsdiskussionen mit den Bundes- und Landtagsabgeordneten Dennis Rohde (SPD), Christian Dürr (FDP), Susanne Menge (Grüne) und Jens Nacke (CDU) sowie regionalen Wirtschaftsvertretern betonten alle Beteiligten die Bedeutung des Ausbaus des Schienenverkehrs im Nordwesten. Kilian Crone vom Unternehmen Tree Energy Solutions (TES), das einen „Green Energy Hub“ in Wilhelmshaven plant, erläuterte etwa, dass ein leistungsfähiges Schienennetz auch ein entscheidender Standortfaktor sei. „Wir brauchen das im Wettbewerb mit anderen Standorten in Europa, um Investoren davon zu überzeugen, ihre Investitionsentscheidungen für Wilhelmshaven und die Region zu treffen“, sagte er. So sei etwa die in Richtung NRW führende Strecke Oldenburg-Osnabrück weiterhin ein „Flaschenhals“.

Mario Schiefelbein, Geschäftsführer der Tourismus-Agentur Nordsee, machte deutlich, wie wichtig die Schiene für einen nachhaltigen Tourismus sei. Zurzeit würden 80 Prozent der Gäste in der Küstenregion mit dem Auto kommen, sagte er. Das Problem: „Die Bahn fährt nicht dort hin, wo die Gäste am Ende auch landen wollen.“ Zur besseren Erreichbarkeit der Küste per Bahn würde er sich etwa wünschen, dass die Spange von Essens nach Norden geschlossen werden könnte.



Wollen sich für mehr Schienenverkehr im Nordwesten starkmachen: (von links) Dennis Rohde (SPD), Susanne Menge (Grüne), Jan Müller (IHK), Christian Dürr (FDP), Jens Nacke (CDU), Wirtschaftsminister Olaf Lies, Ute Plambeck (Deutsche Bahn) und Stephan Siefken (Das Oldenburger Land)

BILD: TORSTEN VON REEKEN

KONKRETE LISTE DER GEWÜNSCHTEN PROJEKTE ZUM NEU- UND AUSBAU

FORDERUNGEN ZU SCHIENENPROJEKTEN IM NORDWESTEN



Top-Projekte:

■ Oldenburg-Osnabrück: Zweigleisiger Ausbau für eine Geschwindigkeit von 120 km/h und Elektrifizierung

■ Hude-Bremen: Blockverdichtung, Erweiterung Optimierung von Überholmöglichkeiten, dreigleisiger Ausbau der Strecke Delmenhorst-Hude;

■ Zweigleisiger Neubau der Eisenbahn-Klappbrücke über die Hunte in Oldenburg sowie der Drehbrücke in Elsfléth-Ohrt

Ausbau bestehender Strecken:

■ Brake-Hude: Verlängerung der Kreuzungsbahnhöfe Elsfléth und Neuenkoop, Errichtung von Mittelbahnsteigen in Berne und Brake, zweigleisiger Ausbau Strecke Berne-Elsfléth;

■ Oldenburg-Leer: Neubau von Überholmöglichkeiten, zweigleisiger Ausbau der Teilabschnitte Stickhausen/Velde-Augustfehn und Ocholt-Bad Zwischenahn;

■ Bremen-Hesepe (über Delmenhorst): Ausbau für ein Tempo von 120 km/h

Reaktivierung von Strecken:

■ Reaktivierung der Verbindungen Cloppenburg-Friesoythe-Ocholt sowie Essen (Oldb.)-Meppen für den Personenverkehr

Neubau von Strecken:

■ Neubau der Strecke Je-

ver-Hohenkirchen-Harlesiel-Schillig;

■ Neubau der Strecke Varel-Zetel

Ausbau von Bahnknoten:

■ Bremen, Oldenburg und Osnabrück

Weitere Forderungen für Personenverkehr:

■ ICE-Anbindung Oldenburgs ausbauen;

■ Durchgehende Zugverbindung Wilhelmshaven-Hannover, Flügelung des Regionalexpresses in Oldenburg nach Wilhelmshaven zügig einführen;

■ Erweiterung auf Halbstundentakt auf Linie RB 58 Bremen-Osnabrück über Hesepe und Delmenhorst;

■ Pilotversuch mit einem Batterie- oder Wasserstoffzug, zum Beispiel auf Strecke Wilhelmshaven-Esens;

■ Errichtung eines Stadtteilbahnhofs in Oldenburg-Ofenerdiek, Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge an mehreren Stellen in Oldenburg;

■ Erhöhte Taktung der Regio-S-Bahn auf der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg-Bremen ohne Umsteigen; Verlängerung der Regio-S-Bahn bis Leer bzw. Papenburg;

■ Direkte Expressverbindung Bremen-Oldenburg-Groningen („Wunderline“) umsetzen

■ Aufbau eines Schiene-Bus-Grundnetzes in Weser-Ems-Region