

Schlechte Anbindung auf dem Land

Was bringt das 9-Euro-Ticket im Emsland, wenn nur ein Zug stündlich fährt?



Im Stundentakt fährt die Westfalenbahn im durchs Emsland. (Archivfoto) FOTO: Tobias Böckermann

Eine Kolumne von [Anna Niere](#)

Von Juni bis August sollen bundesweit alle für neun Euro im Monat die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. Auch wenn unsere Autorin den Ansatz gut findet, müssen ihrer Meinung nach im Emsland zuerst die passenden Voraussetzungen im Zugnetz geschaffen werden.

In diesem Artikel erfährst Du:

- **Wie das öffentliche Verkehrsnetz im Emsland aussieht**
- **Wann sich das 9-Euro-Ticket für Emsländer lohnt**
- **Mit welcher Idee die Grünen das emsländische Bahnnetz verbessern wollen**

Bahnfahren wird in diesem Sommer für alle günstig, denn die Regierung will [von Juni bis August das 9-Euro-Ticket einführen](#). Auch wenn der Fahrschein noch nicht endgültig beschlossene Sache ist, freut sich bereits ganz Deutschland, demnächst für wenig Geld von A nach B zu kommen.

Flexible Zugwahl ist ein Privileg, das den Emsländern nicht vergönnt ist

Neben dem günstigen Preis bringt das 9-Euro-Ticket aber vor allem auch eine große Flexibilität mit sich, die bisher oft ein Privileg des Semestertickets von Studenten war: keine Zugbindung, sondern einfach mal in den nächsten Zug steigen, der gerade passt. In der Theorie klingt das ziemlich verlockend, doch wie sieht die Realität im Emsland aus?

Mehr Informationen:

Was ist das 9-Euro-Ticket?

Von Juni bis August soll in Deutschland jeder für neun Euro im Monat durch das ganze Land reisen können. Das Angebot gilt nur für den Nahverkehr, also alle Regionalbahnen, Linienbusse und in den Großstädten auch Straßenbahnen - nicht für IC oder ICE. Der Fahrschein soll Pendler von hohen Kosten aufgrund der gestiegenen Spritpreise entlasten und einen Anreiz zur Nutzung des ÖPNV schaffen.

Schauen wir uns also mal an, wie die Zugverbindungen im Emsland aussehen. Das dauert auch gar nicht lange und ist schnell zusammengefasst: Genau einmal pro Stunde pendelt die Westfalenbahn zwischen Rheine und Emden mit Halt in Salzbergen, Leschede, Lingen, Geeste, Meppen, Haren, Lathen, Dörpen, Aschendorf und Papenburg.

Außerdem fährt mehrmals am Tag auch ein IC mit Halt in Lingen, Meppen und Papenburg. Das ist zwar nett, bringt uns aber mit dem 9-Euro-Ticket leider nichts, denn das gilt nicht im Intercity.

Nur eine Bahnstrecke für alle Züge, die das Emsland passieren

Dazu kommt: Wenn irgendwo auf der Strecke zwischen Rheine und Leer etwas passiert, ist meist direkt das komplette Emsland vom Bahnverkehr abgeschnitten. Eine Alternative zu der Süd-Nord Verbindung gibt es nicht.

Bewohner aus Werlte oder Herzlake müssen zur nächsten Bahnhaltestelle mindestens 20 Minuten Autofahrt einplanen. Da überlegt man sich schon dreimal, ob das wirklich sein muss.

Treue zur Bahn wird belohnt

Wer sich trotz all dieser Hürden dazu entscheidet, mit der Bahn zu pendeln, für den wird sich das 9-Euro-Ticket auf jeden Fall lohnen. Eine einfache Fahrt zwischen Lingen und Papenburg kostet zum Beispiel 14,40 Euro. Selbst wenn man einmal von Lingen nach Meppen und wieder zurück fährt, werden schon 11 Euro fällig. Das 9-Euro-Ticket lohnt sich also bereits ab Tag eins.

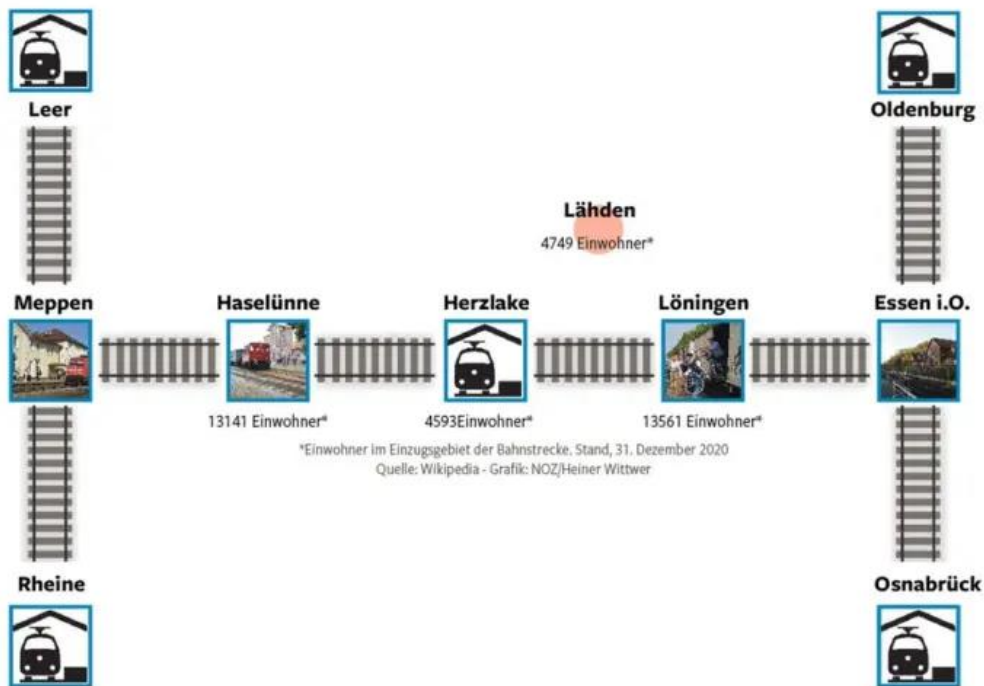
Wenn nicht nur ich, sondern viele Emsländer zu dieser Erkenntnis kommen, dann sind überfüllte Züge quasi schon vorprogrammiert. Deswegen habe ich bei der Westfalenbahn nachgefragt, wie sich das Unternehmen auf den erwarteten Ansturm vorbereitet - in der Hoffnung, dass sie vielleicht endlich mal im 30-Minuten-Takt fahren oder zumindest einen Wagon mehr an den Zug hängen.

Alle 30 Minuten ein Zug: Das bleibt weiterhin Wunschdenken im Emsland

Auf meine Anfrage antwortet Westfalenbahn-Pressesprecher Stefan Dietrich: „Das in einer Nachtsitzung des Koalitionsausschusses entwickelte Programm stellt uns (...) vor betriebliche Hürden und nicht leicht zu lösende Herausforderungen. Aktuell sind wir in der Abstimmung mit unseren Aufgabenträgern, ob es Möglichkeiten gibt, die Kapazitäten im Verkehr auf der Emslandlinie RE 15 zu erhöhen. Im Fahrplan wird es aber keine Anpassungen geben, der Stundentakt bleibt bestehen. Für eine Taktverdichtung stehen weder die Züge noch das Personal zur Verfügung.“

Diese Antwort war zu erwarten, ist aber trotzdem sehr ernüchternd. Auch wenn ich die Gründe, die mir Dietrich nennt, nachvollziehen kann, hatte ich mir mehr erhofft.

Eine Besserung der frustrierenden Bahnsituation im Emsland ist also vorerst nicht in Aussicht. Die Emsland-Grünen geben mit einer Idee, die als Alternative gegen den Ausbau der E233 entstanden ist, einen kleinen Hoffnungsschimmer: Sie wollen die [Reaktivierung der 51 Kilometer langen Bahnstrecke](#) von Meppen nach Essen/Oldenburger - und zwar auch für den Personenverkehr. Hierzu hatte der Landkreis Emsland bereits Gutachten erstellen lassen.



Mit Halt in Haselünne,

Herzlake und Löningen wünschen die Grünen sich die Nutzung der Bahngleise zwischen Meppen und Essen/Oldenburg. Foto: Heiner Wittwer

Die Idee der Grünen ist ein guter Ansatz, nur leider ist es genau das: eine Idee. Bis es hier also zur tatsächlichen Umsetzung kommen wird - falls es überhaupt dazu kommen wird - werden erfahrungsgemäß einige Jahre vergehen.

Der ÖPNV im Emsland braucht eine fette Förderung - und zwar jetzt!

Das 9-Euro-Ticket zeigt genau die Baustellen auf, die der ÖPNV im Emsland hat: Eine schlechte Infrastruktur, bestehend aus zu wenig Zügen, die viel zu selten fahren und längst nicht das gesamte Emsland abdecken können. Klar, es gibt zu wenig Ressourcen und am Personal mangelt es ebenfalls, aber wenn wir auf Dauer eine klimagerechte Mobilitätswende erreichen wollen, dann muss genau in diese Lücken mehr Geld investiert werden.

Solange diese Baustellen nicht ausgebessert werden und die Westfalenbahn auch mal alle 30 Minuten in emsländischen Bahnhöfen stoppt, wird das die autoaffinen Berufspendler im Emsland nicht vom Umstieg auf die Bahn überzeugen.