

## **Stellungnahme zum Konzept „Stadtteilbahnhöfe“ der IBO**

### **1. Ausgangssituation**

In einer Präsentation unter dem Titel „Stadtteilbahnhöfe“ hat die IBO e.V. eine Idee für ein zusätzliches SPNV-Angebot auf den bestehenden Bahnstrecken Oldenburg — Wilhelmshaven und Oldenburg — Osnabrück skizziert. Durch neun zusätzliche Haltepunkte, batteriebetriebene Fahrzeuge mit der Kapazität eines Gelenkbusses und einen nicht näher spezifizierten Fahrplan erhofft sich die IBO Vorteile durch eine verbesserte und umweltschonende Erreichbarkeit der Innenstadt sowie einer verbesserten Er-schließung des Stadtgebiets Oldenburg durch neue Haltepunkte.

Die Stadt Oldenburg hat die LNVG gebeten, die Idee auf Machbarkeit und die von der IBO vorgelegten Kostenkalkulation zu überprüfen.

### **2. Technische Machbarkeit**

Die künftige Entwicklung des SPNV-Angebots im Raum Oldenburg baut auf dem Zielkonzept 2022+ der LNVG auf. In Abstimmung mit den regionalen Partnern (u. a. der Stadt Oldenburg) bildet dieses Konzept die Basis für die erneute Ausschreibung der Teilnetze „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ und „Expresskreuz Bremen“ und für den erforderlichen Infrastrukturausbau in der Region.

Eine regelmäßige Bedienung der neun zusätzlichen Haltepunkte durch die im Zielkonzept 2022+ vorgesehenen Linien ist nicht möglich, da keine der künftigen Linien auf den Strecken Wilhelmshaven — Oldenburg und Oldenburg — Osnabrück die hierfür erforderlichen Fahrzeitenreserven aufweisen. Zusätzliche Halte bei diesen Linien würden zu Anschlussverlusten führen und/oder hätten einen erheblichen Aufwand zur Anpassung der Streckeninfrastruktur (z. B. abschnittsweise zweigleisiger Ausbau der Strecke Oldenburg — Osnabrück) zur Folge. Auch die vorgeschlagene Bedienung dieser neuen Haltepunkte durch eine zusätzliche stündlich verkehrende Pendellinie Rastede Oldenburg — Huntlosen ist ohne Infrastrukturausbau der Strecken nicht machbar. Die Leistungsfähigkeit der beiden Strecken wäre für diesen Mehrverkehr, der zudem auf Grund der Anschlüsse optimal in den Knoten Oldenburg einzubinden wäre, nicht ausreichend. Auch hier müssten u. a. auf der eingleisigen Strecke nach Osnabrück ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt eingerichtet werden, damit sich die Züge ungehindert begegnen könnten.

Die Umsetzung der Stationsmaßnahmen dürfte insbesondere im Stadtgebiet Oldenburg nur mit erheblichem Aufwand möglich sein. Es ist davon auszugehen, dass neben den Bahnsteigen und Zuwegung auch diverse Anpassungen im Stationsumfeld sowie Anpassungen an der Streckeninfrastruktur (z. B. Signal- und Oberleitungsanlagen) erforderlich wären. Eine vorgeschlagene Haltestelle „91er-Straße/Heiligengeiststr.“ wäre unter den gegebenen Rahmenbedingungen bei sehr eingeschränkten Platzverhältnissen durch die Bebauung, bei vorhandener Hochlage der Strecke und der Lage der Bahnsteige mitten in der Bahnhofseinfahrt des Bahnhofs Oldenburg kaum zu realisieren. In jedem Fall müssten die erforderlichen zwei Bahnsteige barrierefrei erreicht werden können.

Da die dauerhafte Investition in neue Stationen zukunftssicher ausgeführt werden müsste und nicht an den Einsatz eines speziellen Fahrzeugs gekoppelt sein dürfte, dürfte die unübliche geringe Bahnsteiglänge von 24 Meter diesen Anforderungen nicht gerecht werden. Insofern wären für neue Bahnsteige die üblichen Längen von mindestens 90 bis 110 Meter vorzusehen. Die im Konzept vorgeschlagenen Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb sind im Übrigen 54 Meter lang und werden derzeit im Probetrieb eingesetzt.

### **3. Verkehrliche Bewertung**

Eine neue SPNV-Linie Rastede - Huntlosen mit insgesamt 13 Haltestellen stünde im Stadtgebiet Oldenburg in Konkurrenz zum Stadtbussystem Oldenburg. Das Busangebot in Oldenburg weist ein engmaschiges Netz und eine hohe Taktdichte (15-min-Takt) auf. Das zusätzliche Bahnangebot hätte im Vergleich dazu keine erkennbaren Vorteile im Hinblick auf die Anbindung der nördlichen und südlichen Stadtteile an die Innenstadt sowie an den SPNV im Oldenburger Bahnhof. Die kürzere Fahrzeit zwischen den Bahnhaltstellen würde durch die im Vergleich zum Bus durchschnittlich weiteren Wege von und zur Haltestelle relativiert. Da die zentrumsnahe Bahnstation „91er-Straße/Heiligengeiststr.“ nicht zu realisieren sein dürfte, entfielen auch der Vorteil einer zentrumsnahen Bahnhaltstelle. Die im Vergleich zum Stadtbus geringere Bedienungshäufigkeit der Bahn sowie die längeren Wege zu den Bahnhaltungen dürften dazu führen, dass ein solches Bahnangebot von den Stadtbusnutzern aber auch für Autofahrer nur im Einzelfall als bessere Alternative wahrgenommen würde.

Vorteile könnte das neue Bahnangebot für Relationen bieten, die nicht durch das Stadtbusnetz oder das heutige Bahnangebot abgedeckt sind, so zum Beispiel aus den nördlichen oder südlichen Stadtteilen in Richtung Rastede oder Huntlosen. Hier wird das Fahrgastpotenzial als vergleichsweise sehr gering eingeschätzt.

Darüber hinaus muss für weitere Relationen aufgrund der kurzen Linienführung im Bahnhof Oldenburg umgestiegen werden, so dass auch hier nur minimale Vorteile zu erkennen sind.

#### **4. Kostenschätzung**

Aus den Erfahrungen von bisher realisierten Bahnhofprojekten mit ähnlichen Rahmenbedingungen lassen sich Größenordnungen für die zu erwartenden Kosten für die Errichtung der neuen Haltepunkte ableiten. Dabei sind Maßnahmen im Bahnhofsumfeld (z. B. P & R--Plätze) nicht berücksichtigt. An der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke nach Wilhelmshaven dürften die Baukosten je Haltepunkt mit jeweils zwei Bahnsteigen bei bis zu 5 Mio. €, an der eingleisigen Strecke Richtung Osnabrück bei ca. 3 Mio. € liegen. Hinzu kommen noch Investitionskosten für Streckenausbaumaßnahmen in noch nicht abschätzbarer Größenordnung. Damit ist mit weitaus höheren Investitionskosten zu rechnen als von der IBO angesetzt.

Neben diesen Investitionskosten wären noch die jährlichen Betriebskosten für das zusätzliche SPNV-Angebot zu berücksichtigen. Hierfür wären ca. 3,5 Mio. € pro Jahr zu veranschlagen.

#### **5. Fazit**

Den erforderlichen Kosten in die Infrastruktur und den Betrieb steht nur ein geringer Mehrnutzen gegenüber, da die wichtigen Verkehrsbeziehungen durch den Stadtbus abgedeckt werden. Im Vergleich zum Stadtbus sind im Hinblick auf die Reisezeit in die Innenstadt keine Vorteile erkennbar, im Hinblick auf die Taktung und Erreichbarkeit der Stationen eher Nachteile. Für Relationen über die Stadtgrenze hinaus ist das Fahrgastpotenzial eher gering oder/und es muss am Oldenburger Bahnhof umgestiegen werden.

Unter Umweltaspekten führt die zu erwartende geringe Nachfrage im Verhältnis zu den eingesetzten Fahrzeugen nicht unbedingt zu einer verbesserten Umweltbilanz im Stadtgebiet, zumal der Stadtbus durch das Angebot nicht ersetzt oder eingeschränkt werden könnte. Aufgrund der erforderlichen hohen Investitions- und Betriebskosten im Vergleich zum relativ geringen verkehrlichen Nutzen, auch unter Berücksichtigung der von der IBO formulierten Ziele, wird das Konzept von der LNVG im Hinblick auf die Gesamtwirtschaftlichkeit sehr negativ bewertet. Die LNVG wird dieses Konzept daher nicht weiter verfolgen.