

WUNDERLINE

Grenzenlose Verbindung der nördlichen Grenzregion

Bidbook Beschlussfassung Wunderline

Grenzeloze verbinding van de noordelijke grensregio

Bidbook Besluitvorming Wunderline



Niedersachsen



Co-financed by the Connecting Europe
Facility of the European Union

Inhalt

Vorwort	4
Einführung	6
Die Wunderline kurzgefasst	10
Positive Auswirkungen der Wunderline	22
Unterstützung für die Wunderline	38
Die Wunderline liegt im Interesse Vieler	52
Schrittweise zur Realisierung	60
Finanzierung der Wunderline	72
Festlegen des Commitments	82
Warum in die Wunderline investieren?	88
Daten und Fakten	94
Unterstützungserklärungen	100
Anlagen	106

Inhoud

Voorwoord	5
Inleiding	9
Wunderline in kort bestek	11
Positieve effecten van de Wunderline	23
Steun voor de Wunderline	39
De Wunderline dient vele belangen	53
Stapsgewijs naar realisatie	61
Financiering van de Wunderline	73
Vastleggen van het commitment	83
Waarom investeren in de Wunderline?	89
Feiten en cijfers	95
Ondersteuningsverklaringen	101
Bijlagen	107

Vorwort

Mit finanzieller Unterstützung der EU, des niederländischen Staats und der regionalen CEF-T-Partner (Connecting Europe Facility for Transport) arbeiten wir seit 2015 an der Wunderline. Unser gemeinsames Ziel ist eine schnellere, komfortable und leicht zugängliche Bahnverbindung zu realisieren, mit der Arbeitnehmer, Studierende und Touristen in etwas mehr als zwei Stunden von Bremen nach Groningen fahren können (und umgekehrt). Damit wird der sozioökonomischen Entwicklung und der Lebensqualität in den nördlichen Grenzregionen ein nachhaltiger Impuls gegeben.

Auf der Grundlage dieser gemeinsamen Ambition arbeiten deutsche und niederländische Partner seit 2016 im Lenkungsausschuss des Projekts Wunderline intensiv zusammen. Der Projektansatz und die Ambition wurden im sogenannten 'Sporboekje Wunderline' (Fahrplan Wunderline) festgelegt. Die Unterstützung für die Wunderline seitens der regionalen Partner hat uns darin bestärkt, diese Ambition auch umzusetzen. Alle Kommunen entlang der Bahnstrecke zwischen Groningen und Bremen sowie unsere Netzwerkpartner, EU-Parlamentarier und Wissenseinrichtungen haben Unterstützungserklärungen unterzeichnet und damit das große regionale Interesse an der Wunderline unterstrichen. Der Abbau der Grenze und die grenzübergreifende Zusammenarbeit sind nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für die Einwohner der nördlichen Grenzregionen von großem Interesse. Das vorliegende Bidbook enthält eine Zusammenfassung der Ergebnisse aller vorbereitenden Untersuchungen zum Projekt Wunderline. Der Lenkungsausschuss bekennt sich zu den erzielten Ergebnissen, die die Grundlage für den Beschlussfassungsprozess zur Realisierung bilden. Mit der Unterzeichnung der Abschlusserklärung sind die im 'Sporboekje' aufgeführten Aktivitäten abgeschlossen.

Auch in den nächsten Jahren werden wir voller Elan weiter an den grenzübergreifenden Herausforderungen arbeiten, um das gesteckte Ziel - die Realisierung der Wunderline - zu erreichen. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Der Lenkungsausschuss der Wunderline

7. Februar 2019

V.l.n.r. Frank Limprecht (DB Netz AG), Christoph Lankowsky (Freie Hansestadt Bremen), Henk Staghouwer (Provinz Groningen), Femke Buitenhuis (niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft), Berend Lindner (Niedersachsen), Pieter Lautenbach (ProRail)



Voorwoord

Met financiële steun van de EU, het Rijk en CEF-T partners (Connecting Europe Facility for Transport) uit de regio zijn we vanaf 2015 gaan werken aan de Wunderline. Ons gemeenschappelijke doel is een snellere, comfortabele en toegankelijke treinverbinding te realiseren waarmee werknemers, studenten en toeristen in iets meer dan twee uur van Bremen naar Groningen reizen, en andersom. Dat geeft een impuls aan de sociaal economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio.

Vanaf 2016 is in de stuurgroep Wunderline vanuit deze gezamenlijk ambitie intensief samengewerkt door Duitse en Nederlandse partners. De projectaanpak en de ambitie zijn vastgelegd in het zogenaamde 'spoorboekje Wunderline'. De steun vanuit de regio voor de Wunderline heeft ons geïnspireerd om de ambitie ook waar te maken.

Alle gemeenten langs de spoorlijn tussen Groningen en Bremen, onze netwerkpartners, Europarlementariërs en kennisinstellingen hebben diverse steunverklaringen getekend en daarmee het grote belang van de Wunderline voor de regio onderstreept. Het is belangrijk om de grens te vervagen en samen te werken. Daar worden de inwoners en het bedrijfsleven in de noordelijke grensregio beter van. Dit Bidbook geeft een samenvatting van de resultaten van alle onderzoeken en onderbouwingen voor het project Wunderline. De stuurgroep onderschrijft de behaalde resultaten, die een basis vormen voor het nemen van het realisatiebesluit. Met de ondertekening van de slotverklaring worden de activiteiten in het spoorboekje afgerond.

We werken ook de komende jaren in volle overtuiging samen verder aan deze grensoverschrijdende uitdaging met als resultaat de daadwerkelijke realisatie van de Wunderline. Wij wensen u veel leesplezier!

De Stuurgroep Wunderline

7 februari 2019

V.l.n.r. Frank Limprecht (DB Netz AG), Christoph Lankowsky (Vrije Hanzestad Bremen), Henk Staghouwer (provincie Groningen), Femke Buitenhuis (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Berend Lindner (Land Nedersaksen), Pieter Lautenbach (ProRail)

Einführung

Die Wunderline ist eine schnellere, komfortablere Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen. Zudem ist sie eine Investition in die Zukunft, die dazu beiträgt, die Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden in der nördlichen Grenzregion abzubauen. Ziel des Projekts ist es, der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung und der Lebensqualität im Grenzraum einen nachhaltigen Impuls zu geben. Unternehmen, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sollten dadurch einfacher und schneller zueinander finden können. Auch für Tourismus, Kunst und Kultur kann die Wunderline ein wichtiger Anreiz für neue Begegnungen sein.

Die Europäische Kommission förderte die Untersuchungsphase der Wunderline und wies das Projekt als Leuchtturmprojekt für grenzüberschreitende Infrastruktur und als fehlendes Bindeglied im europäischen Schienennetz aus. In den vergangenen vier Jahren wurde die Durchführbarkeit der Wunderline untersucht. Anfang 2019 wird der politische Beschluss über die Realisierung gefasst.

Im vorliegenden Bidbook nehmen wir Sie mit auf eine Reise entlang der Strecke. Dort finden Sie die Informationen, die der Beschlussfassung zugrunde liegen. Nach einer kurzen Beschreibung des Projekts und der heutigen Situation wird dargelegt, wie die Ziele der Wunderline zu verwirklichen sind. Anschließend gehen wir auf die breite Unterstützung für die Wunderline und den Mehrwert ein, den das Projekt für unterschiedliche deutsche und niederländische Parteien hat. Das Bidbook dokumentiert die drei Bauphasen, in denen sich die Wunderline unserer Ansicht nach realisieren lässt, und die Folgeschritte in Richtung der tatsächlichen Realisierung in den kommenden Jahren. Überdies lesen Sie mehr über die Art und Weise, wie das Projekt finanziert werden kann. Schließlich beschreiben wir, wie wir die Vereinbarungen über die Wunderline festlegen. Wie ein roter Faden wird die gesamte Trasse veranschaulicht, um somit die Verbindung zwischen Projektinformationen und dem Fahrgast sowie der Region herzustellen.

Das Bidbook bietet einen praktischen Überblick für alle an der Beschlussfassung beteiligten Entscheidungsträger, amtlichen Berater, Volksvertreter und Interessenvertreter. Für detailliertere Informationen verweisen wir auf die Literaturhinweise und Anmerkungen am Ende des Buches, in denen die zugrunde liegenden Untersuchungen aufgeführt sind.

Station Groningen





Inleiding

De Wunderline is een snellere, comfortabele treinverbinding tussen Groningen en Bremen. Het is ook een investering die bijdraagt aan het vervagen van de grens tussen Duitsland en Nederland in de noordelijke grensregio. De ambitie van het project is om een impuls te geven aan de sociaaleconomische versterking en de leefbaarheid van het hele gebied. De verwachting is dat bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen elkaar letterlijk sneller kunnen vinden. Ook voor toerisme, kunst en cultuur kan de Wunderline een belangrijke stimulans zijn en bijdragen aan nieuwe ontmoetingen.

De Europese Commissie verstrekke subsidie voor de onderzoeksfase en benoemde de Wunderline als voorbeeldproject voor grensoverschrijdende infrastructuur en als missing link in het Europese spoornetwerk. In de afgelopen vier jaar is de haalbaarheid van de Wunderline onderzocht. Begin 2019 wordt het besluit genomen over de realisatie.

In dit Bidbook nemen we u mee in het doorlopen traject en leest u de informatie die de basis vormt voor de besluitvorming. Na een beknopte beschrijving van het project en van de huidige situatie, geven we aan hoe de Wunderline de ambities maakt. Aansluitend gaan we in op de brede steun voor de Wunderline en de meerwaarde die het project voor verschillende Duitse en Nederlandse partijen heeft. Het Bidbook geeft vervolgens een beschrijving van de drie bouwstappen waarmee we de Wunderline denken te kunnen realiseren en de vervolgstappen richting daadwerkelijke realisatie in de komende jaren, gevolgd door de manier waarop het project kan worden gefinancierd. Tenslotte beschrijven we hoe we de afspraken over de Wunderline vastleggen. Als rode draad brengen we het hele tracé in beeld om de projectinformatie te verbinden met de reiziger en de regio.

Met deze opzet biedt het Bidbook een handzaam overzicht voor iedereen die bij de besluitvorming is betrokken: bestuurders, ambtelijk adviseurs, volksvertegenwoordigers en belanghebbenden. Voor verdiepende informatie verwijzen we naar de noten aan het einde van dit boek, waarin we de onderliggende rapporten noemen.



WUNDERLINE

Kurzgefasst

In kort bestek

Wunderline kurzgefasst

2016 haben die Provinz Groningen, das Land Niedersachsen, die Freie Hansestadt Bremen, das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, die DB Netz AG und ProRail einen gemeinsamen Projektplan erarbeitet: das sogenannte 'Spoorboekje' (Fahrplan)¹. Darin ist die gemeinsame Ambition des Projekts festgehalten.

Die Wunderline: grenzenlose Entwicklung für unsere nördliche Grenzregion

Die Provinz Groningen, Niedersachsen und die Freie Hansestadt Bremen möchten der wirtschaftlichen Entwicklung und der Lebensqualität der nördlichen Grenzregion gemeinsam einen Impuls geben. Eine gute öffentliche Verkehrsanbindung ist dabei von grundlegender Bedeutung. Die Wunderline bedeutet eine schnellere, komfortablere Bahnverbindung, mit der Arbeitnehmer, Studierende und Touristen bald in etwas mehr als zwei Stunden von Bremen nach Groningen fahren können - und umgekehrt. Damit ist die Wunderline eine vollwertige und nachhaltige Alternative zum Auto.

Neben den Investitionen in die vorhandene Bahninfrastruktur und die europäische Verknüpfung unserer Schienennetze stimulieren wir die Verbesserung der Anschlüsse von Tür zu Tür im Einzugsbereich der umliegenden Bahnhöfe (Anschlussmobilität). Außerdem wird die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gestärkt, sodass Hindernisse auf dem Gebiet von Arbeit und Bildung abgebaut und Chancen in den Bereichen Gesundheitswesen, Tourismus und Kultur genutzt werden. Untersuchungen haben ergeben, dass mit Hilfe dieser Vorgehensweise die Wunderline langfristig das Potenzial besitzt, bis zu 1.900 grenzüberschreitende Fahrgäste pro Tag zu transportieren. Zudem werden erwartungsgemäß auch mehr Fahrgäste andere Teile der Strecke nutzen.

Investieren in die Wunderline bedeutet, Investieren in das wirtschaftliche Wachstum und die Lebensqualität der Grenzregion im Nordwesten Deutschlands und dem Norden der Niederlande. Verständlich also, dass es eine breite Unterstützung für die Wunderline durch europäische, nationale und regionale Behörden sowie von Netzwerkorganisationen in der Region gibt. Die Beschlussfassung über die Realisierung der Wunderline erfolgt Anfang 2019.

Wunderline in kort bestek

In 2016 hebben de Provincie Groningen, het Land Nedersaksen, de Vrije Hanzestad Bremen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, DB Netz AG en ProRail een gezamenlijk projectplan opgesteld. Het zogenaamde Spoorboekje¹. Hierin is de gezamenlijke ambitie van het project vastgelegd.

De Wunderline: grenzenlose ontwikkeling van onze noordelijke grensregio

Provincie Groningen, Land Nedersaksen en Vrije Hanzestad 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.

Naast investeren in bestaande spoorinfrastructuur en Europees verknopen van onze spoornetwerken, stimuleren we de verbetering van de aansluiting van deur tot deur rond de stations in de regio (ketenmobiliteit). Ook wordt de grensoverschrijdende samenwerking versterkt, teneinde barrières op het gebied van arbeid en onderwijs weg te nemen en kansen op het gebied van gezondheidszorg, toerisme en cultuur te benutten. Uit onderzoek blijkt dat met deze aanpak en optimalisering de Wunderline de potentie heeft om op termijn circa 1.900 grensoverschrijdende reizigers per dag te vervoeren. Bovendien zullen naar verwachting meer reizigers gebruik gaan maken van overige delen van het traject.

Investeren in de Wunderline is investeren in de economische groei en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio van Duitsland en Nederland. Er is dan ook brede bestuurlijke steun voor de Wunderline vanuit alle Europese, nationale, regionale en lokale overheden en vanuit netwerkorganisaties in de regio. Besluitvorming over de realisatie van de Wunderline vindt begin 2019 plaats.



Situation 2015	
Fahrzeit	2:43 h
Zahl der Umstiege	1
Zahl grenzüberschreitende Fahrgäste	700

Station Bremen



Station Groningen

Situatie 2015	
Reistijd	2:43 uur
Aantal overstappen	1
Aantal grensoverschrijdende reizigers	700

“Wir möchten gemeinsam für eine bessere Bahnverbindung zwischen den Nordniederlanden und Norddeutschland sorgen und damit der wirtschaftlichen Entwicklung und Lebensqualität in beiden Grenzregionen einen Impuls geben. So lautet das Ziel des Projekts Wunderline. Wie? Durch die Realisierung einer schnellen und komfortablen Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen. Diese lässt die Grenzen zwischen dem Norden der Niederlande und Norddeutschland verschwinden.”

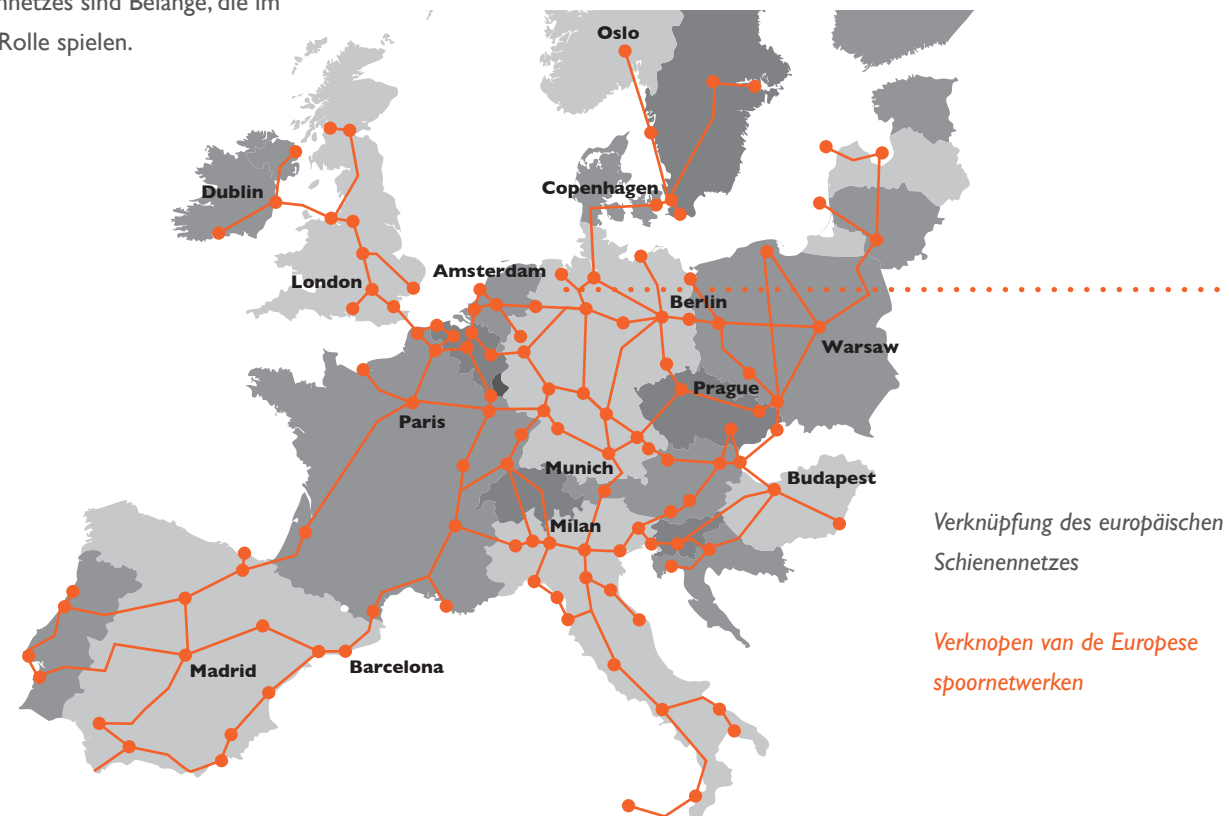
Gemeinsame Ambition Lenkungs Ausschuss, Dezember 2016

“Wij willen samen zorgen voor een betere verbinding tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland, om een impuls te geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van beide grensregio's. Dat is de ambitie van het project Wunderline. Hoe? Door een snelle en comfortabele spoorverbinding tussen Groningen en Bremen te realiseren. Hiermee vervagen de grenzen tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland.”

Gezamenlijke ambitie Stuurgroep, december 2016

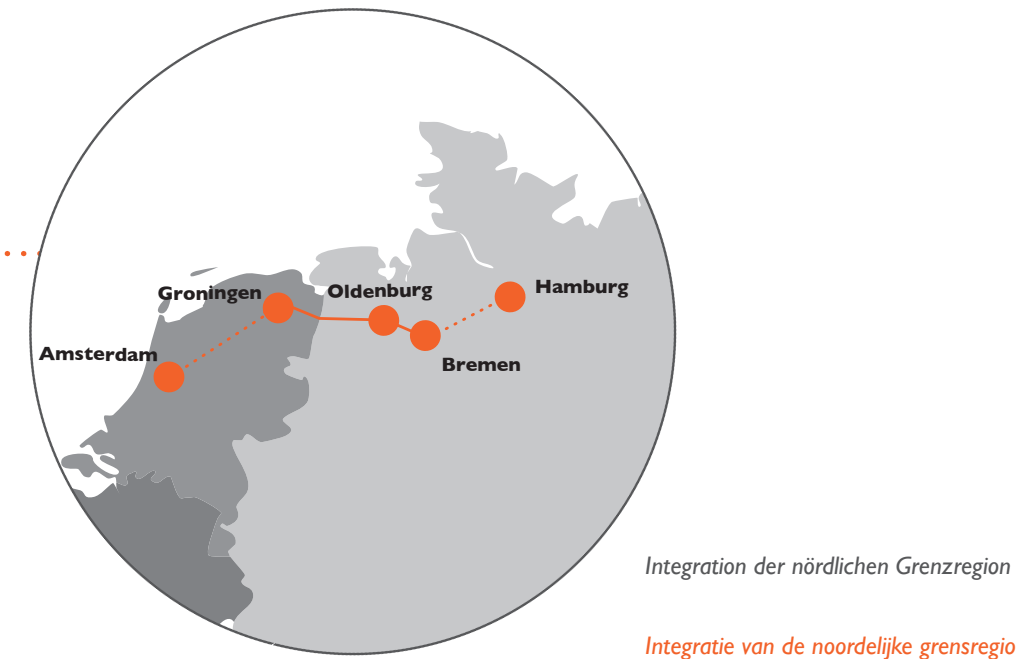
Breit angelegte Ambition Wunderline

Diese Ambition verdeutlicht, dass die politische Bedeutung der Wunderline nicht nur in einer schnelleren Bahnverbindung liegt. Auch Austausch und Integration der Grenzregion im Nordwesten Deutschlands und dem Norden der Niederlande sowie die Verknüpfung des europäischen Schienennetzes sind Belange, die im Projekt eine wichtige Rolle spielen.



Brede ambitie Wunderline

Deze ambitie geeft aan dat het politieke belang van de Wunderline niet alleen ligt bij een snellere treinverbinding. Uitwisseling en integratie van de noordelijke grensregio én het verknopen van de Europese spoornetwerken zijn twee belangen die ook een beduidende rol spelen in het project.



Aktuelle Situation

Die Strecke zwischen Groningen und Bremen ist insgesamt 173 km lang. Davon liegen 49 km auf niederländischem Hoheitsgebiet und 124 km in Deutschland. Fahrgäste zwischen Groningen und Bremen müssen in Leer umsteigen. Bis Dezember 2015 betrug die Fahrzeit rund 2 Stunden und 43 Minuten. Seit Dezember 2015 ist zwischen Weener und Leer kein Bahnverkehr mehr möglich, seit ein Frachter die Friesenbrücke bei Weener rampte. Fahrgäste nach Leer und weiter haben gegenwärtig verschiedene Möglichkeiten. Zwischen Groningen und Weener verkehrt ein Regionalzug von Arriva. Ab Weener können Fahrgäste dann mit dem Bus weiter nach Leer. Außerdem fährt zwischen Groningen und Leer ein Schnellbus. Seit der Zerstörung der Emsquerung fehlt das infrastrukturelle Rückgrat für die sozioökonomische Entwicklung der Grenzregion. Überdies ist das Angebot für die Anschlussmobilität unter anderem für Radfahrer, Fußgänger, Busse und Kraftfahrzeuge auf einigen (vor allem deutschen) Bahnhöfen eingeschränkt. Auch die verfügbaren Informationen und das Ticketing für den grenzüberschreitenden Verkehr sind verbesserungswürdig.

Künftige Situation

Mit Anpassungen an der Schieneninfrastruktur wird die Fahrzeit zwischen Groningen und Bremen 2030 bei etwas mehr als zwei Stunden liegen. Dafür werden zwei Bauphasen mit einem Investitionsvolumen von € 128 Mio. durchgeführt. Überdies ist die Realisierbarkeit einer direkten Zugverbindung in Sichtweite gerückt. Die Bahnhöfe bieten umfassende Anschlussmöglichkeiten und Bahnfahrende erhalten problemlos Informationen wie auch Fahrkarten für den grenzüberschreitenden Verkehr. Durch den Abbau von Barrieren in Sachen Arbeitsmobilität und das Aufgreifen von Chancen im Bereich grenzübergreifender Zusammenarbeit überqueren täglich rund 1.900 Menschen die Grenze, wodurch sich die sozioökonomische Position der Region stark verbessert.

Huidige situatie

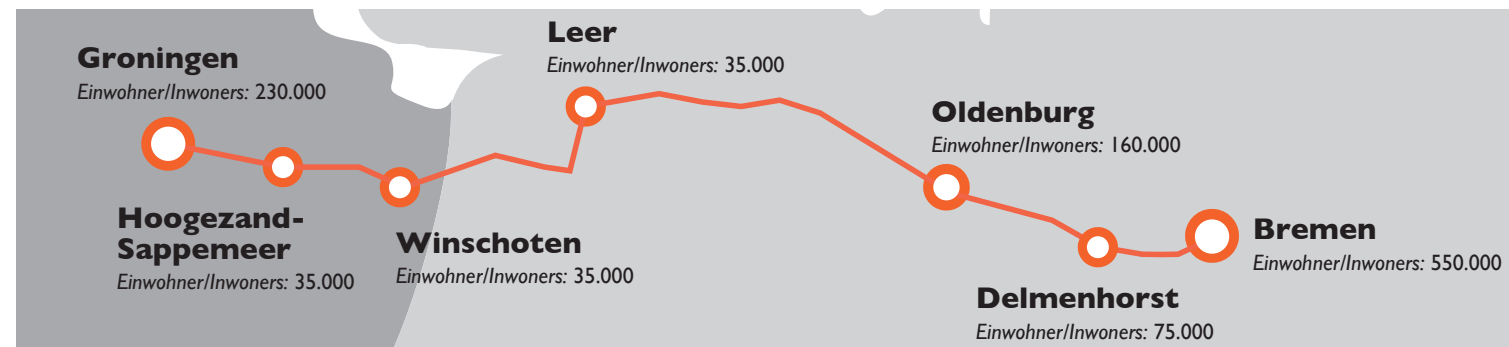
Het traject tussen Groningen en Bremen is bij elkaar 173 kilometer. Hiervan ligt 49 kilometer op Nederlands grondgebied en 124 kilometer in Duitsland. Reizigers tussen Groningen en Bremen moeten overstappen in Leer. Tot december 2015 bedroeg de reistijd 2 uur en 43 minuten. Sinds december 2015 is er geen treinverkeer meer mogelijk tussen Weener en Leer omdat er een schip tegen de Friesenbrücke aan is gevaren. Dit is een brug over de Eems tussen Weener en Leer. Voor reizigers naar Leer en verder zijn er momenteel verschillende opties. Vanuit Groningen rijdt nu een stoptrein van Arriva tot Weener. Reizigers kunnen vervolgens met de bus van Weener naar Leer. Ook rijdt er een snelbus tussen Groningen en Leer. Vanaf het moment dat de Friesenbrücke is kapotgegaan, ontbreekt een infrastructurele 'ruggengraat' voor sociaaleconomische ontwikkeling van de grensregio. Daarnaast zijn op een aantal (voornamelijk Duitse) stations beperkte ketenmobiliteitsvoorzieningen voor onder andere fietsers, voetgangers, bussen en auto's. Ook kan de informatievoorziening en ticketing voor grensoverschrijdende reizen beter.

Toekomstige situatie

Met aanpassingen in de railinfrastructuur is in 2030 de reistijd tussen Groningen en Bremen teruggebracht naar iets meer dan twee uur. Hiervoor zijn twee bouwstappen gerealiseerd, waarin € 128 miljoen is geïnvesteerd en er is zicht op de haalbaarheid van een directe treinverbinding. Stations beschikken over uitgebreide ketenmobiliteitsvoorzieningen en reizigers kunnen makkelijk gebruik maken van de informatievoorzieningen en ticketing voor grensoverschrijdend reizen. Door het wegnemen van barrières voor arbeidsmobiliteit en het benutten van kansen voor grensoverschrijdende samenwerking reizen dagelijks circa 1.900 reizigers over de grens en is de sociaaleconomische positie van de noordelijke grensregio versterkt.

Einwohnerzahl entlang der Strecke

Aantal inwoners langs de lijn





Station Delmenhorst



Station Kropswolde

2

WUNDERLINE

Positive Auswirkungen

Positieve effecten

Positive Auswirkungen der Wunderline

Um das gemeinsame Ziel der Projektpartner zu verwirklichen, wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Untersuchungen durchgeführt. In diesem Kapitel finden Sie eine kurze Beschreibung dieser Studien und die Ergebnisse, die die Durchführbarkeit des Projekts belegen.

Günstige Auswirkungen auf die Region

Das Institut für Regionalwirtschaft CIMA hat in Zusammenarbeit mit der Rijksuniversiteit Groningen eine qualitativ-sozioökonomische Untersuchung durchgeführt.² Die Ergebnisse zeigen, dass die Wunderline günstige Auswirkungen unter anderem auf die Bereiche Kultur, Wirtschaft, Bildung und Tourismus hat und der grenzübergreifenden Zusammenarbeit einen Impuls geben kann. Voraussichtlich wird sie sich auch im Bereich des Gesundheitswesens positiv auswirken. Laut der Studie kann das Fahrgastpotenzial der Wunderline deutlich zunehmen, wenn man neben einer Fahrzeitverkürzung auch auf folgende Aspekte setzt:

- Reisen von Tür zu Tür (Anschlussmobilität).
- Beseitigung von Hindernissen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich des Arbeitsaustausches und Bildungswesens sowie die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Qualifikationen.
- Aufgreifen der Chancen für die grenzübergreifende Zusammenarbeit.

Das Projekt Wunderline spielt in Bezug auf diese Themen eine proaktive Rolle.

Positieve effecten van de Wunderline

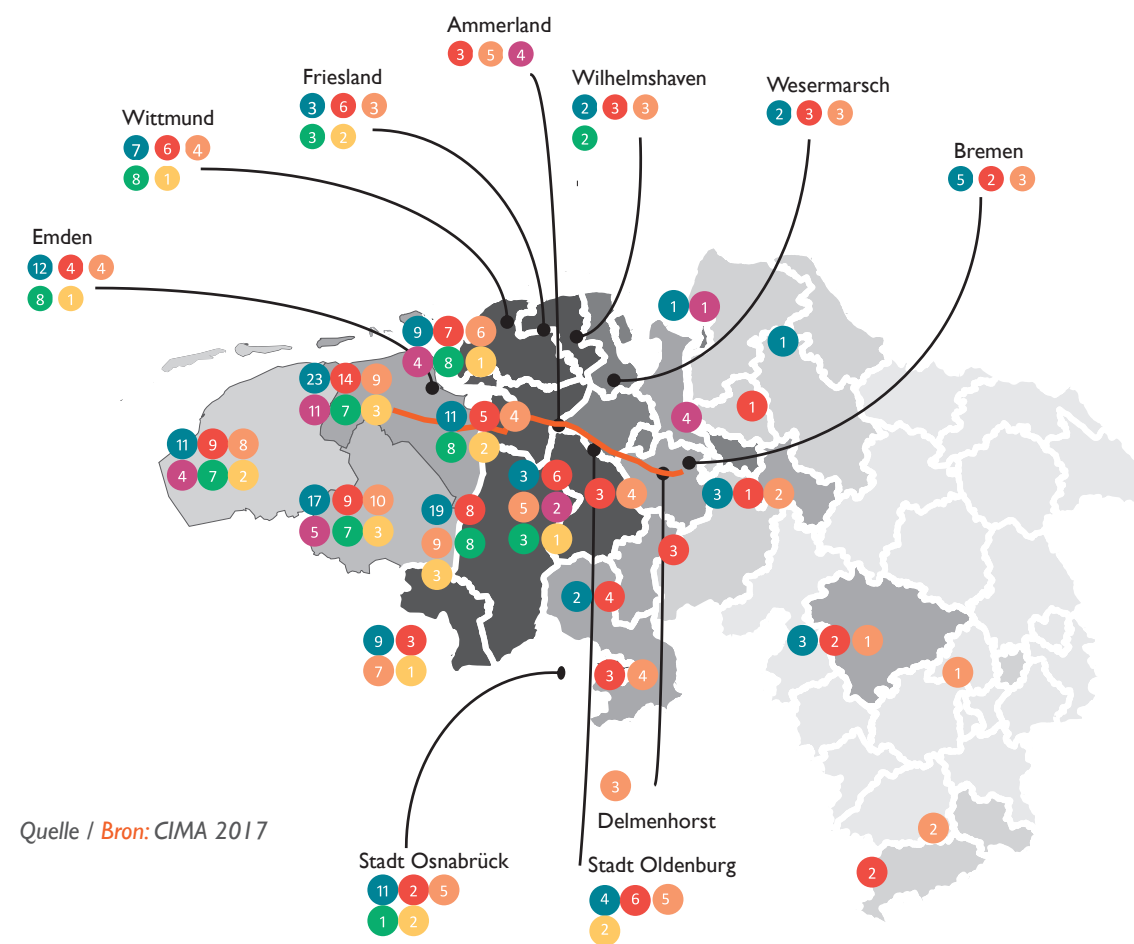
Om de gezamenlijke ambitie van de projectpartners waar te maken, zijn de afgelopen jaren tal van onderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk leest u een korte beschrijving van deze onderzoeken en de uitkomsten die de haalbaarheid van het project onderbouwen.

Gunstige effecten voor de regio

Het Duitse economisch onderzoeksbureau CIMA heeft in samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen een kwalitatief sociaaleconomisch onderzoek² uitgevoerd. De resultaten laten zien dat de Wunderline gunstige effecten heeft op het gebied van onder meer cultuur, economie, onderwijs en toerisme en een impuls kan geven aan de grensoverschrijdende samenwerking. De verwachting is dat er ook een positief effect is op het gebied van gezondheidszorg. Volgens dit onderzoek kan de vervoerswaarde van de Wunderline aanzienlijk toenemen wanneer naast reistijdverkorting ook wordt ingezet op:

- Reisen van deur tot deur (ketenmobiliteit).
- Wegnemen van bestaande blokkades voor grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van arbeidsuitwisseling en onderwijs, zoals het wederzijds erkennen van diploma's en beroepskwalificaties.
- Benutten van kansen voor grensoverschrijdende samenwerking.

Het Wunderline-project heeft dan ook een proactieve rol op deze thema's.



Legende / Legenda

- Streckenverlauf Wunderline / Verloop Wunderline-traject
- Energie / Energie
- Bildung, Wissenschaft und Forschung / Onderwijs, wetenschap en onderzoek
- Arbeitsmarkt und Wirtschaft / Arbeidsmarkt en economie
- Gesundheit und Soziales / Gezondheid en sociaal
- Kultur und Tourismus / Cultuur en toerisme
- Politik und Governance / Politiek en bestuur

Anzahl der Projektbeteiligungen / Aantal projectdeelnemers

- unter 1 / minder dan 1
- 1 bis 4 / 1 tot 5
- 5 bis 9 / 5 tot 10
- 10 bis 19 / 10 tot 20
- 20 und mehr / 20 of meer

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im nordwestdeutschen und nordniederländischen Grenzraum

Die Angaben in der Karte beziehen sich auf die Zahl der Projekte, in denen Akteure aus der jeweiligen Region, der Provinz (NL), kreisfreien Stadt, der Landkreise (D) oder ein regionaler Akteur, dem ein oder mehrere lokale Akteure angehören, eingebunden waren oder sind.

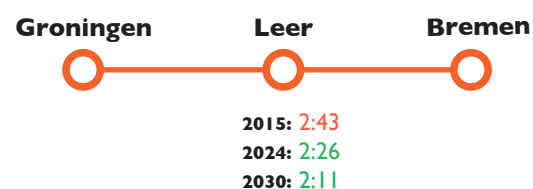
Grensoverschrijdende samenwerking in de grensregio's van Noordwest-Duitsland en Noord-Nederland

De weergegeven cijfers in de kaart hebben betrekking op het aantal projectdeelnemers uit de regio's die betrokken zijn of waren: uit de provincie (NL), kreisfreie Stadt of Landkreis (D) of een regionale speler waar een of meerdere lokale stakeholders onder vallen.

Kürzere Fahrzeiten

Für die Fahrzeitverkürzung zwischen Groningen und Bremen wurden aus einer Vorauswahl mit 48 Möglichkeiten für die Wunderline 4 unterschiedliche Varianten untersucht.³ Für jede dieser Varianten wurde beurteilt, wie diese unter anderem in Bezug auf Fahrzeit, Umstieg, Frequenz, räumliche Einpassung und Umgebungsauswirkungen abschneiden. Die Ergebnisse wurden mit den Investitions- und Betriebskosten der jeweiligen Varianten verglichen. Anfang 2018 hat der Lenkungsausschuss das Planungspapier zur Vorzugsalternative festgelegt.⁴ Die Vorzugsalternative führt in beiden Richtungen der Strecke zu einer rund 35-minütigen Fahrzeitverkürzung. Außerdem verbessert die Wunderline den Umstieg am Knotenpunkt Leer, wodurch bei den Verbindungen zwischen Münster und Oldenburg über eine halbe Stunde Fahrzeitgewinn realisiert wird.

Anvisierte Fahrzeitverkürzung Gesamtstrecke Wunderline
Beoogde reistijdwinst gehele traject Wunderline



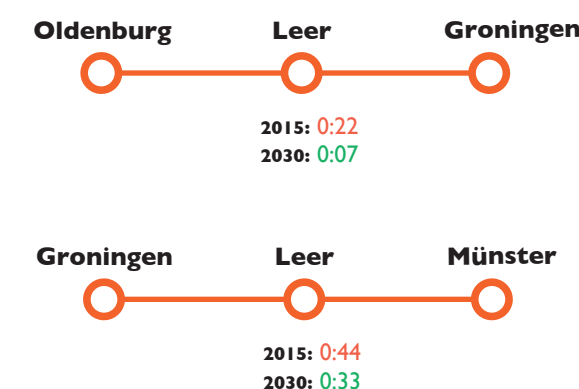
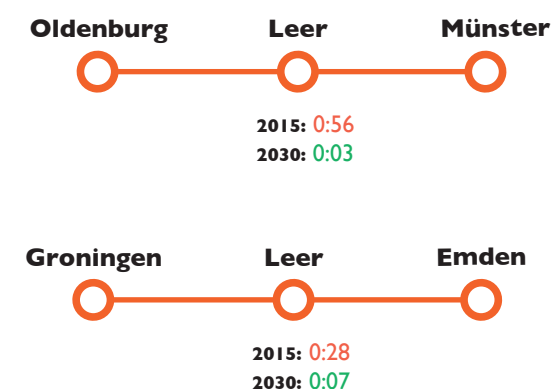
Verbindungen am Knotenpunkt Leer
Verbindungen op knooppunt Leer



Kortere reistijden

Voor de reistijdverkorting tussen Groningen en Bremen zijn uit een voorselectie van 48 mogelijkheden 4 verschillende varianten van de Wunderline onderzocht.³ Voor elk van deze varianten hebben we beoordeeld hoe ze scoren op onder andere reistijd, overstap, frequentie, ruimtelijke inpassing en omgevingseffecten. Deze scores zijn afgezet tegen de investerings- en exploitatiekosten van de varianten. Begin 2018 heeft de stuurgroep de Nota Voorkeursalternatief⁴ vastgesteld. Het voorkeursalternatief leidt in beide richtingen van het traject tot een reistijdverkorting van circa 35 minuten. Bovendien zorgt de Wunderline voor een betere overstap op het knooppunt Leer, waarmee op de verbindingen tussen Münster en Oldenburg meer dan een half uur reistijdwinst kan worden geboekt.

Fahrzeitverkürzung durch verbesserten Umstieg Knotenpunkt Leer
Reistijdwinst door betere overstap knooppunt Leer



Aktuelle Situation / Huidige situatie
Künftige Situation / Nieuwe situatie



Station Winschoten

Situation nach Bauphase I	
Fahrzeit	2:26 h
Zahl der Umstiege	1
Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste	1.900
Realisierungsphase	2021 - 2024
Kosten	€ 53,4 Mio.



Rathaus Leer

Situation na bouwstap I	
Reistijd	2:26 uur
Aantal overstappen	1
Potentieel aantal grensoverschrijdende reizigers	1.900
Realisatiefase	2021 - 2024
Kosten	€ 53,4 miljoen

Mehr Fahrgäste

Untersuchungen⁵ nach dem Fahrgastpotenzial zeigen, dass die Wunderline 1.900 grenzüberschreitende Fahrgäste täglich befördern dürfte. Das ist eine Steigerung von über 100% im Vergleich zu den rund 700 Fahrgästen, die vor der Zerstörung der Friesenbrücke die Grenze überquerten. Außerdem werden erwartungsgemäß mehr Fahrgäste andere Teile der Strecke nutzen. Dies ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen. Eine solche Zunahme ist übrigens auf grenzüberschreitenden Verbindungen nach erfolgter Aufwertung nicht unüblich. Die Verbindung Enschede - Münster verzeichnete zwischen 2001 und 2013 eine Zunahme von 92% und Saarland-Lothringen zwischen 1997 und 2012 eine Steigerung von 88%.

Um diese Zunahme zu realisieren, müssen folgende Rahmenbedingungen erfüllt werden:

- Fahrzeitverkürzung.
- Die Verbindung von Tür zu Tür (Anschlussmobilität) muss erleichtert werden.
- Hindernisse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Bereichen Arbeit und Bildung müssen beseitigt werden, beispielsweise durch die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Qualifikationen.
- Chancen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Bereichen Kultur, Tourismus und Gesundheit muss genutzt werden.

Zu diesem Zweck wurden inzwischen Erklärungen unterzeichnet und Initiativen gestartet.

Siehe Kapitel 7 'Festlegen des Commitments'.

Meer reizigers

Onderzoek⁵ naar de vervoerwaarde laat zien dat de Wunderline de potentie heeft om op termijn circa 1.900 grensoverschrijdende reizigers per dag te vervoeren. Dat is een toename van meer dan 100% ten opzichte van de ruim 700 reizigers die vóór de stremming van de Friesenbrücke de grens over reisden. Bovendien zullen naar verwachting meer reizigers gebruikmaken van overige delen van het traject. Onderstaande afbeelding geeft dit weer. Een dergelijke stijging is overigens niet ongebruikelijk op grensoverschrijdende verbindingen die worden verbeterd. De verbinding Enschede - Münster liet tussen 2001 en 2013 een groei zien van 92%, Saarland - Lotharingen tussen 1997 en 2012 een groei van 88%.

Om deze groei te realiseren gelden enkele randvoorwaarden:

- Reistijdverkorting.
- Het reizen van deur tot deur (ketenmobiliteit) moet makkelijker worden.
- Blokkades voor grensoverschrijdende samenwerking moeten verdwijnen op het gebied van arbeidsuitwisseling en onderwijs. Bijvoorbeeld door het wederzijds erkennen van diploma's en kwalificaties.
- Kansen voor grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van cultuur, toerisme en gezondheid moeten worden benut.

Hiervoor zijn inmiddels verklaringen getekend en trajecten opgestart.

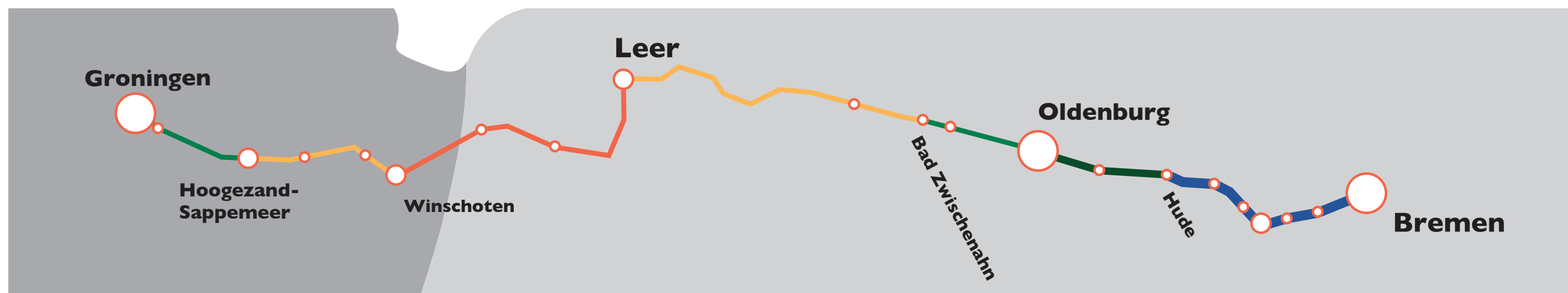
Zie hoofdstuk 7 'Vastleggen van het commitment'.

Legende Fahrgastzahlen

Legenda reizigersaantallen

- 0 - 2.000 pro Tag / per dag
- 2.000 - 4.000 pro Tag / per dag
- 5.000 - 10.000 pro Tag / per dag
- 10.000 - 20.000 pro Tag / per dag
- 20.000 - 30.000 pro Tag / per dag

Quelle / Bron: LNVG 2013



Investieren in den Personenverkehr

Die Investitionen des Wunderline-Projekts konzentrieren sich auf die Aufwertung des Personenverkehrs. Untersuchungen⁶ belegen, dass Investitionen in den Güterverkehr keinen Mehrwert bedeuten würden. Bereits in der heutigen Situation übersteigt die Kapazität auf der Schiene die Nachfrage des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Auch in Zukunft wird die potenzielle Nachfrage bei höchstens 5 bis 6 Zügen pro Tag liegen. Mit den geplanten Anpassungen im Rahmen der Wunderline reicht die Kapazität, um den regionalen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr auch künftig abzuwickeln.

Lokaler Mehrwert durch verbesserte Anschlussmobilität

Es wurden ergänzende Untersuchungen⁷ in Bezug auf die Verbesserung der Anschlussmobilität durchgeführt. Diese Untersuchungen geben tieferen Einblick in das Fahrgastpotenzial der Bahnhöfe entlang der Strecke und in die Möglichkeiten, wie die Bahn an andere Transportmittel, wie Bus, Fahrrad, Auto und Taxi, anschließen kann. Für jeden Bahnhof zwischen der deutsch-niederländischen Grenze und Bremen wurden konkrete Verbesserungsmaßnahmen ermittelt,⁸ die in das Ausführungsprogramm Anschlussmobilität aufgenommen wurden. Damit wurde der Mehrwert der Wunderline gesteigert und die Akzeptanz für die Wunderline vergrößert.



Bausteine für einen attraktiven Bahnhof

Bouwstenen voor een aantrekkelijk station

Investeren in personenvervoer

De investeringen van het Wunderline-project richten zich op verbeteren van de kwaliteit van het personenvervoer. Uit het onderzoek⁶ blijkt dat investeringen in goederenvervoer geen toegevoegde waarde hebben. Reeds in de huidige situatie is de capaciteit voor het grensoverschrijdend vervoer van goederen groter dan de vraag. De maximale potentiële vraag in de toekomst blijft beperkt tot 5 á 6 treinen per dag. Ook met de geplande aanpassingen in het kader van de Wunderline is er voldoende capaciteit om in de toekomst regionaal grensoverschrijdend goederenvervoer af te handelen.

Lokale meerwaarde door verbeterde ketenmobiliteit

Er is aanvullend onderzoek⁷ gedaan naar verbetering van de ketenmobiliteit. Dit onderzoek geeft verdiepend inzicht in het reizigerspotentieel bij de stations langs de Wunderline en in de manier waarop de trein kan aansluiten op andere vervoermiddelen zoals bus, fiets, auto en taxi. Per station tussen de grens en Bremen zijn concrete verbetermaatregelen⁸ in kaart gebracht en opgenomen in de Uitvoeringsagenda Ketenmobiliteit. Daarmee is meerwaarde van de Wunderline voor de regio versterkt, wat heeft gezorgd voor meer lokaal draagvlak.



Winkelstraat Winschoten



Miniaturland Leer



Eine erste Impression der neuen Friesenbrücke⁹

Friesenbrücke und Wunderline in 2024 verfügbar

Der Bund, DB Netz und das Land Niedersachsen haben sich gemeinsam für eine Drehbrücke als Ersatzbauwerk für die zerstörte Friesenbrücke entschieden.¹⁰ Sie wird die größte Drehbrücke in Europa sein.

Für den Schienenverkehr sollen jeweils 20 Minuten pro Stunde zur Verfügung stehen. Diese Mindestdauer ist für den neuen Fahrplan und damit für die Qualitätsverbesserung der Bahnverbindung erforderlich.

Es wird angestrebt, dass die neue Friesenbrücke bis Ende 2024 fertiggestellt wird. Zu diesem Zeitpunkt soll auch die erste Bauphase zur Realisierung einer schnelleren Bahnverbindung abgeschlossen sein.

Der Wiederaufbau der Friesenbrücke ist nicht Teil des Wunderline-Projekts, die Verfügbarkeit der Brücke ist jedoch eine wichtige Rahmenbedingung für die künftige Nutzung der Bahnverbindung.

Darum verfolgen wir die Fortschritte des Wiederaufbaus aufmerksam.

Nachhaltig und innovativ

Die grenzüberschreitende Bahnverbindung stellt eine nachhaltige Alternative zum Auto dar und fügt sich in das nationale Bestreben der Reduzierung von Kurzstreckenflügen.

Een eerste impressie van de nieuwe Friesenbrücke⁹

Friesenbrücke én Wunderline in 2024 operationeel

De Bund, Land Nedersaksen, en DB Netz AG hebben gezamenlijk gekozen voor het bouwen van een vrijwel volledig nieuwe brug op de plek van de Friesenbrücke.¹⁰ Dit wordt de grootste draaibrug van West-Europa. Deze nieuwe Friesenbrücke zal 20 minuten per uur beschikbaar zijn voor spoorverkeer. Die tijd is minimaal nodig voor de nieuwe dienstregeling en dus voor de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding. Streven is dat de nieuwe Friesenbrücke eind 2024 voltooid zal zijn. Op dat moment is ook de eerste bouwstap ten behoeve van een snellere spoorverbinding gerealiseerd. Het herstel van de Friesenbrücke is weliswaar geen onderdeel van het Wunderline-project, maar de beschikbaarheid van de brug is wel een belangrijke randvoorwaarde voor het toekomstig gebruik van de spoorverbinding. Daarom volgen we de voortgang van het herstelproject nauwlettend.

Duurzaam en innovatief

Deze grensoverschrijdende spoorverbinding biedt grensreizigers een duurzaam alternatief voor de auto en sluit goed aan bij de nationale ambitie om het korte afstandsvliegverkeer te beperken.



3

WUNDERLINE

**Unterstützung
für die Wunderline**

**Steun voor de
Wunderline**

Unterstützung für die Wunderline

Ausgehend von dem Wunsch einer intensiveren Zusammenarbeit haben sich 2015 deutsche und niederländische Partner zusammengeschlossen: Sie wollten untersuchen, ob eine schnellere Verbindung zwischen Groningen und Bremen als Impuls für den Grenzraum im Norden der Niederlande und im Nordwesten Deutschlands umsetzbar wäre. Die Initiative erfreute sich auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene schnell einer breiten Unterstützung.

2015 bewilligte die EU acht Millionen Euro an CEF-T-Fördermitteln und wies die Wunderline als Leuchtturmprojekt aus: ein beispielhaftes Projekt zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Infrastruktur und Nachhaltigkeit. Mithilfe dieser Förderung und in Zusammenarbeit mit deutschen und niederländischen Partnern wurde in den vergangenen vier Jahren die Möglichkeiten zur Aufwertung der Bahnverbindung Groningen - Bremen intensiv untersucht. Im Ergebnis sprach sich der Lenkungsausschuss am 22. Februar 2018 für eine Vorzugsalternative aus.¹¹ Die gewählte Alternative wurde anschließend für die politische Beschlussfassung Anfang 2019 weiter ausgearbeitet.

Eines der nationalen Ziele der Niederlande ist die Priorisierung grenzüberschreitender Verbindungen. Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft hat ein Zukunftsbild 'Öffentliche Verkehrsmittel 2040' aufgesetzt,¹² in dem steht, dass der grenzüberschreitende Bahnverkehr genauso reibungslos erfolgen soll, wie innerhalb der Niederlande. Die Wunderline wird in diesem Zukunftsbild als eine der sechs wichtigen Verbindungen mit Anrainerstaaten genannt (siehe nebenstehende Abbildung).

Das Ziel der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit an der Wunderline wurde inzwischen in den Koalitionsverträgen des Landes Niedersachsen einerseits und der Provinz Groningen andererseits festgeschrieben.

Steun voor de Wunderline

Vanuit de wens om meer samen te werken, hebben de Duitse en Nederlandse partners in 2015 de handen ineengeslagen om te onderzoeken of een snelle verbinding tussen Groningen en Bremen haalbaar is. Dit als impuls voor de ontwikkeling van de noordelijke grensregio. Het initiatief kon en kan zowel Europees, nationaal, regionaal als lokaal rekenen op brede steun.

De EU verstrekte in 2015 circa € 8 miljoen CEF-T subsidie aan het Wunderline-project en benoemde het als Flagship-project: een voorbeeldproject als het gaat om het verbeteren van grensoverschrijdende infrastructuur in combinatie met duurzaamheid. Met behulp van deze subsidie en in samenwerking met Duitse en Nederlandse partners is de afgelopen vier jaar uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen - Bremen. Met als resultaat een voorkeursalternatief¹¹ dat op 22 februari 2018 door de stuurgroep is vastgesteld. Dit is uitgewerkt ten behoeve van besluitvorming begin 2019.

Eén van de nationale doelstellingen van Nederland is meer aandacht te hebben voor grensoverschrijdende verbindingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een Toekomstbeeld OV 2040¹² opgesteld. Hierin staat dat de treinreiziger net zo soepel over de grens moet kunnen reizen als binnen Nederland. De Wunderline wordt in het Toekomstbeeld aangemerkt als één van de zes belangrijke verbindingen met de buurlanden. Zie afbeelding.

Inmiddels is de ambitie om grensoverschrijdend samen te werken aan de Wunderline vastgelegd in de coalitieakkoorden van het Land Nedersaksen en de provincie Groningen.



Viele Organisationen und Einrichtungen unterstützen das Wunderline-Projekt.

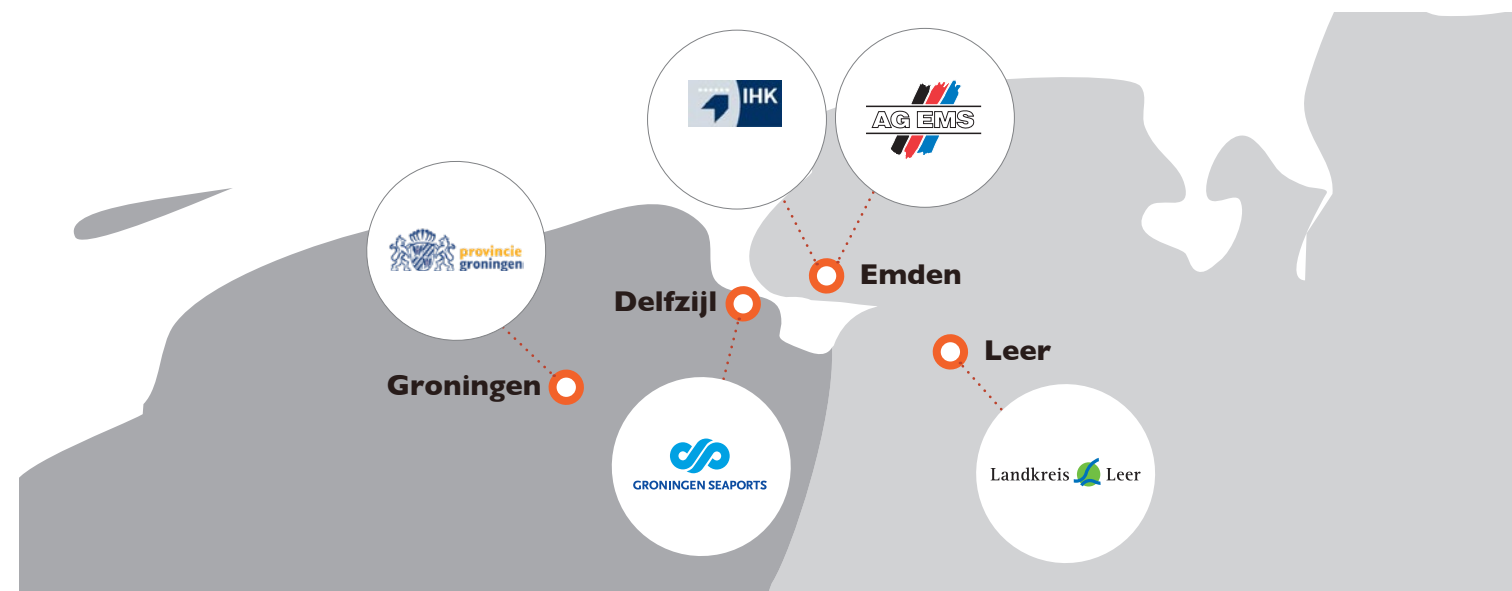
CEF-T-Partner Wunderline

Beim Start des Wunderline-Projekts 2015 lag der Fokus auf der Unterstützung für das Einreichen eines Förderantrags für das europäische CEF-T-Programm (Connecting Europe Facility for Transport).

Die Partner, die darin die Initiative ergriffen, sind die CEF-T-Partner Wunderline:

- AG Ems
- IHK für Ostfriesland und Papenburg
- Landkreis Leer
- Groningen Seaports
- Provinz Groningen

Diese Partner beurteilen die Ergebnisse, die mithilfe der CEF-T-Mittel erzielt werden. Zudem geben sie Empfehlungen hinsichtlich der Dokumente, die der Wunderline-Lenkungsausschuss in der Tagesordnung bespricht. Und zu guter Letzt unterstützen sie das Projekt und fungieren als Wunderline-Botschafter in der Region.



CEF-T-Partner als Botschafter in der Region

CEF-T Partners als ambassadeurs in de regio

Vele organisaties en instellingen ondersteunen het Wunderline-project.

CEF-T Partners Wunderline

Bij de start van het Wunderline-project in 2015 lag de focus op het verkrijgen van steun voor het indienen van een subsidieaanvraag voor het Europese CEF-T-programma (Connecting Europe Facility for Transport). De partijen die hierbij het voortouw namen, zijn de zogenaamde CEF-T Partners Wunderline:

- AG Ems
- IHK für Ostfriesland und Papenburg
- Landkreis Leer
- Groningen Seaports
- Provincie Groningen

Deze partners zijn betrokken bij beoordeling van de resultaten die met CEF-T-subsidie opgeleverd worden. Daarnaast adviseren de partners over de stukken die de Stuurgroep Wunderline agendeert. Tenslotte steunen zij het Wunderline-project en zijn ze ambassadeurs voor het project in de regio.



Station Bad Zwischenahn



“Gemeinsam mit den Niederlanden wollen wir eine schnelle Bahnverbindung von Groningen über Leer und Oldenburg nach Bremen (Wunderline) vorantreiben.”¹³

Koalitionsvereinbarung Niedersachsen 2017 - 2022

“Wir investieren auch weiterhin in eine schnelle Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen.”¹⁴

Koalitionsvertrag Provinz Groningen 2015 - 2019

Lenkungsausschuss Wunderline

Im Anschluss an die Bewilligung der CEF-T-Mittel wurde für die Durchführung des Projekts eine Projektorganisation einberufen und 2016 kam ein Lenkungsausschuss hinzu. In diesem Lenkungsausschuss sind die für die Durchführung direkt zuständigen Behörden und Organisationen vertreten, und zwar:

- Provinz Groningen (Vorsitz)
- Niedersachsen
- Freie Hansestadt Bremen
- Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft
- DB Netz AG
- ProRail

“Samen met Nederland willen we een snelle treinverbinding van Groningen via Leer en Oldenburg naar Bremen (Wunderline) realiseren.”¹³

Coalitieakkoord Nedersaksen 2017 - 2022

“We blijven ook investeren in een snellere spoorverbinding tussen Groningen en Bremen.”¹⁴

Collegeakkoord Groningen 2015 - 2019

Stuurgroep Wunderline

Na het toekennen van de CEF-T-subsidie is voor de uitvoering van het project een projectorganisatie opgezet. In 2016 is een stuurgroep geformeerd. In deze stuurgroep participeren organisaties die direct verantwoordelijkheid zijn voor uiteindelijke realisatie van de Wunderline. Dit zijn:

- Provincie Groningen (voorzitter)
- Land Nedersaksen
- Vrije Hanzestad Bremen
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- DB Netz AG
- ProRail

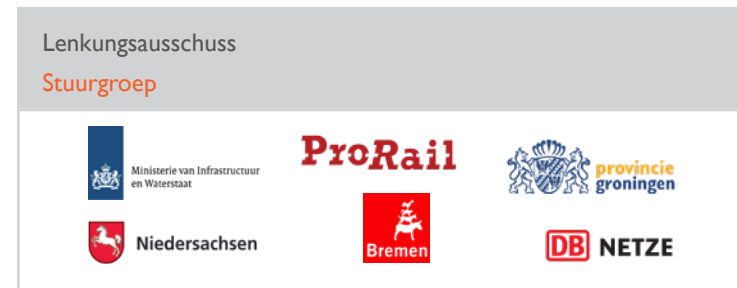
Weitere Unterstützung

Im Vorfeld der Beschlussfassung haben folgende Partner öffentlich ihre Unterstützung für die Realisierung der Wunderline ausgesprochen:

- Landkreise, Städte und Gemeinden entlang der Strecke
- IHK für Ostfriesland und Papenburg
- Ems-Achse
- EDR
- Hochschulen und Universitäten
- EU-Abgeordnete
- Regio Groningen Assen
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland
- Metropolregion Nordwest
- European Medical School

Die Unterstützungserklärungen finden Sie in Kapitel 10.

Beschließen / Besluiten



Beurteilen / Beoordelen



Vorbereiten /

Voorbereiden



Verdere ondersteuning

In de aanloop naar de besluitvorming hebben veel partijen publiekelijk hun steun uitgesproken voor de realisatie van de Wunderline:

- Landkreisen, steden en gemeenten langs de lijn
- IHK für Ost-friesland und Papenburg
- Ems-Achse
- EDR
- Hogescholen en universiteiten
- Europarlementariërs
- Regio Groningen Assen
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland
- Metropolregion Nordwest
- European Medical School

Deze steunbetuigingen zijn in hoofdstuk 10 van dit Bidbook opgenomen.

Deutsche wie niederländische Bürgermeister und Wethouder maken zich für die schnelle Verbindung zwischen Bremen und Groningen stark: die Wunderline.



“Die Eisenbahnen waren immer schon wichtig für die grenzüberschreitende Verbindung”
“De spoorwegen waren altijd al van groot belang voor de grensoverschrijdende verbinding.”
 Bürgermeister Sap,
 Gemeinde Bunde



“Zu einer Region ohne Grenzen gehört auch eine reibungslose, schnelle Mobilität und dafür steht die Wunderline.”
“Bij een regio zonder grenzen hoort ook snelle en toegankelijke mobiliteit en dat is waar de Wunderline voor staat.”
 Bürgermeisterin Kuhl, Stadt Leer

“So wie wir Norddeutsche sagen: 'Jetzt heißt es Butter bei die Fische.'”
“Zoals wij Noord-Duitsers zeggen: 'Nu is het boter bij de vis'.”
 Bürgermeister Lebedinzew,
 Gemeinde Hude



“Ich verspreche mir von der Wunderline eine Aufwertung der Region.”
“Ik verwacht van de Wunderline een opwaardering van de regio.”
 Bürgermeister Boelsen,
 Samtgemeinde Jümme



“Meine Unterschrift dafür, dass aus der Wunderline eine ‘Selbstverständlichkeitsline’ wird.”
“Mijn handtekening is er voor, dat de Wunderline een ‘Vanzelfsprekendheidsline’ wordt.”
 Landrat Bensberg,
 Landkreis Ammerland



“Wir müssen den Druck erhöhen, damit das Projekt Realität wird.”
“We moeten de druk opvoeren, om dit project werkelijkheid te laten worden.”
 Oberbürgermeister Krogmann,
 Stadt Oldenburg



“Das Herz der Wunderline ist der Bahnhof Augustfehn.”
“Het hart van de Wunderline is station Augustfehn.”
 Bürgermeister Huber,
 Gemeinde Apen



“In Groningen ist das Fahrrad das wichtigste Transportmittel. Gute öffentliche Verkehrsverbindungen wie die Wunderline sind für längere Strecken von großer Bedeutung.”
“In Groningen is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. Voor de langere afstanden zijn goede openbaar vervoer-verbindingen zoals de Wunderline van groot belang.”
 Wethouder De Rook,
 Gemeente Groningen



“Eine gute Zugverbindung mit unseren östlichen Nachbarn ist für die Entwicklung unserer neuen Gemeinde unerlässlich!”
“Goede treinverbindingen met onze oosterburen is van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van onze nieuwe gemeente.”
 Wethouder Borg,
 Gemeente Midden-Groningen



“Die Wunderline gibt unserer Gemeinde einen großen Impuls.”
“De Wunderline geeft onze gemeente een grote impuls.”
 Wethouder Swagerman,
 Gemeente Oldambt



“Das Mobilitätskonzept der Wunderline ist auch für die Gemeinde Wardenburg das Thema der Zukunft, darum unterzeichne ich gerne.”
“Het mobiliteitsconcept van de Wunderline is ook voor de gemeente Wardenburg het onderwerp van de toekomst, graag ondersteun ik het met mijn handtekening.”
 Bürgermeisterin Noske,
 Gemeinde Wardenburg



“Wege zueinander schaffen, ist sehr wichtig in der heutigen Zeit, darum unterstützt Westerstede die Wunderline.”
“Wegen naar elkaar creëren is zeer belangrijk in deze tijd, daarom ondersteunt Westerstede de Wunderline.”
 Bürgermeister Groß, Stadt Westerstede



“Für die Optimierung des Haltepunktes in Weener ist auch die Verbesserung der Anschlussmobilität ein wichtiger Faktor.”
“Voor de optimalisering van de halte in Weener is ook de verbetering van de ketenmobiliteit een belangrijke factor.”
 Bürgermeister Sonnenberg,
 Stadt Weener



“Die Wunderline bietet erhebliche Verbesserungen für Pendler und Studenten.”
“De Wunderline biedt aanzienlijke verbeteringen voor forenzen en studenten.”
 Bürgermeisterin Gerken,
 Gemeinde Ganderkesee

“Wunderline: Gelebte europäische Nachbarschaft - so geht's voran.”
“Wunderline: Goed nabuurschap van twee landen in Europa - zo komen we vooruit.”
 Landrat Harings,
 Landkreis Oldenburg

“Dieser Aufruf ist wichtig, um dem Bund zu zeigen, dass wir dieses Projekt gemeinsam stemmen können.”
“Deze oproep is belangrijk om de Bund te laten zien, dat we dit project samen van de grond kunnen krijgen.”
 Landrat Grootte, Landkreis Leer



“Eine schnelle Verbindung zwischen Groningen und Bremen und Westoverledingen mittendrin.”
“Een snelle verbinding tussen Groningen en Bremen en Westoverledingen er middenin.”
 Bürgermeister Douwes,
 Gemeinde Westoverledingen



“Mobilität und Erreichbarkeit sind für den Touristenort Bad Zwischenahn unerlässlich, daher unterstützen wir die Wunderline.”
“Voor de toeristische plaats Bad Zwischenahn zijn mobiliteit en bereikbaarheid van buitengewoon groot belang, vandaar dat wij de Wunderline ondersteunen.”
 Bürgermeister Dr. Schilling,
 Gemeinde Bad Zwischenahn

“Mit meiner Unterschrift möchte ich ein Signal für ein gemeinsames Europa geben.”
“Met mijn handtekening wil ik een signaal afgeven voor een gemeenschappelijk Europa.”
 Bürgermeister Dr. Pundt,
 Gemeinde Hatten



“Das Projekt Wunderline muss schnell verwirklicht werden. Es ist für Delmenhorst ein weiterer Fahrtschein in die Zukunft.”
“Het project Wunderline moet snel gerealiseerd worden. Voor Delmenhorst is dit een belangrijke lijn naar de toekomst.”
 Oberbürgermeister Jahnz,
 Stadt Delmenhorst





4

WUNDERLINE

Die Wunderline
liegt im Interesse Vieler

De Wunderline
dient vele belangen

Die Wunderline liegt im Interesse Vieler

Die Wunderline liegt im Interesse vieler Partner, die sich für die Aufwertung der Bahnverbindung zwischen Bremen und Groningen stark machen.

Für **Niedersachsen, Bremen** und **Groningen** ist es wichtig, dass die Wunderline durch Fahrzeitverkürzung und Zuwachs der Fahrgastzahlen, zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Grenzraums beiträgt. Auch auf die Verbesserung der Anschlussmobilität und die Stärkung der internationalen Schienenanbindung wird im Zuge des Projekts Wert gelegt. Die Bahn wird so zur nachhaltigen Alternative zum Autoverkehr, was wiederum die Erreichung der Klimaziele erleichtert.

Die Aufwertung der Schieneninfrastruktur trägt zur Verkürzung der Fahrzeit und dem Zuwachs der Fahrgastzahlen bei. Das liegt wesentlich im Interesse der Infrastrukturbetreiber **DB Netz AG** und **ProRail**.

Hinzu kommt, dass die Wunderline nationale Belange erfüllt, wie die Verknüpfung der Schienennetze, die Stärkung der Grenzregionen und den Abbau von Barrieren durch grenzübergreifende Zusammenarbeit. Im Sinne der **niederländischen Regierung** und des **Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft** kann die Wunderline als nachhaltige Alternative für Kurzstreckenflüge einen Beitrag zur Erlangung der Klimaziele leisten. Für den **Bund** sind die Investitionen in eine schnellere Verbindung eine logische Fortsetzung des Neubaus der Friesenbrücke. Überdies sind die Vermeidung von Redundanzen und eine optimierte Anbindung an den Fernverkehr (Deutschland-Takt) von Interesse.

Für **Landkreise, Städte** und **Gemeinden** bedeutet eine schnellere Verbindung unter Beibehalt der heutigen und Eröffnung neuer Bahnhöfe einen wesentlichen Impuls für Wirtschaft und Gesellschaft, zumal, wenn gleichzeitig in die Verbesserung der Anschlussmobilität investiert wird. Wenn man dies gemeinsam schultert, vergrößert sich die Aussicht auf finanzielle Unterstützung zur Durchführung der erforderlichen Maßnahmen vor Ort.

Zu guter Letzt steht die Wunderline für die Interessen der **Bahnfahrer** selbst, seien sie nun Arbeitnehmer, Studierende oder Touristen, die schneller und bequemer ihr Ziel in der Grenzregion oder darüber hinaus erreichen. Und auch **Unternehmen und Einrichtungen** im nordwestdeutschen und nordniederländischen Grenzraum profitieren von der Aufwertung der Bahnverbindung.

De Wunderline dient vele belangen

De Wunderline dient de belangen van de verschillende partijen die bij de kwaliteitsverbetering van de verbinding Groningen - Bremen betrokken zijn.

Voor **Nedersaksen, Bremen** en **Groningen** is het belangrijk dat de Wunderline, door reistijdwinst en toename van het aantal reizigers, bijdraagt aan de economische en sociale versterking van de noordelijke grensregio. Ook hechten zij belang aan het verbeteren van de ketenmobiliteit en het versterken van spoorverkeer en de internationale connectiviteit. Daarmee wordt de trein een duurzaam alternatief voor de auto, wat bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen.

Het verbeteren van de spoorinfrastructuur om reistijdwinst te boeken en het aantal reizigers te laten toenemen is belangrijk voor spoornetbeheerders **DB Netz AG** en **ProRail**.

In aanvulling op bovenstaande belangen, dient het Wunderline-project ook nationale belangen, zoals verknoopen van spoornetwerken, het versterken van grensregio's en het wegnemen van barrières door grensoverschrijdende samenwerking. Voor het **Rijk/IenW** kan de Wunderline een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen door een alternatief te bieden voor korteafstandsvluchten. Voor de **Bund** ligt investeren in een snellere verbinding in het verlengde van de nieuwbouw van de Friesenbrücke. Daarnaast zijn ook verbetering van de redundantie en een verbeterde aansluiting op het langeafstandstreinverkeer (Deutschland-Takt) van belang.

Voor **Landkreisen, steden** en **gemeenten** betekent een snellere verbinding, met behoud van de huidige en opening van enkele nieuwe stations, een belangrijke economische en sociale impuls. Zeker in combinatie met verbetering van de ketenmobiliteit. Door hier samen invulling aan te geven, vergroten zij de kans op financiële ondersteuning van de noodzakelijke lokale maatregelen.

Tenslotte dient de Wunderline de belangen van **reizigers** als werknemers, studenten en toeristen, die sneller en comfortabel naar hun bestemming in de grensregio of daarbuiten kunnen reizen en van **bedrijven en instellingen** in de noordelijke grensregio, die economisch kunnen profiteren van deze mogelijkheden.



Situatie nach Bauphase 2	
Fahrzeit	2:11 h
Zahl der Umstiege	1
Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste	1.900
Realisierungsphase	2024 - 2030
Kosten	€ 74,9 Mio.

Station Zuidbroek



Altes Kurhaus Bad Zwischenahn

Situatie na bouwstap 2	
Reistijd	2:11 uur
Aantal overstappen	1
Potentieel aantal grensoverschrijdende reizigers	1.900
Realisatiefase	2024 - 2030
Kosten	€ 74,9 miljoen

Wissens- und Forschungsinstitute

In der Grenzregion gibt es unterschiedliche Wissenseinrichtungen, beispielsweise:

- Rijksuniversiteit Groningen
- Universität Bremen
- Universität Oldenburg
- Fachhochschulen

Diese Einrichtungen kooperieren miteinander, wodurch Studierende einen Teil ihres Studiums an der jeweils anderen Universität absolvieren können. Ein gutes Beispiel dafür ist die European Medical School, die ein Medizinstudium in Oldenburg und in Groningen anbietet. Die Wunderline ist in dieser Zusammenarbeit wichtig, weil sie den Studierenden ermöglicht, zwischen den Städten zu pendeln. Studierende aus Oldenburg haben sich dafür stark gemacht, dass auch die Kosten für die Bahnfahrten nach Groningen vom Semester-ticket gedeckt werden.

Europa und Brüssel

Die Europäische Kommission strebt im TEN-T-Programm nach einer Verknüpfung der nationalen Verkehrsnetze mit den transeuropäischen Netzen. Um dies voranzutreiben, wurde das Förderprogramm Connecting Europe Facility (CEF) ins Leben gerufen. Das Projekt Wunderline profitiert von Mitteln aus diesem Programm. Dabei setzt man auf eine Aufwertung der Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen als fehlendes Bindeglied auf dem Korridor Amsterdam - Hamburg über den niederländischen Norden und Nordwestdeutschland.

Über die Durchführung des Projekts finden regelmäßig Gespräche mit DG MOVE (Generaldirektion Mobilität und Verkehr) statt. So wurde eine Verlängerung der Projektdurchführung in aufgrund der Verzögerungen durch die defekte Friesenbrücke erwirkt. Die Wunderline wurde unterdes als 'pre-identified' ausgewiesen, wodurch sie nach 2020 für eine Förderung aus dem CEF-T-Programms in Betracht kommt. Das ist ein wichtiger Schritt, um neben der Mitteln aus dem aktuellen Programm auch Gelder für die Realisierungsphase zu erhalten.

Anfang 2019 wird ein CEF-T 'Call for Proposals' erwartet. Ausgangspunkt ist, dass diese Maßnahmen vor Ende 2023 realisiert sein müssen. Mit Blick darauf wird ein Antrag vorbereitet, der folgende Teile umfasst: Bauphase I der Wunderline, Schnellzug Winschoten - Groningen sowie für die Wunderline relevante Bausteine beim Bahnhof Groningen. Die Maßnahmen tragen zu den Zielen des Gesamtprojekts „Qualitätsverbesserung Bahnstrecke Groningen - Bremen“ bei. Den Antrag reichen das Land Niedersachsen, die Freie Hansestadt Bremen, die Provinz Groningen und das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft gemeinsam ein.

Kennis- en onderzoeksinstituten

In de grensregio zijn verschillende kennisinstituten gevestigd, zoals:

- Rijksuniversiteit Groningen
- Universiteit Bremen
- Universiteit van Oldenburg
- Hogescholen

Deze instellingen werken samen, waarbij studenten een deel van het curriculum op een andere universiteit kunnen volgen. Een goed voorbeeld daarvan vormt de European Medical School, die een opleiding tot arts verzorgt aan de medische faculteiten van Oldenburg en Groningen. De Wunderline is belangrijk voor deze samenwerking omdat het de studenten de mogelijkheid biedt om tussen de steden te reizen. Studenten in Oldenburg hebben recent besloten om de kosten voor treinverkeer naar Groningen op te nemen in het studentenvervoersarrangement. Dat houdt in dat Duitse studenten met hun studentenkaart tot aan Groningen kunnen reizen.

Europa en Brussel

De Europese Commissie streeft in het TEN-T programma naar verknoping van nationale vervoersnetwerken tot trans-Europese netwerken. Om dit te stimuleren is een subsidieprogramma in het leven geroepen dat Connecting Europe Facility (CEF) heet. Het Wunderline-project wordt uitgevoerd met een bijdrage uit deze CEF-middelen. Daarbij ingezet op kwaliteitsverbetering tussen de steden Groningen en Bremen, als 'missing link' op de corridor Amsterdam - Hamburg via de noordelijke grensregio.

Er vindt regelmatig overleg plaats met DG MOVE (mobiliteit en vervoer) over de uitvoering van het project. Zo is verlenging van de projectuitvoering verkregen in verband met vertraging door de aangevaren Friesenbrücke. De Wunderline is inmiddels als pre-identified project aangemerkt in het nieuwe CEF-T programma (na 2020). Dit is een belangrijke stap om, naast subsidie uit het huidige programma, ook subsidie voor de realisatiefase te verkrijgen.

Begin 2019 wordt een CEF-T 'call for proposals' verwacht. Uitgangspunt van deze regeling is dat maatregelen voor eind 2023 gerealiseerd moeten zijn. Hiervoor wordt een aanvraag voorbereid die bestaat uit de volgende onderdelen: bouwphase I van de Wunderline, sneltrein Winschoten - Groningen en bouwstenen ten behoeve van de Wunderline bij treinstation Groningen. Deze maatregelen dragen bij aan de doelstelling van het totaalproject 'kwaliteitsverbetering spoorlijn Groningen - Bremen'. Deze aanvraag wordt door Land Nedersaksen, Vrije Hanzestad Bremen, Provincie Groningen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gezamenlijk ingediend.



5

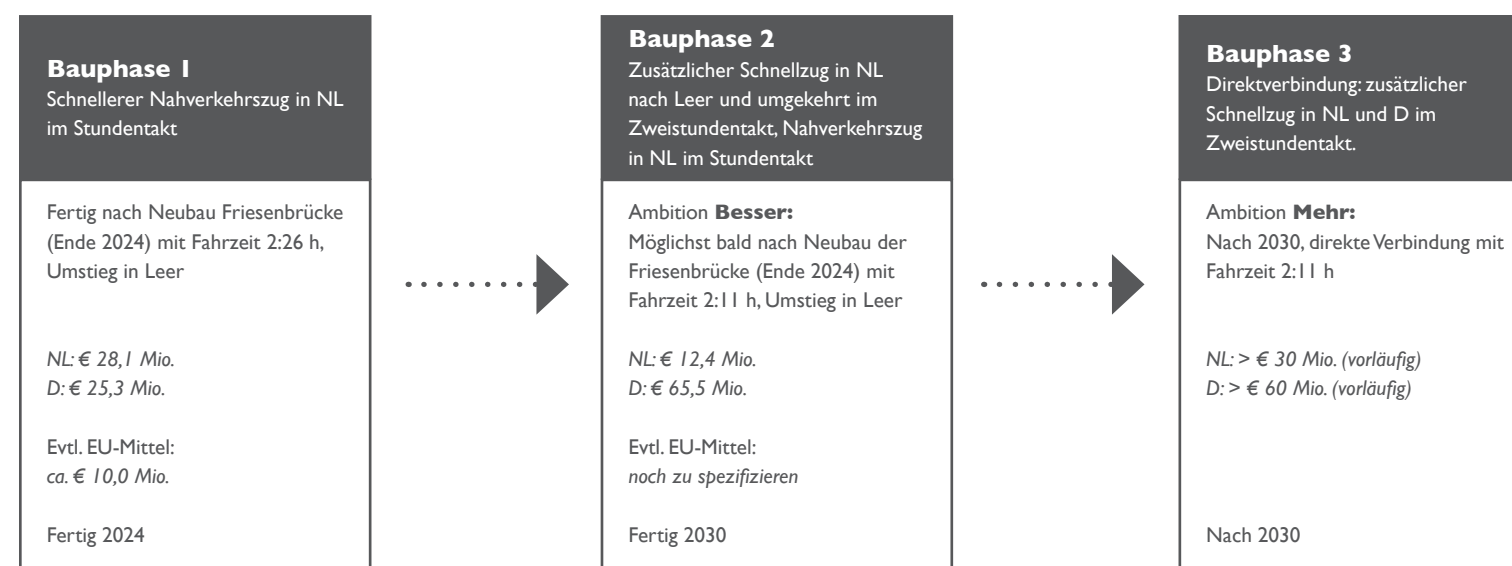
WUNDERLINE

Schrittweise zur Realisierung

Stapsgewijs naar realisatie

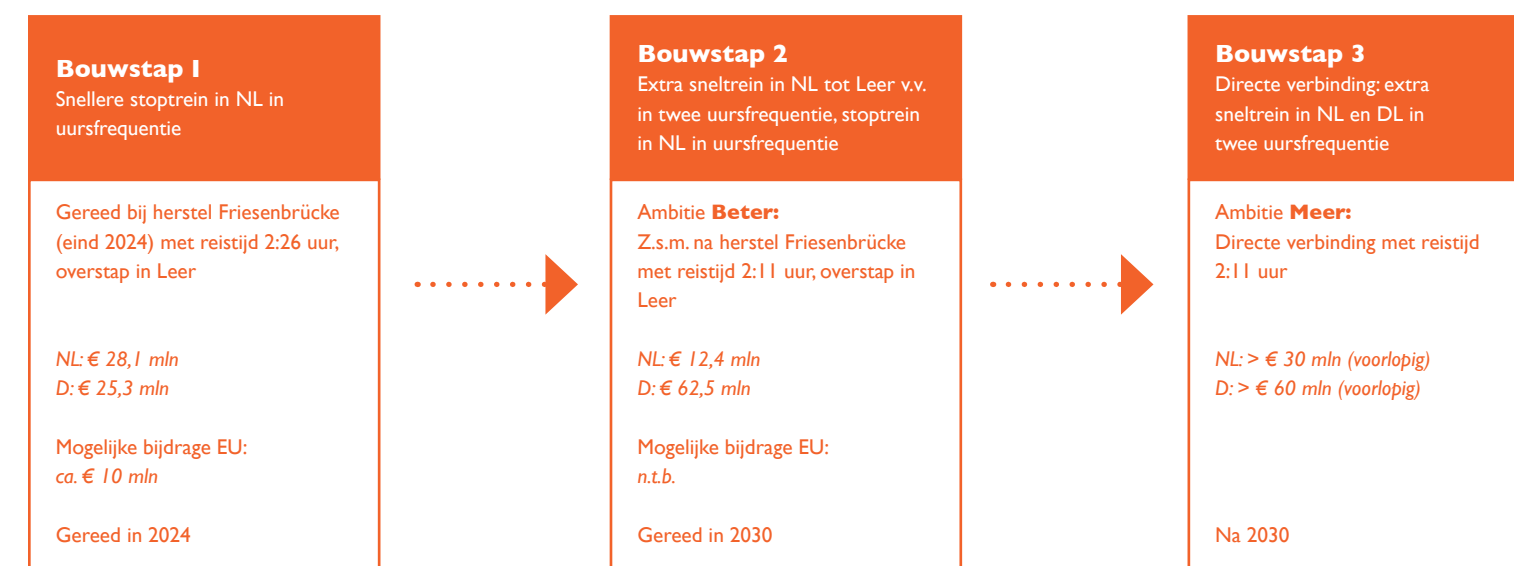
Schrittweise zur Realisierung

Nach einer gemeinsamen integralen Bewertung entschied sich der Lenkungsausschuss Wunderline am 22. Februar 2018 für eine Vorzugsalternative. Die Grundlage für diese Entscheidung war das Planungspapier zur Vorzugsalternative¹⁵ und der Quickscan MKBA (gesellschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse)¹⁶. Die Vorzugsalternative umfasst aus drei Bauphasen:



Stapsgewijs naar realisatie

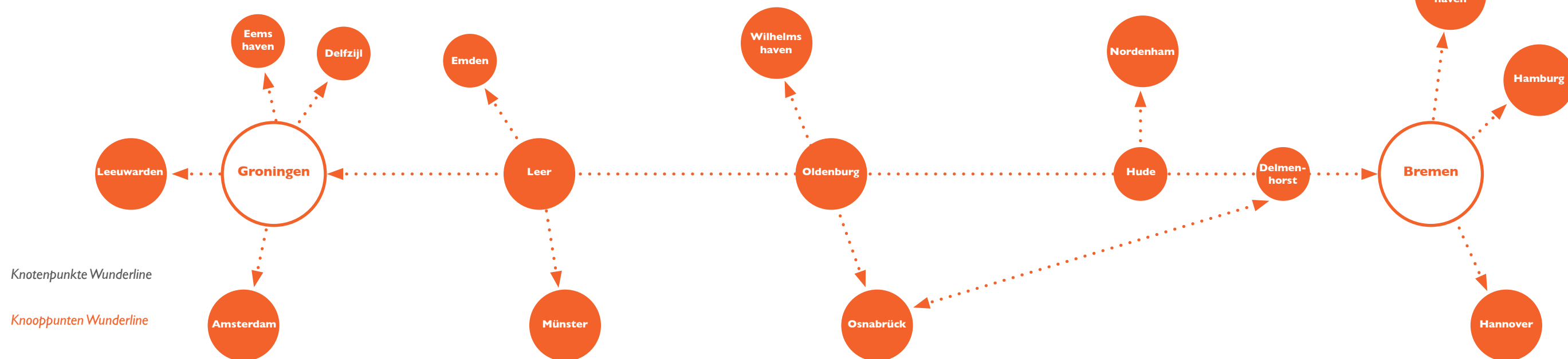
Na een gezamenlijke integrale afweging heeft de stuurgroep Wunderline op 22 februari 2018 gekozen voor het voorkeursalternatief voor de Wunderline. De keuze is gebaseerd op de Nota Voorkeursalternatief¹⁵ en de Quickscan MKBA (Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse)¹⁶. Dit voorkeursalternatief bestaat uit drie bouwstappen:



Erläuterung Bauphasen

1. Verkürzen der Fahrzeit Groningen - Bremen und umgekehrt von 2 Stunden und 43 Minuten auf 2 Stunden und 26 Minuten. Das erfordert Investitionen in Höhe von rund 53 Mio. € in die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und einen Ausbau der Bahnstrecke in den Niederlanden und Deutschland. Fertigstellung geplant für Ende 2024, gleichzeitig mit der Fertigstellung der wiederaufgebauten Friesenbrücke.
2. Weiteres Verkürzen der Fahrzeit Groningen - Bremen und umgekehrt auf 2 Stunden und 11 Minuten und Optimierung des Knotenpunkts Leer. Das erfordert Investitionen in Höhe von rund 75 Mio. € in die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und einen Ausbau der Bahnstrecke in Deutschland. Fertigstellung geplant für 2030,
3. Einführung der direkten Bahnverbindung Groningen - Bremen und umgekehrt mit einer Fahrzeit von 2 Stunden und 11 Minuten, nach der Fertigstellung der 2. Phase.

Phase 1 und 2 realisieren einen Fahrzeitgewinn zwischen Groningen und Bremen von über 35 Minuten. Darüber hinaus werden die Umsteigemöglichkeiten im Bahnhof Leer optimiert, wodurch deutlich schnellere Verbindungen zwischen Ostfriesland und anderen Teilen Niedersachsens und Nordrhein-Westfalens entstehen. Siehe nachstehende Abbildung aus dem Entscheidungspapier zur Vorzugsalternative.



Knotenpunkte Wunderline

Knoppunkte Wunderline

Toelichting bouwstappen

1. Terugbrengen van de reistijd Groningen - Bremen en vice versa van 2 uur en 43 minuten naar 2 uur en 26 minuten. Hiervoor is een investering nodig van ongeveer € 53 miljoen voor snelheidsverhoging en uitbreiding van spoor in Nederland en Duitsland. Gereed gepland eind 2024, gelijktijdig met het gereedkomen van de herstelde Friesenbrücke.
2. Verder terugbrengen van de reistijd Groningen - Bremen en vice versa naar 2 uur en 11 minuten en optimalisatie van knooppunt Leer. Hiervoor is een extra investering nodig van ongeveer € 75 miljoen voor snelheidsverhoging en uitbreiding van spoor in Duitsland. Gereed gepland in 2030.
3. Introductie van een directe treinverbinding Groningen - Bremen en vice versa met een reistijd van 2 uur en 11 minuten, na gereedkomen stap 2.

Stappen 1 en 2 realiseren een reistijdwinst tussen Groningen en Bremen van meer dan 35 minuten. Daarnaast zijn de overstapmogelijkheden op station Leer geoptimaliseerd waarmee een aanzienlijk snellere verbinding tussen Oost-Friesland en andere delen van Nedersaksen en Noordrijn-Westfalen ontstaat. Zie de onderstaande afbeelding uit de Nota Voorkeursalternatief.

Realisierung der Wunderline

Die Realisierung des Projekts besteht aus den folgenden 3 Bauphasen, die parallel durchgeführt werden:

Realisierung Bauphase I

Die Einteilung von Bauphase I auf deutscher Seite sieht ab der Beschlussfassung im Februar 2019 in etwa wie folgt aus:

1. Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung
01/2019 - 03/2020
2. Durchführung Planfeststellungsverfahren
03/2020 - 02/2022
3. Realisierung
12/2022 - 09/2024
4. Inbetriebnahme
12/2024 (gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Friesenbrücke und mit dem neuen Fahrplan Wunderline)

In dieser Bauphase erfolgen Arbeiten auf beiden Seiten der Grenze. Das bedeutet, dass sowohl für die Provinz Groningen als auch in Niedersachsen vorbereitende Arbeiten für Bauphase I stattfinden.

Ausarbeitung des Plans und Realisierung Bauphase 2

Bauphase 2 beginnt mit einer Fortsetzung des Planentwicklungsbeschlusses. Aufgrund des Ausarbeitungsauftrags, der hier noch innerhalb des Zeitrahmens der Durchführung von Bauphase 2 liegt (2025 - 2030), wird dies von den Partnern als realistisch angesehen.

Die Einteilung für Bauphase 2 auf deutscher Seite sieht nach der Entscheidungsfindung in etwa wie folgt aus:

1. Erstellung der Vorentwurfsplanung
01/2019 - 03/2020
2. Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung
04/2020 - 04/2021
3. Durchführung Planfeststellungsverfahren
05/2021 - 03/2023
4. Realisierung
11/2024 - voraussichtlich 2030
5. Inbetriebnahme
12/2030

In Bauphase 2 sind vor allem im Zusammenhang mit dem doppelgleisigen Ausbau zwischen Stieckhausen-Velde und Augustfehn auf deutschem Hoheitsgebiet umfassende Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen.

Weitere Untersuchungen, Planentwicklung und Realisierung von Bauphase 3

Parallel zur Realisierung der 2. Bauphase werden nach 2024 weitere Untersuchungen¹⁷ durchgeführt, wie und wann ein Direktzug zwischen Groningen und Bremen fahren kann. Die bisher durchgeführten Studien zeigen, dass eine Direktverbindung zusätzliche Investitionen von über € 90 Mio. erfordert. Darüber hinaus werden für diesen zusätzlichen Zug hohe Betriebskosten erwartet. Ziel ist es, zusammen mit künftigen Entwicklungen des LNVG-Fahrplans ein kostengünstiges Fahrplanmodell zu finden, das einen Direktzug (d. h. ohne Umstieg in Leer) ermöglicht. Nach dieser Untersuchung und der anschließenden Planentwicklung kann man sich nach 2030 für einen Direktzug entscheiden.

Realisation van de Wunderline

De realisatie van het project bestaat uit de volgende 3 bouwstappen die parallel worden uitgevoerd:

Realisatie Bouwstap I

De fasering van bouwstap I ziet er vanaf besluitvorming in februari 2019 aan Nederlandse zijde globaal als volgt uit:

1. Fase: voorbereiding realisatie:
1 mrt. 2019 - 31 december 2020 (1,5 jaar)
2. Fase: realisatie deel 1:
1 jan 2021 - 31 december 2023 (subsidiabel deel EU)
3. Fase: realisatie deel 2:
1 jan. 2024 - 31 december 2024 (1 jaar)
4. Opleveringen overdracht:
Start eind 2024 (gelijk met ingebruikname Friesenbrücke en met de nieuwe dienstregeling Wunderline)

Bij deze bouwstap vinden werkzaamheden plaats aan beide kanten van de grens. Dit betekent dat zowel in de provincie Groningen als in Nedersaksen voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden.

Planuitwerking en realisatie Bouwstap 2

Bouwstap 2 begint met een vervolg-planuitwerkingsbesluit. Gezien de uitwerkingsopgave die hier nog ligt en de timing van de uitvoering van bouwstap 2 (periode 2025 - 2030) hebben de partners dit als realistisch verondersteld.

De fasering voor bouwstap 2 aan Nederlandse zijde ziet er na besluitvorming globaal als volgt uit:

1. Planuitwerkingsfase:
1 mrt. 2019 - 31 december 2020 (1,5 jaar)
2. Voorbereiding realisatie:
1 jan. 2021 - 31 december 2023 (ca. 3 jaar)
3. Realisatiebesluit:
Uiterlijk december 2023
4. Realisatiefase:
1 januari 2024 - 31 december 2030 (max. 7 jaar)

Voor bouwstap 2 worden vooral in Duitsland grootschalige maatregelen uitgevoerd in de vorm van een spoorverdubbeling tussen Stieckhausen - Velde en Augustfehn.

Nadere verkenning, planuitwerking en realisatie bouwstap 3

Parallel aan de realisatie van bouwstap 2 zal na 2024 nader worden onderzocht hoe en wanneer een directe trein tussen Groningen en Bremen kan rijden. Uit de tot heden uitgevoerde onderzoeken¹⁷ blijkt dat voor een rechtstreekse trein aanvullende investeringen nodig zijn die meer dan € 90 miljoen bedragen. Bovendien worden voor deze extra trein hoge exploitatiekosten geraamd. Doel is om in combinatie met toekomstige ontwikkelingen in de dienstregeling van LNVG een kosteneffectief dienstregelingsmodel te vinden waarmee een rechtstreekse trein (dus zonder overstap in Leer) mogelijk wordt. Na dit onderzoek en aansluitende planuitwerking kan worden besloten om na 2030 een rechtstreekse trein te introduceren.



Abbildung Bauphase 1 / Afbeelding Bouwstap 1

Maßnahme / Maatregel	Symbol / Symbool	Legende / Legenda
Geschwindigkeitserhöhung Hoogeveen - Zuidbroek auf 130 km/h Snelheidsverhoging Hoogeveen - Zuidbroek naar 130km/h	130	Geschwindigkeitserhöhung Snelheidsverhoging
Doppelgleisigkeit und Geschwindigkeitserhöhung auf 130 km/h Scheemda - Winschoten Dubbelspoor en snelheidsverhoging naar 130 km/h traject Scheemda - Winschoten	130	Geschwindigkeitserhöhung, Doppelgleisigkeit / Snelheidsverhoging Dubbelspoor
Anpassungen Bahnhof Winschoten (zus. Bahnsteig, Gleis, Weichen) Aanpassing treinstation Winschoten (extra perron, spoor, wissels)	130	Anpassungen Bahnhof, Weichen Aanpassing treinstation, wissels
Bodenverbesserung für Geschwindigkeitserhöhung Bad Nieuweschen - Ihrhove auf 120 km/h Bodemverbetering voor snelheidsverhoging traject Bad Nieuweschen - Ihrhove naar 120 km/h	120	Geschwindigkeitserhöhung Snelheidsverhoging
Anpassungen Bahnhof Ihrhove (zus. Bahnsteig, Gleis, Weichen) Aanpassing station Ihrhove (extra perron, spoor, wissels)	130	Anpassungen Bahnhof, Weichen Aanpassing treinstation, wissels
Erneuerung Weichen und Signale Ihrhove Vernieuwing wissels en seinen Ihrhove	130	Erneuerung Signale Vernieuwing seinen



Abbildung Bauphase 2 / Afbeelding Bouwstap 2

Maßnahme / Maatregel	Symbol / Symbool	Legende / Legenda
Geschwindigkeitserhöhung Anschluss Waterhuizen - Kropswolde auf 130 km/h Snelheidsverhoging traject Waterhuizen aansluiting - Kropswolde naar 130 km/h	130	Geschwindigkeitserhöhung Snelheidsverhoging
Bodenverbesserung für Geschwindigkeitserhöhung Zuidbroek - Scheemda auf 130 km/h Bodemverbetering voor snelheidsverhoging traject Zuidbroek - Scheemda naar 130 km/h	130	Geschwindigkeitserhöhung Snelheidsverhoging
Doppelgleisigkeit Friesenbrücke - Ihrhove Dubbelspoor traject Friesenbrücke - Ihrhove	130	Doppelgleisigkeit Dubbelspoor
Kreuzungsbahnhof Weener (Weichen, zus. Bahnsteig) Kruisingsstation Weener (wissels, extra perron)	130	Anpassungen Bahnhof, Weichen Aanpassing treinstation, wissels
Erneuerung Signale Grenze - Ihrhove Vernieuwing seinen traject grens - Ihrhove	130	Erneuerung Signale Vernieuwing seinen
Erneuerung Weichen bei Leer, Anpassungen Bahnhof Leer (Signale, Weichen, Bahnsteiggleis) Vernieuwing wissel bij Leer, aanpassing station Leer (seinen, wissels, perronspoor)	130	Anpassungen Bahnhof, Weichen Aanpassing treinstation, wissels
Doppelgleisigkeit Augustfehn - Stickhausen - Velde (Eckverbindung / LNVG-Fahrplan) Dubbelspoor traject Augustfehn - Stickhausen - Velde (hoekverbinding / LNVG-dienstregeling)	130	Doppelgleisigkeit Dubbelspoor
Überholgleis Stickhausen - Velde Inhaalpoort Stickhausen - Velde	130	Doppelgleisigkeit Dubbelspoor



Station Hoogezand-Sappemeer

Situation nach Bauphase 3	
Fahrzeit	2:11 h
Zahl der Umstiege	0
Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste	1.900
Realisierungsphase	Nach 2030
Kosten	> € 90 Mio.



Situation na bouwstap 3	
Reistijd	2:11 uur
Aantal overstappen	0
Potentieel aantal grensoverschrijdende reizigers	1.900
Realisatiefase	Na 2030
Kosten	> € 90 miljoen