

## **Gesprächs-/Telefonnotiz**

### **Mündl. Besprechung**

**am:** 28.09.2022

**von:** Alexander Thole

### **Gesprächspartner\*in:**

Nordwestbahn (Herr Ehrhardt, Herr Palm, Herr Brinkmeier)

Frau Dr. Kocar, Frau Bramlage/Herr Heinen (LK VEC), Herr Ehlers (LK OL), Herr Rachner (VEJ), Herr Meyer-Luu (PlanOS), Herr Ribinski

### **Betreff: Austausch mit der Nordwestbahn zum Weser-Ems Netz**

#### **Sachverhalt:**

Herr Erhardt weist auf Weichenstellung für die Zukunft ab 2026 hin.

Die Pünktlichkeit im Weser-Ems Netz wird 2022 bei 0-3 Minuten nur etwa 77% erreichen.

Häufig sogar Verspätungen um 15 Minuten.

Top Ursachen:

- Hohes Fahrgastaufkommen (9 Euro Ticket)
- Verzögerte Ein- und Ausfahrten (fehlende Kreuzungspunkte)

➔ Verlässlicher Bahnverkehr mit Pünktlichkeit größer 95% bedingt größere Infrastrukturmaßnahmen (mehr als vereinzelt Ausweichgleise)

➔ Insbesondere der Knoten Osnabrück ist massiv überlastet. Die Zuständigkeit zwischen Bund und Land für dieses Problem ist unklar.

Herr Palm erläutert, dass Erholungszeiten auf der Strecke nicht vorhanden seien. Verspätungen würden sich aufstauen und könnten nur durch ein Aussetzen einer Zugfahrt aufgefangen werden. Man müsste sich fragen, was das Ziel sei. – Ein sicherer Stundentakt oder ein 1/2h-Takt?

Laut Herrn Erhardt sind alle im LNVG-Gutachten genannten lokalen Verbesserungen sinnvoll. Fraglich sei aber, ob damit das gewollte Ziel erreicht werden kann. Trotzdem sei jede Verbesserung für den Betrieb positiv.

Meyer Luu: Politik in der Region (Landräte, Abgeordnete) hat sich früh gegen Güterverkehr ausgesprochen. Daher hat die LNVG die Elektrifizierung nicht weiter verfolgt.

Vor diesem Hintergrund müsste es ohne weitere politische Färbung batterieelektrische Züge werden.

Die LNVG will Mitte November einen Zeitplan für die konkretere Detailuntersuchung für die Antriebstechnik und Infrastruktur vorstellen. Derzeit wird ein Lastenheft für diese Untersuchung mit DB Netz erarbeitet.

Herr Palm weist darauf hin, dass Wasserstoff die denkbar schlechteste Lösung für den Verkehrssektor ist (Wartungsaufwand, Brennstoffkosten, Fahreigenschaften, Sicherheit)

Pilotprojekt Wasserstoff läuft bei der EVB

Pilotprojekt batterieelektrisch fehlt bisher (Vorschlag NWB; RE 59)

Kosten der Elektrifizierung (ca. 400 Mio. Euro) sind zu hoch, als dass das für die Strecke RE18/RE58 umsetzbar erscheint (Nutzen/Kosten). Daher beschäftigt man sich mit alternativen Antrieben.

Herr Rachner regt an, dass die Region geschlossen kurzfristige Verbesserungen (Potential wäre laut Hr. Meyer-Luu vorhanden, z.B. Züge mit vier Türen statt nur zweien, Weichenoptimierung etc.) fordert. Angezielt werden sollte vorerst einmal, dass der Betrieb zeitgetreu abgewickelt wird. Es sollte einen Arbeitskreis auf Fachebene mit der LNVG geben zur Eruiierung von Möglichkeiten der Umsetzung kurzfristiger Verbesserungen. -> der Landkreis Cloppenburg bemüht sich um ein Format.