



## Die Infrastruktur für einen zuverlässigen Eisenbahnverkehr aufbauen!

### Resolution zu den unhaltbaren Zuständen auf den Bahnstrecken im Weser-Ems-Netz

Das Weser-Ems-Netz, das im Wesentlichen aus den Strecken Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück, Bremen – Vechta – Osnabrück und Wilhelmshaven – Esens besteht (Linien RE18, RE19, RB58 und RB59), ist seit 2014 unter allen Streckennetzen in Niedersachsen das unzuverlässigste und verpätungsanfälligste. Als Fahrgastverband hat PRO BAHN dieses Problem in all seinen Facetten bereits mehrfach adressiert. Leider sind nennenswerte Verbesserungen bislang ausgeblieben und auch nicht in Sicht.

Diese gemeinsame Resolution dreier Regionalverbände von PRO BAHN, die sich an die zuständigen Politiker sowie Aufgabenträger und über die Medien an die Öffentlichkeit richtet, soll die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs unterstreichen und die kurz- und mittelfristig zwingend notwendigen Maßnahmen darstellen, durch die sich ein zuverlässiger Eisenbahnverkehr wieder erreichen lässt. Verfasser sind die niedersächsischen PRO-BAHN-Regionalverbände Ems-Jade e.V., Oldenburger Land/Bremen und Südwest-Niedersachsen, in deren Gebiet die betroffenen Strecken liegen und die die Fahrgäste auf diesen Linien vertreten. Die Probleme auf diesen Strecken können aufgrund ihrer Komplexität nur durch eine enge und abgestimmte Kooperation aller beteiligten Parteien auf kommunaler, Landes- und Bundesebene gelöst werden.

Wir als Stimme der Fahrgäste fordern die schnellstmögliche Umsetzung folgender infrastruktureller Maßnahmen, die durch ganz konkrete positive Effekte wie Zeitgewinne oder größere betriebliche Flexibilität geeignet sind, den Betrieb in dem ganz überwiegend eingleisigen Netz zu stabilisieren. Dabei handelt es sich in vielen Fällen nur um eine Rückkehr zu einem besseren Zustand aus vergangenen Jahren.

#### Streckenübergreifend:

<i>Maßnahme</i>	<i>Nutzen</i>
Erneute Zulassung sogenannter spitzer Zugkreuzungen <sup>1</sup>	<i>Zeitgewinn ca. 2 Minuten für wartenden Zug pro Kreuzung</i>
Einsatz von Fahrzeugen mit mehr Außentüren pro Sitzplatz	<i>beschleunigter Fahrgastwechsel</i>
Wenn technisch möglich: Ersatz der ausfahrbaren Spaltüberbrückungen an den Fahrzeugtüren durch gleichwertige, feste Spaltüberbrückungen	<i>Zeitgewinn ca. zehn Sekunden pro Halt</i>

#### Streckenabschnitt Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück (RE 18, zwischen Hesepe und Osnabrück auch RB 58):

<i>Maßnahme</i>	<i>Nutzen</i>
Einbau schlanker Weichen im Nord- und Südkopf des Bahnhofs Ahlhorn für Tempo 100 im abzweigenden Gleis	<i>deutliche Reduzierung des Zeitverlustes von derzeit 1,5 – 2 Minuten für Züge in Richtung Osnabrück</i>

<sup>1</sup> Als spitze Kreuzung bezeichnet man einen Kreuzungsvorgang, bei dem der wartende Zug nach Einfahrt des Gegenzuges unmittelbar ausfährt, ohne dass etwaige bahnhofsnahe Bahnübergänge zwischenzeitlich wieder geöffnet werden und so die Abfahrt des wartenden Zuges verzögern.

zusätzliche Begegnungsmöglichkeit für Reisezüge, ggf. mit zusätzlichem Bahnsteig, in oder bei Großenkneten *Verlegung von Zugkreuzungen bei Verspätungen*

Erhöhung der Ausfahrgeschwindigkeiten im jeweiligen Bahnsteiggleis auf möglichst 100 km/h durch schlankere Weichen in den im Richtungsbetrieb angefahrenen Kreuzungsbahnhöfen Huntlosen (Nordkopf) und Essen (Südkopf) *Zeitgewinn rund 1 Minute je ausfahrendem Zug*

Spurplanänderung in Bramsche durch schlanke Weichen für Tempo 100 statt 60 im Nordkopf *Zeitgewinn ca. 1 Minute je einfahrendem Zug*

Alternative: Umbau der Gleise 2 und 3 am Mittelbahnsteig zu durchgehenden Hauptgleisen für mindestens Tempo 100 für Ein- und Ausfahrten *identischer Zeitgewinn durch höhere Geschwindigkeit, zudem minimale Umsteigezeiten durch Umstieg zwischen RE 18 und RB 58 neu am selben Bahnsteig (bislang 72 Treppenstufen bei regelmäßig defektem Aufzug!)*

Neugestaltung des Reisendenzugangs und/oder der Leit- und Sicherungstechnik in Cloppenburg und Quakenbrück mit dem Ziel geringerer Zeitverluste bei Kreuzungen in diesen Stationen *verminderte Zeitverluste bei Verlegung von Zugkreuzungen in diese Bahnhöfe*

neue Kreuzungsmöglichkeit im von stündlich mit bis zu sechs Zügen meistbelasteten Abschnitt zwischen Achmer und Osnabrück-Eversburg *Verlegung von Zugkreuzungen bei Verspätungen*

#### **Streckenabschnitt Delmenhorst – Vechta – Bramsche (RB 58):**

<i>Maßnahme</i>	<i>Nutzen</i>
jeweils mindestens eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit in den Abschnitten Delmenhorst – Wildeshausen, Wildeshausen – Vechta und Lohne – Neuenkirchen	<i>Verlegung von Zugkreuzungen bei Verspätungen</i>
Schließung nicht notwendiger Bahnübergänge und technische Sicherung aller verbleibenden Bahnübergänge in Kombination mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h	<i>Verminderung der Störungen durch Unfälle an Bahnübergängen, Fahrzeitpuffer und Sicherung von Anschlüssen insbesondere in Osnabrück und Bremen</i>
Ergänzung der Leit- und Sicherungstechnik zur Ein- und Ausfahrt in jeweils beide Bahnsteiggleise in allen Kreuzungsbahnhöfen	<i>dringend benötigte betriebliche Flexibilität bei Störungen und baustellenbedingten Teilstreckensperrungen</i>
zusätzlicher Bahnsteig am durchgehenden Hauptgleis im Streckentrennungsbahnhof Hesepe	<i>dadurch Möglichkeit zur Verlegung der Korrespondenz von RE18 und RB58 bei Verspätungen von Bramsche nach Hesepe, folglich Vermeidung von Anschlussverlusten und geringere Übertragung von Verspätungen zwischen den Linien</i>

#### **Streckenabschnitt Esens – Sande (RB 59, in Sande auch RE 18/19):**

<i>Maßnahme</i>	<i>Nutzen</i>
Wiederaufbau des unverzichtbaren Mittelbahnsteiges in Sande	<i>Auflösung des betrieblichen Engpasses im Bahnhof Sande und Beseitigung einer wesentlichen Verspätungsquelle für alle über Sande geführten Linien</i>
zusätzliche Weichenverbindung zur Nutzung beider Gleise der Umfahrung Sandes durch Personenzüge vor dem Abzweig „Weißer Floh“	<i>Verlegung von Zugkreuzungen bei Verspätungen</i>

Wiederaufbau einer Kreuzungsmöglichkeit westlich von Schortens-Heidmühle, z. B. in Jever oder Wittmund *Verlegung von Zugkreuzungen bei Verspätungen*

Beseitigung der Geschwindigkeitseinbrüche durch technisch nicht gesicherte Bahnübergänge in Kombination mit Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h auf Teilstrecken *Fahrzeitpuffer*

Die Umsetzung zumindest eines wesentlichen Teils dieser Maßnahmen erlaubt die Rückkehr zu einem stabilen Betrieb mit Pünktlichkeiten von deutlich über 90 %. Außerdem sind die einzelnen Maßnahmen vergleichsweise schnell, zu überschaubaren Kosten und mit nur geringen Eingriffen in den laufenden Betrieb während der Umsetzung zu realisieren.

Für die im Rahmen der Verkehrswende und des Deutschlandtaktes geplante Ausweitung des Zugverkehrs sind sie ebenfalls notwendig, um einen zuverlässigen Eisenbahnverkehr zu gewährleisten, jedoch alleine nicht hinreichend. Daher fordern wir auf mittlere Sicht weiterhin den zweigleisigen Ausbau des gesamten Teilstücks zwischen Hesepe und Osnabrück, welches RE 18, RB 58 und Güterzüge gemeinsam nutzen, sowie die Elektrifizierung zwischen Oldenburg und Osnabrück und auch, wo möglich, die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf mehr als die derzeitigen 120 km/h auf dieser Strecke.

Um die Dramatik der gegenwärtigen Lage zu verdeutlichen: Derzeit sind im Weser-Ems-Netz nach offiziellen Angaben des zuständigen Auftraggebers, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), nur gut 80 Prozent aller Züge „pünktlich“, das heißt nach der hier gebrauchten Definition von Pünktlichkeit, sie sind weniger als sechs Minuten verspätet<sup>2</sup>. Vor allem auf den Teilstrecken von Oldenburg über Cloppenburg nach Osnabrück und von Delmenhorst über Wildeshausen und Vechta nach Bramsche liegt der Anteil der Züge mit weniger als sechs Minuten Verspätung noch erheblich niedriger, nämlich teilweise in der Größenordnung von 60 Prozent. Das bedeutet umgekehrt, dass kaum ein Reisender die ihm laut Fahrplan zugesagten Anschlusszüge zuverlässig erreicht und Umsteigeverbindungen im Weser-Ems-Netz im Vergleich zu anderen Strecken kaum nutzbar sind.

Zwei Beispiele, die die Auswirkungen dieser Verspätungen konkret untermalen: Ein Arbeitnehmer, der täglich von Sandkrug nach Bremen und zurück pendelt, wird bei den fahrplanmäßigen sechs Minuten Übergangszeit in Oldenburg gemäß den oben genannten Zahlen durchschnittlich mindestens einmal, eher zweimal wöchentlich seinen Anschluss nach Bremen verpassen. Noch schlimmer sieht es für einen Pendler von Wildeshausen nach Hude oder Oldenburg aus, der in Delmenhorst planmäßig nur vier Minuten Übergang hat. Dies ergibt am Zielort für beide an etlichen Tagen eine Verspätung von mindestens 30 Minuten. Anderswo, z. B. in Sande, wo die Züge nach Esens wegen der zurückgebauten Infrastruktur häufig den Anschluss aus Oldenburg nicht abwarten können und nur stündlich fahren, müssen die Fahrgäste oft genug auch 60 Minuten stehen – nicht selten sogar in beiden Richtungen! Regelmäßige Anschlussverluste wird kein Arbeitgeber tolerieren und kein Fahrgast zumutbar finden.

An dieser unhaltbaren Situation ändert auch die Tatsache nichts, dass die jahrelangen Zugausfälle durch die NordWestBahn spürbar reduziert wurden. Ausgefallene Züge zählen in der Verspätungsstatistik nicht. Und während zum Beispiel im Netz der Regio-S-Bahn während der strikten Corona-Beschränkungen im Frühjahr und der damit verbundenen massiven Fahrgastrückgänge die Pünktlichkeit deutlich anstieg, blieb sie im Weser-Ems-Netz konstant niedrig. Vechta, ein einfacher, stündlicher Kreuzungshalt ohne Anschlüsse zu anderen Strecken, ist einer der Bahnhöfe mit den schlechtesten Pünktlichkeitswerten im gesamten Netz. Die Ursachen sind also weder in Zugausfällen noch im Fahrgastaufkommen zu suchen, sondern in der geschwächten Infrastruktur.

Seitdem die Strecken im Weser-Ems-Netz vor 21 Jahren für die Verkürzung der Reisezeiten „fitgemacht“ wurden, hat die Deutsche Bahn die Infrastruktur aller Strecken mit Ausnahme des Abschnitts Wilhelmshaven – Oldenburg überwiegend auf den für den fahrplanmäßigen Regelbetrieb unverzichtbaren Umfang reduziert.

<sup>2</sup> Quelle: Angaben der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen zur Pünktlichkeit in den Regionalnetzen für das Jahr 2019; unter Einbeziehung ausgefallener Züge sogar leicht unter 80 Prozent.

Durch fragwürdige Um- und Rückbauten, z. B. in Huntlosen, Großenkneten, Cloppenburg und Quakenbrück, wurden massive Verspätungsquellen geschaffen. Auf den überwiegend eingleisigen Strecken wurden durchgehende Hauptgleise und Bahnsteige zurückgebaut oder Kreuzungsbahnhöfe in Haltepunkte, an denen sich keine Züge mehr begegnen können, umgewandelt, nämlich Ganderkesee, Brettorf, Goldenstedt, Steinfeld, Holdorf, Rieste, Wittmund und Jever. Durch diese und weitere Maßnahmen sank die Durchlässigkeit der Strecken erheblich, während gleichzeitig die früheren Zeitreserven der Züge völlig aufgezehrt wurden.

Die Kombination aus verdichtetem Fahrplan, nicht vorhandenen Reserven und reduzierter, bescheidener Infrastruktur führt dazu, dass Verspätungen schon bei kleinsten Anlässen auftreten. Die Strecken werden auf vielen Abschnitten mit einer planmäßigen Auslastung von 100 Prozent gefahren. Verspätungen eines einzelnen Zuges werden dadurch auf Gegenzüge übertragen und können nicht mehr abgebaut werden. Eine einzige Störung durch eine Fehlfunktion eines Fahrzeugs oder der Leit- und Sicherungstechnik am Morgen kann den gesamten Fahrplan bis Tagesende durcheinanderbringen.

**Um etwas an dieser Situation, die die Fahrgäste systematisch zurück ins Auto treibt, zu ändern, muss also in der oben aufgeführten Form kurzfristig gegengesteuert und die fehlende, betrieblich dringend benötigte Infrastruktur errichtet werden, damit aktuelle und zukünftige Fahrpläne stabil gefahren werden kann. Dazu rufen wir alle Verantwortlichen dringend auf. Als Fahrgastverband sind wir jederzeit bereit, uns an einem Dialog und der Lösungsfindung aktiv zu beteiligen.**

<b>PRO BAHN, Regionalverband Ems-Jade e.V.</b>	<b>PRO BAHN, Regionalverband Oldenburger Land/Bremen</b>	<b>PRO BAHN, Regionalverband Südwest-Niedersachsen</b>
 Goedenser Weg 8 26386 Wilhelmshaven	 Leobschützer Str. 5 26125 Oldenburg	 Eduard-Sudendorf-Str. 7a 49594 Alfhausen
Vorsitzender: Hans-Joachim Zschiesche 04421/84635 <a href="mailto:zschiesche@probahn-emsjade.de">zschiesche@probahn-emsjade.de</a>	Vorsitzender: Malte Diehl 01520/4860066 <a href="mailto:malte.diehl@probahn-ol-hb.de">malte.diehl@probahn-ol-hb.de</a>	Vorsitzender: Stefan Goda 0160/7829967 <a href="mailto:stefan.goda@probahn.de">stefan.goda@probahn.de</a>