



Fahrgastverband
PRO BAHN

Integriertes Verkehrskonzept für Oldenburg und Umgebung

Regionalverband Oldenburger Land/Bremen



Für einen konkurrenzfähigen Bahn- und Busverkehr und eine Verdopplung seines Marktanteils in Stadt und Region

Vorstellung des Konzepts im Verkehrsausschuss des Oldenburger Stadtrats am 19.09.2022



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Mehr SPNV in und um Oldenburg Unsere wichtigsten Ziele

Regionalverband Oldenburger Land/Bremen

- Bessere Erschließung des Stadtgebiets und des Umlandes durch Züge
- Deutliche Ausweitung des Zugangebots
- Attraktive, schnelle und stabile Reiseketten
- Optimierte Verknüpfung von Bus und Bahn – keine gegenseitige Konkurrenz
- Steigerung des Marktanteils von Bahn und Bus vor allem zulasten des MIV



**Verdoppelung der Fahrgastzahlen
in der Region auf der Schiene**

Aus Zeitgründen beschränken sich diese Folien fast ausschließlich auf den Schienenverkehr.



Wenig Verkehr: Es gibt nur 9 stündliche Abfahrten im Stadtgebiet und nur zwei Stationen für 170.000 Einwohner.

Kaum Vorortverkehr: Nur eine einzige Linie (RS Bad Zwischenahn – Bremen) hat eine echte Nahverkehrsfunktion inne; Haltestellenabstände betragen meist mehr als 10 Kilometer.

Wenig Verbesserung in Sicht: Laut aktuellen Entwurf des Deutschlandtakts ist nur eine Erhöhung auf 11 stündliche Abfahrten geplant, aber keine neuen Halte; größere Zuwächse kommen anderswo (Osnabrück, Braunschweig ...).

Zu geringe Kapazität: Der Zugverkehr auf den Strecken nach Leer (trotz Wunderline!) und Osnabrück kann ohne zusätzliche Ausbauten kaum verdichtet werden.

Bislang existiert keine Strategie für die Entwicklung des Bahnverkehrs in und um Oldenburg. Diskussionen um Umgehungsstrecke, Metropolbahn und Wasserstoffantrieb etc. lenken von nötiger Klärung verkehrspolitischer Ziele ab.



- **Großflächiger Ausbau der Regio-S-Bahn Niedersachsen/Bremen um Oldenburg**
 - Die Regio-S-Bahn ist das Nahverkehrssystem in der Region. Sie dient der Nahversorgung, erschließt Oldenburg derzeit aber nur mangelhaft. Sie muss durch neue Linien dichtere Takte und häufigere Halte gestärkt werden. Direktverbindungen von und nach Bremen sind von großer Wichtigkeit. Der Ausbau ist viel stärker zu forcieren.
- **Verbesserung der Expressverbindungen über Oldenburg**
 - Die bestehenden Regionalexpress- und Intercity-Verbindungen bieten keine attraktiven Fahrtmöglichkeiten ins Ruhrgebiet und in die Niederlande (Wunderline). Hier sind zusätzliche, beschleunigte Linien nötig, ohne die vorhandenen einzuschränken.
- **Ausbau der überregionalen Buslinien und ihrer Verknüpfungen**
 - Viele überregionale Buslinien erfüllen nicht den den Mindestanspruch an ein attraktives Nahverkehrsangebot (z.B. Stundentakt an allen Wochentagen). Außerdem sind die Verbindungen zu selten auf die Zugfahrzeiten an Bahnhöfen abgestimmt und das Netz viel zu dünn; wichtige Verbindungen fehlen ganz, z.B. Varel – Westerstede.
- **Optimierte Erschließung des Oldenburger Stadtgebiets mit Bussen**
 - Hier besteht viel unerschlossenes Potenzial gerade in Tangentialverbindungen in Kombination mit autonomen, unbemannten Fahrzeugen. Zudem müssten einige Verbindungen verdichtet (P+R) oder über die Stadtgrenzen verlängert werden.



Fahrgastverband PRO BAHN

Regionalverband Oldenburger Land/Bremen

Oldenburg steht bislang nur am Rande, aber kleine Verbesserungen bereits in Sicht:

- Ab Dezember 2022 zwei stündliche Züge nach Bremen (schnell und langsam)
- Ebenfalls ab Dezember 2022 neue Linie bis Wilhelmshaven (zunächst nur in HVZ)

Folgende Netzausbauten sind geplant:

- Verlängerung Bad Zwischenahn – Leer
- 30-Min-Takt Bremerh. – HB – Twistring
- 30-Min-Takt HB – Verden
- 15-Min-Takt HB-Blumenthal – Achim
- Zwei neue Linien nach Rotenburg

Zudem plant Bremen insgesamt bis zu zehn neue Halte im Stadtgebiet für die Regio-S-Bahn, u.a. Mittelshuchting und Überseestadt an der Oldenburger Strecke.

Bisheriges Streckennetz der Regio-S-Bahn



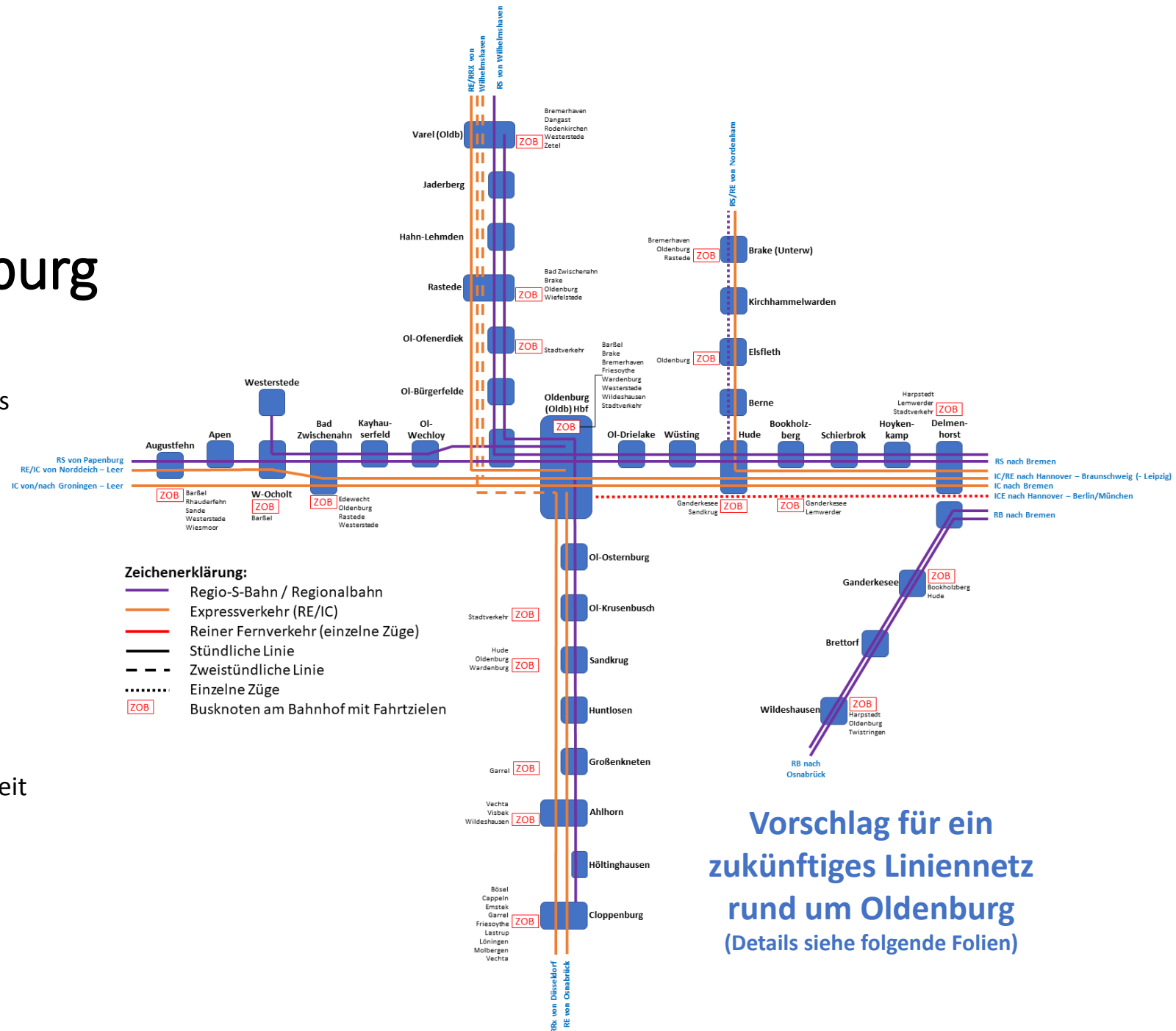
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen Streckennetz





Unser Zielnetz für Oldenburg und Umgebung

- Beibehaltung und Ausbau (z.B. nach Groningen) des jetzigen Expressverkehrs
- Aufbau eines Vorortverkehrs auf allen Strecken um Oldenburg auf Basis der Regio-S-Bahn mit vielen Direktverbindungen; keine Insellösungen
- Gestärkter Taktknoten Oldenburg Hbf
- Reaktivierung und Neubau zahlreicher Halte; Bedienung im Oldenburger Stadtgebiet im Halbstundentakt
- Ableitung zusätzlicher Infrastrukturausbauten
- Flächendeckende Integration von Bus und Bahn
- Bewahrung wichtiger Anschlüsse und Integrierbarkeit des Konzepts in den D-Takt an den relevanten Endpunkten
- Berücksichtigung der bestehenden Planungen zur Wunderline und zur Strecke nach Osnabrück
- Fokus auf Maximierung der Fahrgastzahlen



Vorschlag für ein zukünftiges Liniennetz rund um Oldenburg (Details siehe folgende Folien)

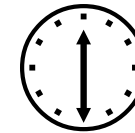


Regionalverband Oldenburger Land/Bremen

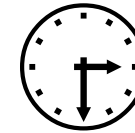
Verkehrsangebot ab Dezember 2022	Unsere Zielvorstellung
<p>Regio-S-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> 1x stündlich RS 3 Oldenburg – Bremen 1x stündlich RS 3X Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen (beschleunigt) 9x täglich (HVZ) RS 30 Wilhelmshaven – Oldenburg (wegen Bauarbeiten noch keine Durchbindung nach Bremen) 	<p>Regio-S-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> 1x stündlich RS 3 Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen (= 2 Abfahrten/Std. in Ol Hbf) 1x stündlich RS 4 Papenburg – Leer – Oldenburg – Bremen (= 2 Abfahrten/Std. in Ol Hbf) 1x stündlich RS 6 Varel – Oldenburg – Cloppenburg (= 2 Abfahrten/Std. in Ol Hbf) 1x stündlich RS 7 Westerstede – Oldenburg (= 1 Abfahrt/Std. in Ol Hbf)
<p>Expressverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> 1x stündlich IC/RE Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover 1x stündlich RE 18 Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück Einzelne ICE-Züge ab/bis Oldenburg 	<p>Expressverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> 1x stündlich IC/RE Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover, Flügelung des RE nach WHV jede 2. Stunde (= 2,5 Abfahrten/Std. in Ol Hbf) 1x stündlich RE oder IC Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen (in Zeitlage RS 3X, = 2 Abfahrten/Std. in Ol Hbf) 1x stündlich RE Düsseldorf – Osnabrück – Oldenburg; jede 2. Stunde nach WHV (= 1,5 Abfahrten/Std. in Ol Hbf) 1x stündlich RE Oldenburg – Osnabrück; neu mit Halt in Osterburg und Krusenbusch (= 1 Abfahrt/Std. in Ol Hbf) Einzelne ICE-Züge ab/bis Oldenburg Weiterer stündlicher RE Oldenburg – Wilhelmshaven (= 1 Abfahrt in Ol Hbf)

Ausbau des Taktknotens Oldenburg Hbf:

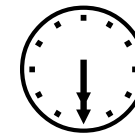
Expressverkehre zur vollen und halben Stunde; Regio-S-Bahn dazwischen



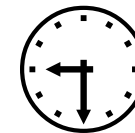
RE nach Groningen
RE nach Bremen
RE nach Osnabrück
RE nach Wilhelmshaven



RS nach Bremen
RS nach Leer – Papenburg
RS nach Varel



IC/RE nach Bremen – Hannover
IC/RE nach Norddeich
RE nach Osnabrück – Düsseldorf
RE nach Wilhelmshaven



RS nach Bremen
RS nach Wilhelmshaven
RS nach Westerstede
RS nach Cloppenburg



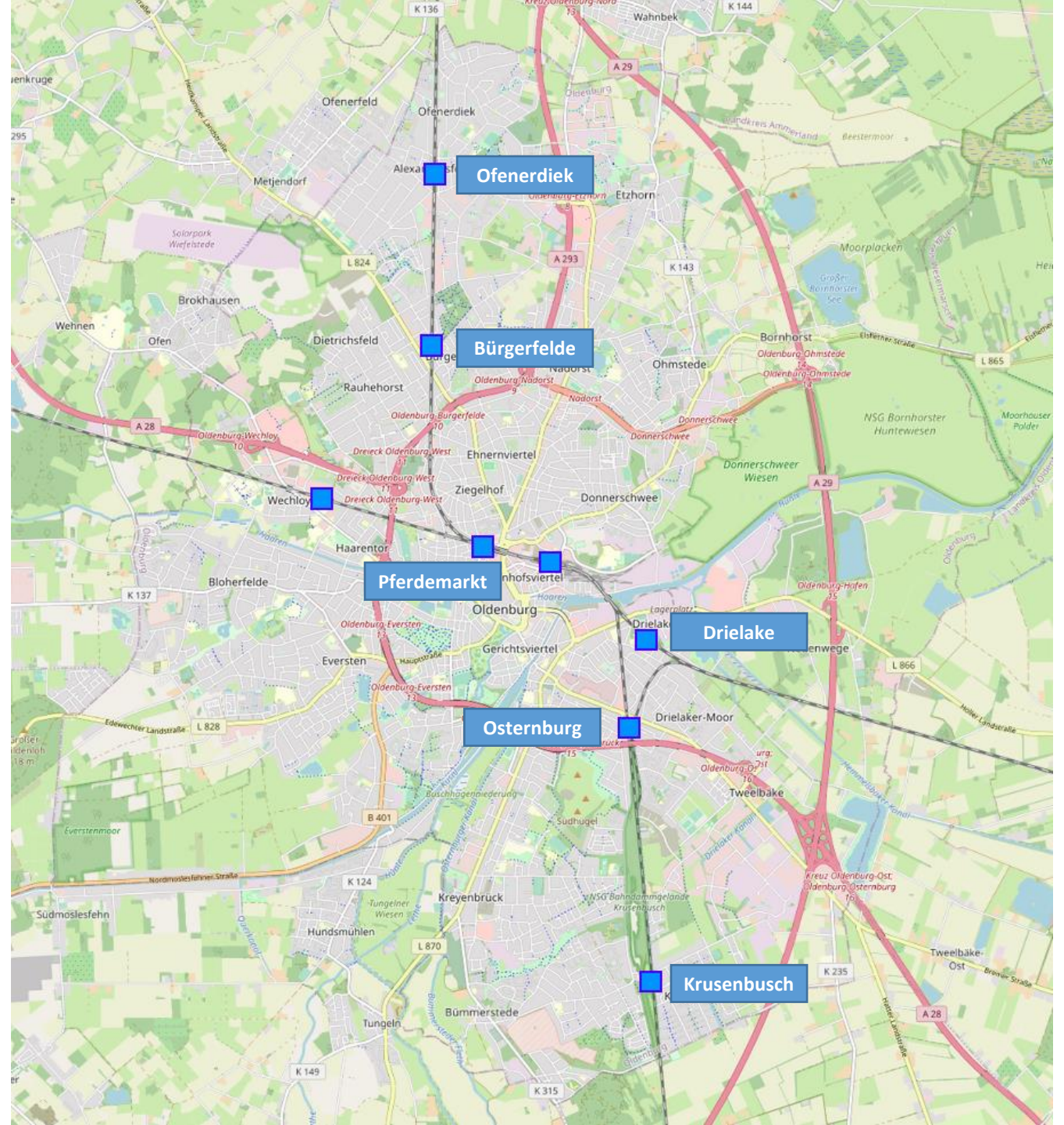
Fahrgastverband PRO BAHN

Regionalverband Oldenburger Land/Bremen

Neue Halte in Oldenburg mit Umsetzungsfolge

- Ofenerdiek **1** bis zu 5 Buslinien
- Drielake **2** 2 Buslinien
- Bürgerfelde **2** 4 Buslinien
- Osterburg **3** 3 Buslinien
- Krusenbusch **3** 3 Buslinien
- Pferdemarkt **4** viele Buslinien

Ofenerdiek ist derzeit der einzige Haltepunkt, der technisch problemlos umgesetzt werden kann und zudem alle Kriterien der LNVG für neue Haltepunkte erfüllt, sobald der Mittelbahnsteig in Sande gebaut ist.





Reihenfolge	Halt	Bedienung durch Regional- oder S-Bahn?	Hauptort direkt an Schienenstrecke?	> 2.000 Einwohner in 1,5 km Umkreis?	> 3 km Abstand zu nächster Station?	Fahrplantechnische Machbarkeit?	Anschlüsse nicht gefährdet?	Keine zusätzlichen Fahrzeuge?	Geschätzte Kosten
1	Ofenerdiek	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓	€
2	Drielake	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	€
2	Bürgerfelde	✓	✓	✓	x	✓	✓	x	€
3	Osternburg	x/✓	✓	✓	x	x	x/✓	x	€€€
3	Krusenbusch	x/✓	✓	✓	✓	x	x/✓	x	€€€
4	Pferdemarkt	✓	✓	✓	xx	x	✓	x	€€

Grundsätzlich sollte dieser Kriterienkatalog überarbeitet werden, weil er sehr restriktiv ist. Das ist aber eine landespolitische Aufgabe! Bis dahin müssen wir uns daran orientieren.



Regionalverband Oldenburger Land/Bremen

- Ausweichgleis mit 740 m Nutzlänge in Bloh
 - Voraussetzung für stabilen Verkehr und jegliche Verkehrsverdichtung in Richtung Leer
 - Problem lange bekannt, aber Finanzierung unklar; DB Netz unwillig
- Mittelbahnsteig im Bahnhof Sande
 - Voraussetzung für einen ganztägigen zweiten stündlichen Zug Oldenburg – Wilhelmshaven (Regio-S-Bahn) und damit für jegliche weitere Halte nördlich von Oldenburg
 - Problem lange bekannt, aber Finanzierung unklar; immerhin laufende Gespräche
- Kapazitätssteigerung Bremen Hbf einschließlich westlicher Zufahrt
 - Keine freien Trassen und Bahnsteige mehr vorhanden
 - Voraussetzung für jegliche Mehrverkehre von und nach Bremen
- Elektrifizierung Oldenburg – Cloppenburg (– Osnabrück)
 - Voraussetzung für überregionale Verkehre Oldenburg – Ruhrgebiet und stabile Fahrpläne

**Ohne diese Maßnahmen ist
keine nennenswerte/sinnvolle Ausdehnung des SPNVs rund um Oldenburg möglich!**

Weitere Maßnahmen ergeben sich ggf. aus dem konkreten Angebotskonzept.



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Regionalverband Oldenburger Land/Bremen

Kurzfristiges Ziel: Ausarbeitung eines Umsetzungsplans durch die Verwaltung

- Ausarbeitung eines zukunftsfähigen Konzepts durch ein von der Verwaltung beauftragtes Planungsbüro mit Fokus auf:
 - Ermittlung verschiedener gangbarer Varianten
 - Frühzeitige Einbindung des Umlandes
 - Umsetzbarkeit in Teilschritten
 - Ableitung nötiger Maßnahmen
 - Schnelle Realisierbarkeit
 - Kompatibilität zum übrigen Netz
 - Kostenabschätzung für Umsetzung und Betrieb
- **Das hier vorgestellte und weitere Konzepte sollen als Anschauungsmaterial dienen, jedoch sollte den Planern ohne Vorfestlegungen möglichst große Freiheit beim Erarbeiten der o.g. Varianten eingeräumt werden.**
- Ebenfalls zwingend in die Betrachtung einbezogen werden müssen bekannte Planungen wie der Deutschlandtakt, die Wunderline, die Ausbaupläne für Oldenburg – Osnabrück und die Regio-S-Bahn in und um Bremen.
- Bei einer Bearbeitung innerhalb des Teilkonzepts Stadtteilbahnhöfe für den neuen Rahmenplan Mobilität ist sicherzustellen, dass keine zu starke Einengung des betrachteten Gegenstandes erfolgt.

Eine einseitige Forderung zahlreicher neuer Haltepunkte durch die Stadt Oldenburg ohne begleitendes ganzheitliches Verkehrs- und Infrastrukturkonzept hat auf Landesebene keine Chance!!!



Stadt Oldenburg / weitere Gebiets- körperschaften

- **Müssen** sich zusammentun und gemeinsame verkehrspolitische Ziele abstecken.
- **Müssen** tragfähiges Konzept entwerfen.
- **Müssen** Landespolitik und Auftraggeber überzeugen, auch unter finanziellen Aspekten!
- **Müssen** zu Kostenbeteiligungen bereit sein.

Niedersächsische Landesregierung / Verkehrsministerium

- Legt strategische verkehrspolitische Ziele für Niedersachsen fest.
- Verteilt Regionalisierungsmittel und ggf. weiteres Budget an Aufgabenträger.
- Muss von Konzept überzeugt werden zusätzliche Mittel für Mehrleistungen einplanen.

Hansestadt Bremen / Senatorin für Mobilität

- Legt verkehrspolitische Ziele für Bremen fest.
- Bestellt SPNV-Leistungen im Bundesland Bremen in Abstimmung mit Niedersachsen, u.a. Regio-S-Bahn
- Muss bei Auswirkungen auf Bremen ebenfalls von Konzept überzeugt werden.

Landesnahverkehrs- gesellschaft (LNVG)

- Größter der drei SPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen; zuständig auch für Oldenburg.
- Bestellt SPNV-Leistungen, u.a. Regio-S-Bahn.
- Bewertet eingereichtes Konzept fachlich und finanziell; muss überzeugt werden.
- Garantiert Bestellung neuer Halte ggü. DB StuS.
- Kann notfalls kleinere Ausbauten finanzieren.

DB Netz / DB Station & Service

- Betreiben die Strecken und die Stationen.
- Müssen durch Trassen- und Stationsgebühren Gewinn erzielen; erweitern Infrastruktur nur bei klarem Auftrag und garantierter Nutzung.
- Haben kein ausgeprägtes Eigeninteresse an Veränderungen oder Ausbauten.

NordWestBahn / DB Regio / DB Fernverkehr

- Wickeln den SPV in der Region aufgrund laufender Verträge oder eigenwirtschaftlich ab.
- Haben im Prinzip nichts mit dem Konzept zu tun, können/sollten aber konsultiert werden.
- Haben evtl. Interesse an zusätzlichen Leistungen



Was unterscheidet die Konzepte von PRO BAHN und IBO („Metropolbahn“)

■ Nutzung der Regio-S-Bahn statt Aufbaus eines zusätzlichen Nahverkehrssystems:

- Regio-S-Bahn ist landespolitisch in Niedersachsen und Bremen fest verankert (u. a. durch Verkehrsverträge bis fast 2040) und stellt bereits ein gutes Mittel für die Grundversorgung dar. PRO BAHN möchte darauf aufbauen.

■ Keine Festlegung auf 40 Meter lange Züge und Bahnsteige:

- Da die Regio-S-Bahn ohnehin weiter ausgebaut wird, wären kurze Bahnsteige inkompatibel und müssen ggf. nachgerüstet werden. Bremen baut alle neuen Halte im Stadtgebiet mit 200 m langen Bahnsteigen. Die Bahnsteiglänge ist zudem kein wichtiger Faktor bei Kosten und Bauzeit.
- Die vorgeschlagenen kurzen Fahrzeuge können oft nicht genügend Fahrgäste transportieren und wegen der kurzen Bahnsteige auch nicht gekoppelt werden. Kürzere Züge bedeuten auch keine kürzeren Fahrzeiten; kurze Bahnsteige verlängern die Fahrzeit zudem, weil vorsichtig herangefahren werden muss, um punktgenau zu halten.
- Für neue Fahrzeugtypen müssten zudem neue Werkstätten gebaut und neues Personal ausgebildet werden; dies ist ein erheblicher Kostenfaktor. Der kürzeste Zug der jetzigen Flotte der Regio-S-Bahn ist bereits nur 57 Meter lang.

■ Sinnvolle zusätzliche Halte statt möglichst vieler:

- Das PRO-BAHN-Konzept folgt erfolgreichen Vorbildern wie in Lübeck oder Kiel und sieht an geeigneten Stellen mit hohem Fahrgastpotential neue Halte vor, zumeist im Abstand von ca. 3 km. Die „Metropolbahn“ steht zu Teilen in Konkurrenz zum Bus, statt mit ihm zu kooperieren.
- Halte aus dem Metropolbahn-Konzept ohne nennenswertes Fahrgastpotential wie Neuenwege oder Neusüdende werden ausgelassen und sollen bewusst durch Busse bedient werden. Es ist aber problemlos möglich, bei tatsächlichem Bedarf später neue Halte einzufügen.

Das Metropolbahn-Konzept wurde bereits 2018 von der LNVG geprüft und aus ganz ähnlichen Gründen verworfen.