

6

WUNDERLINE

Finanzierung

Financiering

Finanzierung der Wunderline

Ausgangspunkte für die Finanzierung

Im Hinblick auf die Finanzierung der Wunderline hat der Lenkungsausschuss am 5. Juli 2018 die folgenden Grundsatzvereinbarungen getroffen.

- Die deutschen Partner finanzieren Infrastrukturmaßnahmen auf deutschem Grundgebiet.
- Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und die Provinz Groningen finanzieren Infrastrukturmaßnahmen auf niederländischem Grundgebiet.
- Jedes Land finanziert die eigenen Verwaltungs- und Wartungskosten der Bahninfrastruktur und die zusätzlichen Betriebskosten.
- Niedersachsen, Bremen und Groningen reichen Ende 2018 gemeinsam einen Antrag für EU-Fördermittel für Bauphase I ein (höchstens 40% der Investitionssumme in einer Größenordnung von rund € 10 Mio.).
- Die Provinz Groningen ist bereit, diese unter bestimmten Bedingungen auf 'clevere' Art und Weise mitzufinanzieren, um deutsche Investitionen möglich zu machen.

Finanzierungsmatrix

Auf der Grundlage der Ausgangspunkte wurde eine Finanzierungsmatrix ausgearbeitet.

| | | Finanzierungsquelle | | | |
|---|------|---------------------|-----|--------|--------------|
| | | Prov. Gron. | I&W | EU | Bund - Land* |
| NL+DE: Vorplanungsphase (2015 - 2018) | 16 | 8 | | 8 | |
| NL: Bauschritt 0: Schnellzug Groningen - Winschoten | 26 | 26 | | | |
| NL: Bauschritt I | 28,1 | 11,1 | 17 | | |
| NL: Bauschritt II | 12,4 | 12,4 | | | |
| DE: Bauschritt I | 25,3 | *** | | 5-10** | 15,3 - 20,3 |
| DE: Bauschritt II | 62,5 | | | 10** | 52,5 |

- * u.a. LuFV, GVFG, Regionalisierungsmittel
- ** Exakte Höhe der EU-Mittel hängt von EU-Ausschreibungsbedingungen ab.
- *** Die Provinz Groningen ist bereit, unter bestimmten Bedingungen und in begrenztem Umfang, einen finanziellen Beitrag zu den infrastrukturellen Maßnahmen und/oder Planungskosten auf deutscher Seite zu leisten, wenn und insofern erforderlich.

Financiering van de Wunderline

Uitgangspunten voor financiering

Met het oog op de financiering van de Wunderline heeft de stuurgroep op 5 juli 2018 de volgende principe-afspraken gemaakt:

- De Duitse partners financieren infrastructuurmaatregelen op Duits grondgebied.
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Groningen financieren infrastructuurmaatregelen op Nederlands grondgebied.
- Ieder land financiert de eigen beheer- en onderhoudskosten van de spoorinfrastructuur en de extra exploitatiekosten.
- Nedersaksen, Bremen en Groningen dienen begin 2019 gezamenlijk een aanvraag in voor een EU-subsidie voor onder andere bouwstap I (maximaal 40% van het investeringsbedrag met orde van grootte maximaal € 10 miljoen).
- Provincie Groningen is bereid om onder voorwaarden op een 'slimme' manier mee te financieren om Duitse investeringen mogelijk te maken.

Financieringsmatrix

Op basis van de uitgangspunten is een financieringsmix uitgewerkt.

| | | Financieringsbron | | | |
|--|------|-------------------|------|--------|--------------|
| | | Prov. Gron. | IenW | EU | Bund - Land* |
| NL+D: voorontwerpfase (2015 - 2018) | 16 | 8 | | 8 | |
| NL: bouwstap 0: sneltrein Groningen - Winschoten | 26 | 26 | | | |
| NL: bouwstap I | 28,1 | 11,1 | 17 | | |
| NL: bouwstap 2 | 12,4 | 12,4 | | | |
| D: bouwstap I | 25,3 | *** | | 5-10** | 15,3 - 20,3 |
| D: bouwstap 2 | 62,5 | | | 10** | 52,5 |

- * o.a. LuFV (Dienstverlenings- en financieringsovereenkomst), GVFG (Wet financiering gemeentelijk vervoer), regionaliseringsmiddelen
- ** De exacte hoogte van de EU-middelen is afhankelijk van de EU-aanbestedingsvoorwaarden.
- *** Provincie Groningen is onder bepaalde voorwaarden bereid om een financiële bijdrage te leveren aan de infrastructurale maatregelen en/of planningskosten aan Duitse zijde, indien en voor zover nodig.

Der Finanzierungsmix setzt sich so zusammen, dass die Verteilung der Investitionen auf niederländischer und deutscher Seite in etwa gleich ist. So hat beispielsweise die Provinz Groningen in den letzten Jahren bereits einen großen Teil der Untersuchungen finanziert. Die Investitionen für die Bauphasen 2 liegen dahingegen auf deutscher Seite höher. Der Finanzierungsmix berücksichtigt noch nicht die Kosten für die dritte Bauphase, die auf die Realisierung eines Direktzuges abzielt. Da für die Realisierung der drei Bauphasen nicht ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen, beabsichtigen wir die Beantragung von EU-Fördermitteln.

Erhalt der Fahrgastzahlen bis 2024

Neben allen technischen Maßnahmen verlieren wir die heutigen Fahrgäste nicht aus dem Auge. Durch den Ausfall der Friesenbrücke ist zwischen Weener und Leer kein Bahnverkehr möglich. Um diese Lücke zu füllen, bietet Arriva zwei Möglichkeiten für den Schienenersatzverkehr für die Strecke:

- Zug bis Weener und dann einmal stündlich ein Bus bis Leer (und umgekehrt).
- Ein direkter Schnellbus alle zwei Stunden zwischen Groningen und Leer (und umgekehrt).

Dieser vorübergehende Schienenersatzverkehr ist relativ einfach gestaltet, was das Risiko mit sich bringt, dass die Fahrgastzahlen zurückgehen. Die Konkurrenz schläft nämlich nicht. Beispielsweise fahren inzwischen diverse kommerzielle Busunternehmen zwischen Bremen und Groningen. Diese Entwicklungen sagen allerdings auch etwas über das Potenzial der direkten Verbindung.

Es ist von grundlegender Bedeutung, dass bei der Wiederherstellung der Bahnverbindung der Fahrgasttransport so schnell wie möglich wieder auf einem akzeptablen Niveau ist. Zu diesem Zweck ist es notwendig, bereits jetzt die Qualität des vorübergehenden Schienenersatzverkehrs Groningen - Leer - Bremen (und umgekehrt) zu verbessern. Der Lenkungsausschuss hat am 5. Juli 2018 einen Maßnahmenplan für die Qualitätsverbesserung des Schienenersatzverkehrs¹⁸ beschlossen und den Auftrag erteilt, die Maßnahmen weiter auszuarbeiten.

Der Qualitätsimpuls, beispielsweise durch ein besseres Way-Finding, WLAN und digitale Bildschirme im Bus, und genauere Untersuchungen nach den Bedürfnissen der Fahrgäste sind ein guter Ansatz, um die Kundenbindung zu verbessern. Alle Maßnahmen des Handlungsplans verfolgen das Ziel, derzeitige Fahrgäste zu behalten, neue Fahrgäste zu gewinnen und sie zum Start der internationalen Verbindung 2024 mitzunehmen.

De financieringsmix is zodanig tot stand gekomen dat de verdeling van investeringen aan Nederlandse en Duitse kant een gelijke hoogte heeft. Zo heeft de provincie Groningen in de afgelopen jaren al veel onderzoek gefinancierd. De investeringen voor bouwstap 2 zijn daarentegen aan Duitse zijde hoger. In de financieringsmix is nog geen rekening gehouden met financiering van bouwstap 3, gericht op realisatie van een rechtstreekse trein. Omdat er onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor de realisatie van de drie bouwstappen, willen we aanspraak maken op realisatiesubsidie vanuit Europa.

Behoud van reizigersaantallen tot 2024

Naast alle technische maatregelen verliezen we de huidige reizigers niet uit het oog. Met het uitvallen van de Friesenbrücke is er geen treinverkeer mogelijk tussen Weener en Leer. Om het gat op te vangen, biedt Arriva twee opties met vervangend vervoer voor het traject:

- Een trein tot Weener en dan eens per uur een bus tot aan Leer (v.v.).
- Een rechtstreekse snelbus eens per twee uur tussen Groningen en Leer (v.v.).

Dit vervangend vervoer is redelijk eenvoudig opgezet als tijdelijk treinvervangend vervoer, wat als risico heeft dat de reizigersaantallen teruglopen. De concurrentie zit namelijk niet stil. Zo rijden er inmiddels diverse commerciële maatschappijen met bussen tussen Bremen en Groningen. Deze ontwikkelingen zeggen ook iets over de potentie van de directe verbinding.

Het is van groot belang dat bij herstel van de spoorverbinding het reizigersvervoer weer zo snel mogelijk op peil is. Daarvoor is het noodzakelijk om nu al de kwaliteit van de tijdelijke busverbinding Groningen - Leer - Bremen (v.v.) te verhogen. De stuurgroep heeft op 5 juli 2018 een plan van aanpak ter kwaliteitsverbetering van het treinvervangend busvervoer¹⁸ vastgesteld en de opdracht gegeven om de maatregelen verder uit te werken.

De kwaliteitsimpuls, door middel van bijvoorbeeld betere way-finding, wifi en digitale schermen in de bus en nader onderzoek naar de behoefte van de reizigers vormen een mooi aangrijppunt om de klantenbinding te verbeteren. Alle maatregelen in het plan van aanpak hebben als doel om de huidige reiziger te behouden, nieuwe reizigers aan te trekken en onze reizigers mee te nemen naar de start van de internationale verbinding in 2024.



Die gesellschaftliche Bedeutung der Investition

Eine Investition in die grenzüberschreitende Verbindung zwischen Bremen und Groningen hat eine große gesellschaftliche Bedeutung an beiden Seiten der Grenze. Die gesellschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse verdeutlicht diese Bedeutung konkret.

Für das Wunderline-Projekt wurde in Bezug auf folgende Fragen eine Kosten-Nutzen-Analyse¹⁹ erstellt: „Gleichen sich soziale Kosten und sozialer Nutzen des Projekts ausreichend aus und welche Alternative bietet das beste Verhältnis?“

Aspekte, die in die Kosten-Nutzen-Analyse mit einbezogen wurden:

- Kosten für Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial.
- Kosten für den Betrieb ergänzender Bahndienste (für die eine separate Untersuchung ausgeführt wurde).
- Kosten für zusätzliche Verwaltung und Wartungsarbeiten.
- Nutzen aus Fahrzeitverkürzung aufgrund einer schnelleren Verbindung.
- Nutzen aus (Ticket-) Einnahmen aufgrund höherer Fahrgastzahlen.
- Nutzen aufgrund verringerter Emissionswerte (CO₂), Verbesserung der Sicherheit und regional sozioökonomischer Entwicklungen infolge der besseren Erreichbarkeit.

Mit Blick auf eine sorgfältige Beschlussfassung für die Realisierung der Wunderline wurde der gesellschaftlichen Bedeutung dieser Investition großes Gewicht beigemessen. In den Niederlanden und in Deutschland ist eine Kosten-Nutzen-Analyse offizieller Bestandteil des Beschlussfassungsverfahrens für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen. In Europa ist eine Kosten-Nutzen-Analyse wichtiger Bestandteil für einen aussichtsreichen Antrag auf europäische Fördergelder. Für das Wunderline-Projekt wurden Analysen durchgeführt, und zwar auf der Grundlage einer deutschen standardisierten Bewertung sowie gemäß niederländischem Standard (OEI-Leidraad).

Die durchgeführten Kosten-Nutzen-Analysen für Deutschland, die Niederlande und für das europäische Projekt als Ganzes unterstreichen eine positive Beschlussfassung. Für die Bauphasen 1 und 2 sind die gesellschaftlichen Nutzen dergestalt relevant, dass die gesellschaftlichen Kosten dieser Investitionen zu verantworten sind.

Die Analyse auf der Grundlage der deutschen standardisierten Bewertung zeigt sowohl für Bauphase 1 als auch für Bauphase 2 ein Kosten-Nutzen-Saldo von weit über 1, weshalb das Projekt auch für eine finanzielle Unterstützung seitens des deutschen Bundes in Betracht kommt.





Universität Oldenburg

De maatschappelijke waarde van een investering

Een investering in de grensoverschrijdende verbinding tussen Bremen en Groningen creëert maatschappelijke waarde in de gehele regio aan beide kanten van de grens. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) maakt deze waarde inzichtelijk.

Voor project Wunderline is een MKBA¹⁹ opgesteld om zicht te krijgen op de vraag: “Wegen de maatschappelijke baten die het project creëert in voldoende mate op tegen de maatschappelijke kosten van de investering en welke set van maatregelen biedt daarvoor de beste verhouding?”

Aspecten die onder andere in de MKBA zijn meegenomen zijn:

- Kosten voor investeringen in extra infrastructuur en materieel.
- Kosten voor exploitatie van additionele treindiensten (waarvoor een afzonderlijk onderzoek is uitgevoerd).
- Kosten voor extra beheer- en onderhoud.
- Baten uit reistijdwinsten door een snellere verbinding.
- Baten uit (ticket)inkomsten van extra reizigers.
- Baten uit een vermindering van emissies (CO₂), verbeteren van veiligheid en regionaal economische ontwikkelingen als gevolg van een betere bereikbaarheid.

Voor een zorgvuldige besluitvorming over de Wunderline is veel aandacht besteed aan de maatschappelijke waarde van de investering. In Nederland en in Duitsland is een kosten-batenanalyse formeel onderdeel in het proces van besluitvorming voor realisatie van infrastructuur. In Europa is een kosten-batenanalyse belangrijk onderdeel van een succesvolle aanvraag van Europese subsidie. Voor project Wunderline zijn analyses uitgevoerd op basis van zowel de Duitse standaard systematiek (‘Standardisierte Bewertung’) als de Nederlandse standaard (‘OEI leidraad’).

De uitgevoerde kosten-batenanalyses voor Duitsland, Nederland en voor het Europese project als geheel geven resultaten die een positief besluit onderschrijven. Bij uitvoering van bouwstappen 1 en 2 wegen de maatschappelijke baten in voldoende mate op tegen de maatschappelijke kosten van de investeringen.

De analyse op basis van de Duitse ‘Standardisierte Bewertung’ geeft voor uitvoering van bouwstap 1 en 2 een kosten-batensaldo van ruim boven de 1, waarmee het project ook in aanmerking kan komen voor een financiële bijdrage vanuit de Duitse nationale overheid.

7

WUNDERLINE

Festlegen des Commitments

Vastleggen van het commitment

Festlegen des Commitments

Die Abmachungen bezüglich der Realisierung der Wunderline sind in einer Vereinbarung zum Gesamtpaket festgelegt. Das Gesamtpaket umfasst die folgenden Teile:

- Die **Kooperationsvereinbarung zur Realisierung der Wunderline**, in der die Vereinbarungen zur Qualitätsverbesserung durch kürzere Fahrzeiten, mehr Komfort und eine bessere Zugänglichkeit festgelegt wurden. Dabei handelt es sich um die Realisierung von Bauphase 1, die Planentwicklung und Finanzierung von Bauphase 2 sowie die Sondierung von Bauphase 3. Die Vereinbarung enthält zudem einen allgemeinen Teil, in dem die gemeinsame Ambition, Rahmenbedingungen für Monitoring, Evaluierung, Justierung und Abmachungen hinsichtlich der Frequenz, in der Gespräche stattfinden, sowie über die Organisationsform nach Unterzeichnung der Vereinbarung, festgehalten sind.
- Eine **Absichtserklärung Anschlussmobilität** der Landkreise, Städte und Gemeinden entlang der Strecke, in der sie erklären, sich für die Realisierung eines Durchführungsschemas mit Maßnahmen einzusetzen, um die Anschlussmobilität im Einzugsbereich der Wunderline-Bahnhöfe zu verbessern.
- Eine **gemeinsame Erklärung** über die Bedeutung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und die Beseitigung von Barrieren in den Bereichen Bildung und Arbeitsmobilität sowie das Aufgreifen von Chancen in den Bereichen Gesundheitswesen, Kultur und Tourismus. Diese Erklärung knüpft an die laufenden Projekte mit Blick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den nördlichen Niederlanden und Niedersachsen an.

Die drei Bestandteile bilden ein zusammenhängendes Ganzes und sind integral miteinander verbunden. Für den Inhalt verweisen wir auf den Wortlaut der jeweiligen Dokumente.



Vastleggen van het commitment

De afspraken omtrent realisatie van de Wunderline zijn vastgelegd in een overeenkomst Totaalpakket. Dit Totaalpakket omvat de volgende onderdelen:

- Een **samenwerkingsovereenkomst realisatie Wunderline** waarin de afspraken worden vastgelegd over verbetering van de kwaliteit van de spoorverbinding door kortere reistijden, meer comfort en betere toegankelijkheid. Dit betreft in hoofdlijnen de realisatie van bouwstap 1, de planuitwerking en financiering van bouwstap 2 en de verkenning van bouwstap 3. De overeenkomst bevat tevens een algemeen deel dat de gezamenlijke ambitie vastlegt, bepalingen bevat over monitoring, evaluatie, bijsturing en afspraken bevat over de overlegfrequentie en organisatievorm in de periode na ondertekening.
- Een **intentieverklaring ketenmobiliteit** van gemeentes langs de lijn waarin zij verklaren zich in te zullen zetten voor de realisatie van een uitvoeringsagenda met maatregelen om de ketenmobiliteit rond de stations van de Wunderline te verbeteren.
- Een **gemeenschappelijke verklaring** over het belang van grensoverschrijdende samenwerking gericht op het wegnemen van barrières op het gebied van onderwijs en arbeidsmobilität en het benutten van kansen op het gebied van gezondheidszorg, cultuur en toerisme. Deze verklaring sluit aan bij lopende trajecten op het gebied van grensoverschrijdende samenwerking tussen Noord-Nederland en Nedersaksen.

Deze drie onderdelen vormen een samenhangend geheel en zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Voor de inhoud verwijzen we naar de tekst van deze documenten.



herhaling
no bicycles



8

WUNDERLINE

**Warum in die
Wunderline investieren?**

**Waarom investeren
in de Wunderline?**

Warum in die Wunderline investieren?

Grenzenlose Verbindung im nordwestdeutschen und nordniederländischen Grenzraum

In etwas über zwei Stunden von Bremen nach Groningen

Komfortabel reisen von Tür zu Tür

Vollwertige und nachhaltige Alternative zum Auto

Nach Inbetriebnahme der neuen Friesenbrücke 2024 vollwertige und schnellere Verbindung zwischen Bremen und Groningen

Investition in wirtschaftliches Wachstum und die Lebensqualität im nordwestdeutschen und nordniederländischen Grenzraum

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Arbeit, Ausbildung) wird einfacher

Breite Unterstützung für die Wunderline von allen Behörden und Netzwerkorganisationen: europäisch, national, regional, lokal

Steigerung auf rund 1.900 grenzüberschreitende Fahrgäste pro Tag

Rijksuniversiteit Groningen





Bremer Stadtmusikanten

Waarom investeren in de Wunderline?

Grenzeloze verbinding van de noordelijke grensregio

In iets meer dan twee uur van Bremen naar Groningen reizen

Makkelijker reizen van deur tot deur

Een volwaardig en duurzaam alternatief voor de auto

Bij herstel van de Friesenbrücke in 2024 een volwaardige, snellere verbinding tussen Groningen en Bremen.

Een investering in de economische groei en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio van Duitsland en Nederland

Grensoverschrijdende samenwerking (arbeid, onderwijs) wordt makkelijker

Brede bestuurlijke steun voor de Wunderline vanuit alle overheden en netwerkorganisaties: Europees, nationaal en in de regio

Groei naar circa 1900 grensoverschrijdende reizigers per dag

9

WUNDERLINE

Daten und Fakten

Feiten en cijfers

Daten und Fakten

| | |
|--|---------------|
| Bahnstrecke / Spoorlijn Groningen - Bremen | 173 km |
| Davon in den Niederlanden / Waarvan in Nederland | 49 km |
| Davon in Deutschland / Waarvan in Duitsland | 124 km |
| Davon elektrifiziert / Waarvan geëlektrificeerd | 107 km |
| Davon nicht elektrifiziert / Waarvan niet geëlektrificeerd | 66 km |
| Davon eingleisig / Waarvan enkelsporig | 88 km |
| Davon zweigleisig / Waarvan dubbelsporig | 85 km |
| Fahrzeit Auto / Reistijd auto | 1:50 h / uur |
| Entfernung Auto / Afstand auto | 181 km |

Situation 2015 / Situatie 2015

| | |
|--|--------------|
| Fahrzeit / Reistijd | 2:43 h / uur |
| Zahl der Umstiege / Aantal overstappen | 1 |
| Zahl grenzüberschreitender Fahrgäste / | |
| Aantal grensoverschrijdende reizigers | 700 |

Situation nach Bauphase 1 / Situatie na bouwstap 1

| | |
|--|-----------------------|
| Fahrzeit / Reistijd | 2:26 h / uur |
| Zahl der Umstiege / Aantal overstappen | 1 |
| Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste / | |
| Potentieel aantal grensoverschrijdende reizigers | 1.900 |
| Realisierungsphase / Realisatiefase | 2021 - 2024 |
| Kosten / Kosten | € 53,4 Mio. / miljoen |

Feiten en cijfers

Situation nach Bauphase 2 / Situatie na bouwstap 2

| | |
|--|-----------------------|
| Fahrzeit / Reistijd | 2:11 h / uur |
| Zahl der Umstiege / Aantal overstappen | 1 |
| Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste / | |
| Potentieel aantal grensoverschrijdende reizigers | 1.900 |
| Realisierungsphase / Realisatiefase | 2024 - 2030 |
| Kosten / Kosten | € 74,9 Mio. / miljoen |

Situation nach Bauphase 3 / Situatie na bouwstap 3

| | |
|--|---------------------|
| Fahrzeit / Reistijd | 2:11 h / uur |
| Zahl der Umstiege / Aantal overstappen | 0 |
| Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste / | |
| Potentieel aantal grensoverschrijdende reizigers | 1.900 |
| Realisierungsphase / Realisatiefase | Nach / na 2030 |
| Kosten / Kosten | € 91 Mio. / miljoen |

Im Bidbook genannte Zahlen / Cijfers genoemd in het Bidbook

| Thema / thema | Wert / aantal |
|---|-----------------------------------|
| Potenzial grenzüberschreitender Fahrgäste pro Tag / | |
| Potentieel aantal grensoverschrijdende reizigers per dag | 1.900 |
| Streckenabschnitt in Kilometern / Lengte traject in kilometers | 173 |
| Streckenabschnitt in den Niederlanden / Lengte traject in Nederland in kilometers | 49 |
| Streckenabschnitt in Deutschland / Lengte traject in Duitsland in kilometers | 124 |
| Doppelgleisig in den Niederlanden / Lengte traject dubbelsporig in Nederland in kilometers | 22 |
| Doppelgleisig in Deutschland / Lengte traject dubbelsporig in Duitsland in kilometers | 63 |
| Streckenabschnitt elektrifiziert / Lengte traject geëlektrificeerd in kilometers | 107 |
| Streckenabschnitt nicht elektrifiziert / Lengte traject niet geëlektrificeerd in kilometers | 66 |
| Fahrzeit Groningen - Bremen bis Dezember 2015 / Reistijd Groningen - Bremen tot december 2015 | 2:43 h / uur |
| Zahl grenzüberschreitender Fahrgäste pro Tag (vor 2015) | |
| Aantal grensoverschrijdende reizigers per dag (situatie voor 2015) | 700 |
| Minimale Öffnungszeit Friesenbrücke für Schienenverkehr / | |
| Minimale beschikbare tijd Friesenbrücke voor spoorverkeer | 20 minuten |
| Fahrzeit Bauphase 1 / Reistijd bouwstap 1 | 2:26 h / uur |
| Fahrzeit Bauphase 2 / Reistijd bouwstap 2 | 2:11 h / uur |
| Fahrzeit Bauphase 3 / Reistijd bouwstap 3 | 2:11 h / uur |
| Kosten Bauphase 1 / Kosten bouwstap 1 | 28,1 + 25,3 |
| Kosten Bauphase 2 / Kosten bouwstap 2 | 12,4 + 62,5 |
| Kosten Bauphase 3 / Kosten bouwstap 3 | >30 + >60 (vorläufig / voorlopig) |
| Zahl der Umstiege nach Bauphase 1 / Aantal overstappen na bouwstap 1 | 1 |
| Zahl der Umstiege nach Bauphase 2 / Aantal overstappen na bouwstap 2 | 1 |
| Zahl der Umstiege nach Bauphase 3 / Aantal overstappen na bouwstap 3 | 0 |
| Abnahme und Übertragung Bauphase 1 / Oplevering en overdracht bouwstap 1 | 2024 |
| Abnahme und Übertragung Bauphase 2 / Oplevering en overdracht bouwstap 2 | 2030 |
| Abnahme und Übertragung Bauphase 3 / Oplevering en overdracht bouwstap 3 | Nach / na 2030 |



Bremer Rathaus

10

WUNDERLINE

Unterstützungserklärungen

Ondersteuningsverklaringen



Gemeente Groningen
Wethouder Paul de Rook



Stadt Leer
Bürgermeisterin
Beatrix Kuhl



Stadt Oldenburg
Oberbürgermeister
Jürgen Krogmann



Gemeente Midden-Groningen
Wethouder Jaap Borg



Landkreis Ammerland
Landrat Jörg Bensberg



Landkreis Oldenburg
Landrat Carsten Harings



Gemeente Oldambt
Wethouder Cees Zwagerman



Gemeinde Apen
Bürgermeister
Matthias Huber



Gemeinde Wardenburg
Bürgermeisterin
Martina Noske



Landkreis Leer
Landrat Matthias Groote



Samtgemeinde Jümme
Bürgermeister
Johann Boelsen



Gemeinde Hude
Bürgermeister
Holger Lebedinzew



Gemeinde Bunde
Bürgermeister Gerald Sap



Gemeinde Hatten
Bürgermeister
Dr. Christian Pundt



Gemeinde Ganderkesee
Bürgermeisterin Alice Gerken



Stadt Weener
Bürgermeister
Ludwig Sonnenberg



Gemeinde Bad Zwischenahn
Bürgermeister
Dr. Arno Schilling



Stadt Delmenhorst
Oberbürgermeister Axel Janz



Gemeinde Westoverledingen
Bürgermeister Theo Douwes



Stadt Westerstede
Bürgermeister Klaus Groß



IHK für Ostfriesland und Papenburg
Dr. Bernhard Brons, Präsident
De facto würden alle Bahnverbindungen, die über den Bahnhof Leer führen, qualitativ aufgewertet.



Regio Groningen-Assen
B. de Boer,
Secretaris/Directeur Regio Groningen-Assen
Het project biedt kansen voor duurzame, efficiënte en innovatief transport van mensen.



Wachstumsregion Ems-Achse e.V.
Bernard Krone, Vorstandsvorsitzender
Geschäftsführender Gesellschafter der Bernard Krone Holding SE & Co. KG
Das Ziel eines gemeinsamen Arbeitsmarktes kann nur durch attraktive Verkehrsverbindungen erreicht werden.



Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)
J. Klijnsma, Voorzitter SNN, Commissaris van de Koning Provincie Drenthe
De Wunderline is een kwaliteitsimpuls voor de hele regio, aangezien de noodzakelijke infrastructurele maatregelen ook ten goede zullen komen aan het spoorverkeer op andere routes



Metropolregion Nordwest
Landrat Jörg Bensberg, I. Vorsitzender
Metropolregion Nordwest



Fakultät VI, Medizin und Gesundheitswissenschaften Carl von Ossietzky Universität European Medical School (EMS) Oldenburg-Groningen
Prof. Dr. Hans Gerd Nothwang, Dekan der Fakultät VI Medizin und Gesundheitswissenschaften.
Als Dekan einer Fakultät, deren Kernstück der einzigartige europäische Humanmedizin-Studiengang European Medical School Oldenburg Groningen ist, ist mir dieses Projekt eine Herzensangelegenheit.



Jade Hochschule Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth
Prof. Dr.-Ing. Manfred Weisensee,
Präsident Jadehochschule



Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven
Olaf Orb, Stellvertretender Geschäftsführer Standortpolitik
Durch einen intensiveren Austausch und die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität können in zahlreichen Themen Synergien gehoben werden und eine sozioökonomische Stärkung beider Regionen ist zu erwarten.



EDR
Matthias Groote, Vorsitzter
Bert Bouwmeester, Plaatsvervangend voorzitter
Karel Groen, Directeur
Bij de Wunderline ontwikkelen zich gebundelde krachten van Duitse en Nederlandse bestuurders, bedrijven en burgers tot een krachtig netwerk, dat de huidige samenwerking versterkt en een bouwsteen wordt voor verdere grensoverschrijdende samenwerking.

Diese Personen haben den gemeinsamen „Call for Support for the realisation of the Wunderline 'Quality Improvement Groningen - Bremen'“ unterzeichnet.



Die Grünen
Michael Cramer



ChristenUnie

Peter van Dalen
'In de verklaring staat dat de lijn nu echt aangelegd moet worden, omdat de verbinding Groningen - Bremen van belang is, en eigenlijk nog veel breder: de verbinding tussen Amsterdam en Hamburg'



D66
Matthijs van Miltenburg



SPD
Tiemo Wölken



VVD
Jan Huitema



CDU
David McAllister



CDU
Stefan Gehrold



SPD
Joachim Schuster



CDA
Wim van de Camp



CDU
Jens Gieseke



Die Grünen
Helga Trüpel

Onderstaande personen hebben de gezamenlijke "Call for Support for the realisation of the Wunderline 'Quality Improvement Groningen - Bremen'" ondertekend.



WUNDERLINE

Anlagen

Bijlagen

Anmerkingen

- ¹ Lenkungsausschuss Wunderline. (2017). *Fahrplan Wunderline 2017 - 2018*. Oldenburg.
- ² CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Rijksuniversiteit Groningen. (2017). *Gesellschaftliche und wirtschaftliche Potenziale im nordwestdeutschen und niederländischen Grenzraum unter besonderer Berücksichtigung der Wunderline*. Hannover / Groningen.
- ³ ProRail. (2017). *Rapport alternatievenstudie Wunderline*.
- ⁴ Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ⁵ MuConsult. (2017). *Vervoerwaarde Onderzoek*.
- ⁶ TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH. (2016). *Güterverkehrspotential der Wunderline*.
- ⁷ CIMA. (2018). *Optimierung der multimodalen Anschlussmobilität entlang der Wunderline*. Hannover.
- ⁸ Planersociëtat, Goudappel Coffeng. (2018). *Potenzialanalyse zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline*.
- ⁹ Visualisierung von Arvico architecture-visualization-construction Bremen auf Grundlage der 3D-Modellierung von pb+ Ingenieurgruppe AG, Bremen.
- ¹⁰ Provinz Groningen, Gedeputeerde Staten. (20. September 2017). Brief Friesenbrücke an Provinciale Staten. *Friesenbrücke*. Groningen, Groningen, Nederland.
- ¹¹ Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ¹² Niederländische Regierung. (2016). *Toekomstbeeld OV 'Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV'*.
- ¹³ SPD, CDU. (2017). *Gemeinsam für ein modernes Nedersaksen*.
- ¹⁴ SP, CDA, D66, ChristenUnie, GroenLinks. (2015). *Vol Vertrouwen*. Groningen.
- ¹⁵ Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ¹⁶ Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.
- ¹⁷ SMA und Partner AG. (2018). *Wunderline - Anpassung der Variante mit Direktverbindung (Var22B) zur Ermöglichung einer stündlichen Öffnung der Friesenbrücke*.
- ¹⁸ Provinz Groningen. (2018). *Plan van Aanpak: Kwaliteitsverbetering treinvervangend busvervoer Groningen-Leer*. Groningen.
- ¹⁹ Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.

Noten

- ¹ Stuurgroep Wunderline. (2017). *Spoorboekje Wunderline 2017 - 2018*. Oldenburg.
- ² CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Rijksuniversiteit Groningen. (2017). *Gesellschaftliche und wirtschaftliche Potenziale im nordwestdeutschen und niederländischen Grenzraum unter besonderer Berücksichtigung der Wunderline*. Hannover / Groningen.
- ³ ProRail. (2017). *Rapport alternatievenstudie Wunderline*.
- ⁴ Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ⁵ MuConsult. (2017). *Vervoerwaarde Onderzoek*.
- ⁶ TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH. (2016). *Güterverkehrspotential der Wunderline*.
- ⁷ CIMA. (2018). *Optimierung der multimodalen Anschlussmobilität entlang der Wunderline*. Hannover.
- ⁸ Planersociëtat, Goudappel Coffeng. (2018). *Potenzialanalyse zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline*.
- ⁹ Visualisierung von Arvico architecture-visualization-construction Bremen auf Grundlage der 3D-Modellierung von pb+ Ingenieurgruppe AG, Bremen.
- ¹⁰ Provincie Groningen, GS. (20. September 2017). Brief Friesenbrücke aan Provinciale Staten. *Friesenbrücke*. Groningen, Groningen, Nederland.
- ¹¹ Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ¹² Rijksoverheid. (2016). *Toekomstbeeld OV 'Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV'*.
- ¹³ SPD, CDU. (2017). *Gemeinsam für ein modernes Nedersaksen*.
- ¹⁴ SP, CDA, D66, ChristenUnie, GroenLinks. (2015). *Vol Vertrouwen*. Groningen.
- ¹⁵ Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ¹⁶ Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.
- ¹⁷ SMA und Partner AG. (2018). *Wunderline - Anpassung der Variante mit Direktverbindung (Var22B) zur Ermöglichung einer stündlichen Öffnung der Friesenbrücke*.
- ¹⁸ Provincie Groningen. (2018). *Plan van Aanpak: Kwaliteitsverbetering treinvervangend busvervoer Groningen - Leer*. Groningen.
- ¹⁹ Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.

Literatuurverzeichnis / Bronnenlijst

Untersuchungsberichte / Rapporten

- Arcadis i.o.v. ProRail. (2017). ROVK GRONINGEN - BAD NIEUWESCHANS *Interpretatie geotechnisch onderzoek*.
- CIMA. (2018). *Optimierung der multimodalen Anschlussmobilität entlang der Wunderline*. Hannover.
- CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Rijksuniversiteit Groningen. (2017). *Gesellschaftliche und wirtschaftliche Potenziale im nordwestdeutschen und niederländischen Grenzraum unter besonderer Berücksichtigung der Wunderline*. Hannover / Groningen.
- ConTrack GmbH. (2014). *Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Leer und Oldenburg*.
- DBNetz AG. (2017). *Ergebnisbericht Lph I inklusive Kostenprognose und Erstellung der Betrieblichen Aufgabenstellung zur Infrastrukturvariante Wunderline*.
- DBNetz AG. (2018). *Wunderline - Phasing Variante (ABS Groningen-Bremen) Erläuterungsbericht Vorplanung LPH2*.
- Ecorys. (2017). *Memo Second opinion Vervoerwaardenstudie Wunderline*.
- Ecorys. (2017). *Studie naar de vervoersvraag van de Wunderline*.
- Geoconsult Noord B.V. (2017). *Second opinion Geotechnische analyse Groningen-Bad Nieuweschans (incl. reactie ProRail)*.
- Movares. (2015). *Groningen-Bremen Reistijdverkorting Geluidsaspecten*.
- Movares Nederland B.V.; Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG. (2014). *Reistijdverkorting Groningen-Bremen, Op weg naar de Wunderline*.
- Movares Nederland B.V.; Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG. (2009). *Verbinding Groningen-Bremen, Verkenningstudie reistijdverkorting*.
- Movares/IVV. (2013). *Reistijdverkorting/Reiszeitverkürzung Groningen-Bremen*.
- MuConsult. (2017). *Vervoerwaarde Onderzoek*.
- Pentenga, M. (2012). *Verkenningrapportage Oostboog*.
- Planersociëtat, Goudappel Coffeng. (2018). *Potenzialanalyse zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline*.
- Procap. (2018). *Nota Voorkeursalternatief Wunderline*.
- ProCap, Royal Haskoning DHV. (2018). *Analyse der notwendigen Maßnahmen Groningen-Bremen*.
- ProRail. (2017). *Rapport alternatievenstudie Wunderline*.
- ProRail, Martin van den Berg. (2017). *Capaciteitsanalyse (sneltrain Groningen-Bremen)*.
- ProRail, Martin van den Berg. (2017). *Inpassing Wunderline tijdens ombouwperiode*.
- ProRail, R.J. ten Hagen. (2017). *Berekening LCC kosten Wunderline per inframaatregel*.
- RailEvent. (2012). *Prognose Goederenvervoer Noord Nederland*.
- Railinfra Solutions. (2010). *Business case Sneltrain Groningen-Leer*.
- Railinfra Solutions. (2016). *Geotechnische analyse dynamische stabiliteit spoorbaan*.
- Royal Haskoning DHV, Michiel Nijboer, Patrick van Dijk. (2018). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*.
- SMA. (2017). *Modules 2-3 Variants 14B-22B integration Nahsverkehr/S-Bahn Bremen*.
- SMA. (2017). *Overview of Investment Impact with a bihourly service*.
- SMA. (2017). *Verdieping Exploitatieonderzoek*.
- SMA. (2017). *Wunderline Operational Cost Analyses*.
- SMA, wol, fr, dhe. (2017). *Betrachtung einer Flügelung in Leer*.
- TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH. (2016). *Güterverkehrspotential der Wunderline*.

Glossar

| | |
|--------------------|--|
| AG Ems | Reederei Aktien-Gesellschaft „Ems“ |
| Anschlussmobilität | Anschlüsse von Tür zu Tür im Einzugsbereich der Bahnhöfe in der Region |
| Arriva | Verkehrsunternehmen |
| CdK | Kommissar des Königs |
| CEF | Connecting Europe Facility |
| CEF-T | Connecting Europe Facility for Transport |
| DB Netz AG | Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| DG-MOVE | Generaldirektorat für Mobilität und Verkehr |
| Groningen Seaports | Hafengesellschaft |
| GVFG | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz |
| IenW | niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft |
| IHK | Industrie- und Handelskammer |
| LNVG | Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen |
| LuFV-Finanzierung | Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung |
| MKBA | Gesellschaftliche Kosten-Nutzenanalyse |
| NVKA | Nota Voorkeursalternatief (Planungspapier zur Vorzugsalternative) |
| OEI leidraad | Leitfaden Overzicht Effecten Infrastructuur |
| OV | Öffentliche Verkehrsmittel |
| TEN-T | Trans-European Network - Transport |

Verklarende begrippen- en woordenlijst

| | |
|---------------------|--|
| AG Ems | Rederij Aktien-Gesellschaft “Ems” |
| Arriva | Vervoersorganisatie |
| CdK | Commissaris van de Koning |
| CEF | Connecting Europe Facility |
| CEF-T | Connecting Europe Facility for Transport |
| DB Netz AG | Spoorinfrastructuurbeheerder |
| DG-MOVE | Directorate-General for Mobility and Transport |
| Groningen Seaports | Zeehavenbeheerder |
| GVFG | Wet financiering gemeentelijk vervoer |
| IHK | Duitse Kamer van Koophandel |
| Ketenmobiliteit | De aansluiting van deur tot deur rond de stations in de regio |
| LNVG | Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen |
| LuFV-Finanzierung | financiering uit Duitse Dienstverlenings- en financieringsovereenkomst |
| ministerie van IenW | ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| MKBA | Maatschappelijke kosten/baten Analyse |
| NVKA | Nota Voorkeursalternatief |
| OEI leidraad | Overzicht Effecten Infrastructuur |
| OV | Openbaar Vervoer |
| TEN-T | Trans-European Network - Transport |

Impressum

Bidbook Wunderline

Auftraggeber:

Provinz Groningen

Projektleitung und Zusammenstellung des Bidbooks:

Eric van Vliet, Margreet Bennink

Umschlagentwurf und grafisches Konzept:

Vonc Communicatie

Druck:

Drukkerij Bariet ten Brink

Fotografie:

Lyuda Stinissen - LS Fotografie

Text:

Vonc Communicatie, Provinz Groningen

Lektorat deutsche Fassung:

Kordelia Nitsch

Auflage: 500

Februar 2019



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Die alleinige Verantwortung für diese Veröffentlichung liegt beim Autor. Die Europäische Union haftet nicht für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

Colofon

Bidbook Wunderline

Opdrachtgever:

Provincie Groningen

Projectleiding en samenstelling Bidbook:

Eric van Vliet, Margreet Bennink

Ontwerp omslag en binnenwerk:

Vonc Communicatie

Drukwerk:

Drukkerij Bariet ten Brink

Fotografie:

Lyuda Stinissen - LS Fotografie

Teksten:

Vonc Communicatie, provincie Groningen

Redactie Duitse tekst:

Kordelia Nitsch

Oplage: 500

Februari 2019



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit
voor Europese verbindingen

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.