

**Mehr Verkehr auf der Schiene durch den  
Deutschland-Takt...**

**...auch in der Region  
Wilhelmshaven, Friesland,  
Wittmund!**

Jever, 19.02.2020

---

## Fahrplan 2030 plus

Voraussichtlich im Sommer 2020 wird der Bundesverkehrsminister den langfristigen Zielfahrplan für den deutschen Eisenbahnverkehr, den „Fahrplan 2030+“, vorstellen. Ziel ist es, die Schieneninfrastruktur für diesen Fahrplan maßgeschneidert auszubauen und damit die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln. Den Bahnverkehr als Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität umfangreich auszubauen, wird von uns ausdrücklich begrüßt. Dabei geht der Realisierungshorizont für den Fahrplan 2030+ erkennbar über das Jahr 2030 hinaus, allerdings sollten Zwischenschritte vorher realisiert werden.

Die Länder und ihre Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind bei der Erstellung dieses Zukunftsfahrplans beteiligt. Die Städte und Regionen mit besonderen Bedürfnissen müssen sich jetzt beim Bund (für den Fernverkehr) bzw. bei den Aufgabenträgern des SPNV mit besonderen Bedürfnissen melden, wenn diese Berücksichtigung finden sollen.

Mit diesem Papier sollen die besonderen Bedürfnisse der Stadt Wilhelmshaven und der Landkreise Friesland und Wittmund dargestellt werden, damit sie in den Zukunftsplanungen Berücksichtigung finden.

## Anforderungen aus der Region

Wilhelmshaven als bedeutendes Oberzentrum im Land Niedersachsen, größter Bundeswehrstandort, mit dem Jade-Weser-Port der Standort von Deutschlands aufstrebendem Tiefwasserhafen und Hochschul- und Wissenschaftsstandort braucht eine Fernverkehrsanbindung.

Die beiden Landkreise sind wichtige Destinationen des deutschen Fremdenverkehrs. Der Tourismus in Deutschland hat großes Zukunftspotential, der Trend geht zu nahegelegenen und „klimagerechten“ Zielregionen. Neben den Touristen selbst brauchen auch die nicht aus der direkten Umgebung kommenden Beschäftigten gute Verkehrsverbindungen – diese machen gerade den Vorteil gegenüber Fernreisezielen aus.

Daher braucht die Küstenregion eine attraktive Schienenverkehrsverbindung nach allen Teilen Deutschland, insbesondere nach Nordrhein-Westfalen.

Tatsächlich jedoch ist die Region Wilhelmshaven/Friesland/Wittmund im Bahnverkehr, insbesondere bei Fernreisen, nur durch mehrfaches Umsteigen zu erreichen. Dies schränkt die Attraktivität des Bahnverkehrs deutlich ein. Zentrales Anliegen zur Verbesserung des Angebotes ist von daher, die Umsteigevorgänge maximal zu reduzieren, und mehr langlaufende Verkehrsverbindungen in die Region zu bringen.

## A) Anbindung in Richtung Süd-Ost

Die Anbindung der Region in Richtung Süd- und Ostdeutschland verläuft über die Fernverkehrsknoten Bremen (in Richtung Nordrhein-Westfalen und Hamburg) und über den ICE-Knoten Hannover (wichtig für Fahrgäste nach Süd- und Ostdeutschland).

### Regionalexpress Wilhelmshaven - Hannover

Erfreulicherweise plant die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen zum Fahrplanwechsel 2024 eine erste deutliche Aufwertung der Anbindung unserer Region. Die RE 1 Linie Hannover – Norddeich soll dann in Oldenburg geflügelt werden, so dass zweistündlich Direktverbindungen von Wilhelmshaven über Friesland, Oldenburg nach Hannover entstehen. Dies ist ein erster guter Schritt.

### Intercity-Anbindung

Darüber hinaus schlagen wir vor, die Intercity-Linie 56, zurzeit von Leipzig/Berlin nach Emden – Norddeich/Mole, ebenfalls in Oldenburg zu flügeln. Der eine Zugteil fährt weiter wie bisher nach Emden/Norddeich Mole, der andere neu nach Wilhelmshaven.

Mit der Kombination beider Linien hätte die Region eine sehr gute Anbindung in süd-östlicher Richtung.

## B) Anbindung in Richtung Süd-West

Die Anbindung der Region in Richtung Süd- und Westdeutschland verläuft über den Fernverkehrsknoten Osnabrück. Darüber hinaus ist die Region an die Nord-Süd Intercitylinie 35 über die Busverbindung Norden-Harlesiel angebunden.

### Verbesserter Übergang in Osnabrück

Die Erschließung in Richtung Süd-West erfolgt über Osnabrück. Hierzu bedarf es in Osnabrück besserer Übergänge als derzeit zwischen dem Fernverkehr und der Regionalexpress-Linie nach Wilhelmshaven.

### Flügelung in Sande

Ein wichtiger Schritt, der zu einer deutlichen Aufwertung führen würde, wäre eine Flügelung in Sande, so dass die Gäste die vom Fernverkehr in Osnabrück auf die Regionalexpresslinie 18 in Richtung Küste umsteigen, direkt nach Wilhelmshaven und bis nach Esens gelangen können.

### Zugmateriel

Die derzeit eingesetzten Fahrzeuge sind für den Fernreiseverkehr nur bedingt geeignet. Vielmehr sollten Fahrzeuge eingesetzt werden, die für eine längere Aufenthaltsdauer im Zug ausgelegt sind und gute Mitnahmemöglichkeiten für Großgepäck und Fahrräder bieten.

### Züge mit Wasserstoffantrieb

Wir gehen davon aus, dass mit der Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven zukünftig auf der Ost-West-Relation nur noch Elektrozüge fahren werden. Auch die Elektrifizierung des Abschnittes Oldenburg – Osnabrück ist wünschenswert. Bis diese realisiert ist, kommt als Alternative ein Wasserstoffzug in Frage. Gleiches gilt auch für die Strecke Esens – Sande.

Sämtliche oben genannten Maßnahmen sollten in das Konzept Fahrplan 2030 plus einfließen. Bereits vor näherer Untersuchung ist die Ertüchtigung des Bahnhofes Oldenburg zur Flügelung, die Herstellung ausreichender Bahnsteiglängen sowie der Ausbau des Bahnhofs Sande notwendig.

## **C) Ausbau der Bahninfrastruktur**

Über die oben genannten Maßnahmen hinaus, ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur im nordwestlichen Niedersachsen notwendig, um eine durchgehende Attraktivität der Schienenanbindung der Region zu erreichen.

### Bahnstrecke Oldenburg - Osnabrück

Die Bahnstrecke Oldenburg - Osnabrück ist weitgehend nur eingleisig und auch nicht elektrifiziert. Dies behindert ein besseres Angebot. Insofern besteht hier die Forderung nach einer Elektrifizierung, und die Bahnstrecke, zumindest teilweise, zweigleisig auszubauen, so dass mehr Begegnungsmöglichkeiten für die Züge entstehen.

### Esens – Sande - Wilhelmshaven

Auch hier wäre es sinnvoll, ähnlich wie auf der Bahnstrecke Oldenburg - Osnabrück, mehr Begegnungsstellen zu schaffen. Anbieten würde sich hier der Bahnhof Wittmund. Dadurch könnten Verspätungen erheblich besser aufgefangen werden als heute, zudem ergäben sich neue fahrplantechnische Möglichkeiten.

### Brücken

Die einzige Möglichkeit von Oldenburg Richtung Osten zu kommen, läuft unmittelbar hinter dem Bahnhof Oldenburg über die Huntebrücke.

Die einzige Möglichkeit im Bahnverkehr aus dem Süden nach Norden/Norddeich zu kommen, verläuft über die Eisenbahn-Klappbrücke über den Binnenhafen in Emden.

Beide Brücken sind allerdings störanfällig und fallen immer wieder aus. Hier ist eine Modernisierung und/oder eine Brückenergänzung notwendig.

### Bahnhof Sande

Im Bahnhof Sande würde ein Mittelbahnsteig deutlich verbesserte Fahrplanmöglichkeiten schaffen. Auch Verspätungen von Zügen könnten durch einen Mittelbahnsteig besser aufgefangen werden. Darüber hinaus wäre eine zusätzliche Weichenverbindung im Gebiet des Bahnhofes Sande ebenfalls hilfreich, um Verspätungen aufzufangen.

### Lückenschluss

Sowohl über die westliche Verbindung als auch über östliche Schienenanbindung sind ein Großteil der eigentlichen Ziele im Bahnreiseverkehr von und zu der ostfriesischen Küste nicht zu erreichen. Insofern ist es notwendig, dass bestehende Bahnnetz über Norden im westlichen Bereich und über Esens im östlichen Bereich hinaus auszubauen.

In ihrer Gesamtheit würde die Realisierung der genannten Maßnahmen die Bahnanbindung Wilhelms-haven/Friesland/Wittmund und darüber hinaus weiter Teile des nordwestlichen Niedersachsen erheblich verbessern und das klimafreundliche Verkehrsmittel Bahn einen deutlichen Zugewinn an Reisen-den erzielen.