



30 Jahre im Dienst für Fahrgäste Bahn, Bus und Schiff.

Seit 30 Jahren besteht der Regionalverband Ems-Jade im Fahrgastverband PRO BAHN. Denn am 06. Dezember 1989, während einer bewegten Zeit, wollten acht Bürger und PRO BAHN-Mitglieder es nicht länger hinnehmen, dass es auf der ostfriesischen Halbinsel mit dem Bahnverkehr immer weiter abwärts ging und es um die Qualität des öffentlichen Busverkehrs nicht zum Besten gestellt war. Sie schlossen sich dem Fahrgastverband PRO BAHN an, der sich seit 1982 vielerorts in Deutschland für die Belange der Fahrgäste engagierte, und gründeten den PROBAHN-Regionalverband Nordwest-Niedersachsen.

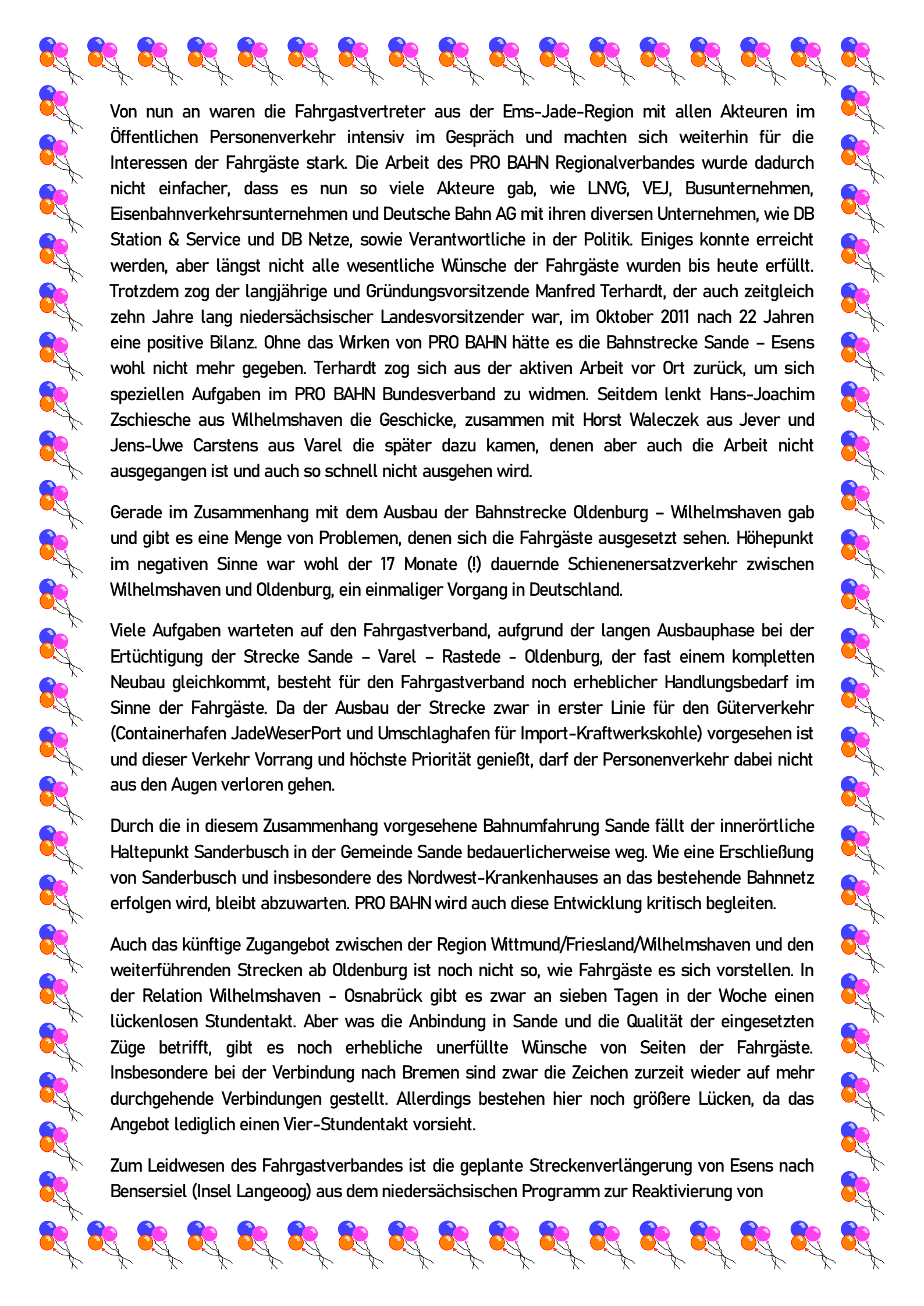
Vorausgegangen war die Stilllegung der Bahnstrecke Jever – Harlesiel, auf der am 10. September 1986 der letzte sogenannte Tide-Zug fuhr. Eine Bürgerinitiative, zu der auch die acht oben genannten gehörten, konnten aber die Stilllegung nur für ein Jahr aufhalten. Dann war endgültig Schluss mit Tidezügen.

In den ersten Jahren des Bestehens war der Schwerpunkt seiner Arbeit, sich selbst und die Probleme des öffentlichen Personenverkehrs in der Region der Öffentlichkeit und bei Entscheidungsträgern bekannt zu machen. In dieser Phase entwickelte sich auch die Absicht der Politik, durch eine Bahnreform das öffentliche Verkehrssystem umzukrempeln. Noch vor Inkrafttreten der Bahnreform am 1. Januar 1994 veröffentlichte daher der PRO BAHN-Regionalverband im Jahre 1992 ein Konzept, wie langfristig der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Strecken Wilhelmshaven – Oldenburg sowie Wilhelmshaven – Sande – Esens attraktiver gestaltet werden kann. Damit stemmte er sich bei der letzteren Strecke gegen die Stilllegungsabsichten der damaligen Deutschen Bundesbahn.

1995 konnte dann PRO BAHN einen ersten Erfolg verbuchen: Die ab dem 1. Januar 1996 für den SPNV zuständige landeseigene Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) hatte in einem SPNV-Konzept für das Land Niedersachsen festgeschrieben, dass die Strecke Sande – Esens erhalten bleibt und attraktiver gemacht werden soll.

Das Schwergewicht seiner Arbeit lag beim PRO BAHN-Regionalverband nunmehr darin, gegenüber der LNVG als gesetzlichem Aufgabenträger sowie gegenüber den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, zunächst die Deutsche Bahn AG und ab 2000 dann die Nordwest-Bahn, die Interessen und Wünsche der Fahrgäste zu vertreten.

Da zeitgleich die Aufgabenträger für den öffentlichen Personenverkehr auf der Straße, die Landkreise und kreisfreien Städte auf der ostfriesischen Halbinsel, eine Interessenvertretung, die „Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade“ gegründet hatten, gab es nun einen einheitlichen Namen für den Verkehrsraum zwischen Dollart und Jadebusen, der identisch war mit dem Zuständigkeitsgebiet für den PRO BAHN – Regionalverband Nordwest-Niedersachsen. Er änderte daraufhin seinen Namen in PRO BAHN-Regionalverband Ems-Jade und trat gleichzeitig den bisherigen Namen „Nord-West-Bahn“ für seine Mitgliederzeitschrift an das neu gegründete Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Osnabrück ab.



Von nun an waren die Fahrgastvertreter aus der Ems-Jade-Region mit allen Akteuren im Öffentlichen Personenverkehr intensiv im Gespräch und machten sich weiterhin für die Interessen der Fahrgäste stark. Die Arbeit des PRO BAHN Regionalverbandes wurde dadurch nicht einfacher, dass es nun so viele Akteure gab, wie LNVG, VEJ, Busunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Deutsche Bahn AG mit ihren diversen Unternehmen, wie DB Station & Service und DB Netze, sowie Verantwortliche in der Politik. Einiges konnte erreicht werden, aber längst nicht alle wesentliche Wünsche der Fahrgäste wurden bis heute erfüllt. Trotzdem zog der langjährige und Gründungsvorsitzende Manfred Terhardt, der auch zeitgleich zehn Jahre lang niedersächsischer Landesvorsitzender war, im Oktober 2011 nach 22 Jahren eine positive Bilanz. Ohne das Wirken von PRO BAHN hätte es die Bahnstrecke Sande – Esens wohl nicht mehr gegeben. Terhardt zog sich aus der aktiven Arbeit vor Ort zurück, um sich speziellen Aufgaben im PRO BAHN Bundesverband zu widmen. Seitdem lenkt Hans-Joachim Zschesche aus Wilhelmshaven die Geschicke, zusammen mit Horst Waleczek aus Jever und Jens-Uwe Carstens aus Varel die später dazu kamen, denen aber auch die Arbeit nicht ausgegangen ist und auch so schnell nicht ausgehen wird.


Gerade im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven gab und gibt es eine Menge von Problemen, denen sich die Fahrgäste ausgesetzt sehen. Höhepunkt im negativen Sinne war wohl der 17 Monate (!) dauernde Schienenersatzverkehr zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg, ein einmaliger Vorgang in Deutschland.

Viele Aufgaben warteten auf den Fahrgastverband, aufgrund der langen Ausbauphase bei der Ertüchtigung der Strecke Sande – Varel – Rastede – Oldenburg, der fast einem kompletten Neubau gleichkommt, besteht für den Fahrgastverband noch erheblicher Handlungsbedarf im Sinne der Fahrgäste. Da der Ausbau der Strecke zwar in erster Linie für den Güterverkehr (Containerhafen JadeWeserPort und Umschlaghafen für Import-Kraftwerkskohle) vorgesehen ist und dieser Verkehr Vorrang und höchste Priorität genießt, darf der Personenverkehr dabei nicht aus den Augen verloren gehen.

Durch die in diesem Zusammenhang vorgesehene Bahnumfahrung Sande fällt der innerörtliche Haltepunkt Sanderbusch in der Gemeinde Sande bedauerlicherweise weg. Wie eine Erschließung von Sanderbusch und insbesondere des Nordwest-Krankenhauses an das bestehende Bahnnetz erfolgen wird, bleibt abzuwarten. PRO BAHN wird auch diese Entwicklung kritisch begleiten.

Auch das künftige Zugangebot zwischen der Region Wittmund/Friesland/Wilhelmshaven und den weiterführenden Strecken ab Oldenburg ist noch nicht so, wie Fahrgäste es sich vorstellen. In der Relation Wilhelmshaven – Osnabrück gibt es zwar an sieben Tagen in der Woche einen lückenlosen Stundentakt. Aber was die Anbindung in Sande und die Qualität der eingesetzten Züge betrifft, gibt es noch erhebliche unerfüllte Wünsche von Seiten der Fahrgäste. Insbesondere bei der Verbindung nach Bremen sind zwar die Zeichen zurzeit wieder auf mehr durchgehende Verbindungen gestellt. Allerdings bestehen hier noch größere Lücken, da das Angebot lediglich einen Vier-Stundentakt vorsieht.

Zum Leidwesen des Fahrgastverbandes ist die geplante Streckenverlängerung von Esens nach Bengersiel (Insel Langeoog) aus dem niedersächsischen Programm zur Reaktivierung von



Bahnstrecken herausgefallen, ebenso der Lückenschluss Dornum - Esens. Diese beiden genannten Projekte sollten in erster Linie den Tourismus zu den östlichen ostfriesischen autofreien Inseln Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge beleben. Bedauerlich ist, dass die Anreise weiterhin durch Umsteigen sehr umständlich ist.

Ein künftiger IC-Fernverkehr ist heute nur noch sehr schwer, wenn überhaupt, für die Region Wilhelmshaven/Friesland/Wittmund zu erreichen. Dieser sieht auf den Abschnitt Bremen - Norddeich Mole schon deutlich besser aus, da die im Zwei Stundentakt verkehrenden IC nach/aus Leipzig von und nach Bremen mit Tickets des Nahverkehrs benutzbar sind. Die auf dieser Relation verkehrenden IC Doppelstockzüge sollen nach der Elektrifizierung der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven leider nicht geeignet sein, zu trennen oder zusammenzuführen, um mit einem Zugteil von/nach Wilhelmshaven zu fahren. Mit Doppelstockzüge anderer Hersteller wäre dies möglich.

Damit die Region Ems-Jade und insbesondere ihr östlicher Teil mit Friesland, Wittmund und Wilhelmshaven nicht buchstäblich vom attraktiven Bahnverkehr abgehängt wird, wartet auf den Regionalverband Ems-Jade des Fahrgastverbandes PRO BAHN auch in den nächsten Jahren in Verbindung mit dem Klimawandel noch viel Arbeit.

Zum Verein: Der Regionalverband Ems-Jade des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist im Vereinsregister eingetragen und ist vom Finanzamt Wilhelmshaven als gemeinnützig anerkannt. Er hat aktuell 52 Mitglieder, die hauptsächlich in und um Wilhelmshaven, Jever, Wittmund und Varel wohnen.

Der Wirkungskreis umfasst die gesamte ostfriesische Halbinsel von Wilhelmshaven bis Emden, sowie von Leer bis zum niederländischen Grenzort Neuschanz mit der entsprechenden Bahnstrecke, die bis Groningen durch die DB-Tochter „ARRIVA“ bedient wird. Dazu kommt die „Emslandstrecke“ von Münster (Westf.), hier der Abschnitt Ihrhove-Leer-Emden - Norddeich Mole, die Strecke Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück (RE 18) und Wilhelmshaven - Sande - Esens (RB 58). Der Wiederanschluss der Kreis-Stadt Aurich konnte leider und trotz anfangs guter Aussichten nicht hergestellt werden. Aber auch die Inselbahnen auf den Nordseeinseln Borkum, Langeoog und Wangerooge stehen im Fokus des Fahrgastverbandes.

Die Zukunft: Der Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven Hbf. sowie über die Güter-Nordstrecke mit der Bahnverlegung Sande zum Container-Terminal JadeWeserPort, HES Raffinerie-Tanklager, Kohle-Bulk-Terminal Rhenus-Midgard sowie Vynova ist in vollem Gange. Auf dem letzten Abschnitt von Rastede nach Oldenburg, ca. sieben Kilometer, proben die Stadt Oldenburg und die IBO den Aufstand mit Klagen beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Ihrer Forderung nach einer Güterumfahrung Oldenburg-Ost wollen sie damit Nachdruck verleihen.

Die Streckenertüchtigung mit allen dazu gehörenden Erneuerungen einschließlich der Elektrifizierung werden auch Verbesserungen für den Personenverkehr bringen, der allerdings in den Ausbauplänen nur eine untergeordnete Rolle spielt, was wir sehr bedauern. Der fehlende Mittelbahnsteig in Sande und der Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung für eine bessere Betriebsabwicklung in der Bahnverlegung Sande werden uns in Zukunft noch beschäftigen.

Der Wegfall des Haltepunkts Sanderbusch ist leider auch nicht zu verhindern gewesen. Positiv und mit großer Freude wurde der Entschluss der LNVG Niedersachsen zur Kenntnis genommen, dass ab 2023/24 neue DOSTO-Triebwagenzüge den RE 1 von/nach Hannover auch Wilhelmshaven zum Ziel hat. Ebenso soll die Regio S-Bahn Linie (RS 3) von/nach Bremen Verstärkerzüge zu Spitzenzeiten herstellen. Damit wird der Einstieg in den 30-Minutentakt des Deutschlandtakt-Nahverkehr hergestellt. Der Wunsch nach Anbindung einer IC-Takt-Linie dürfte wohl ein Wunschtraum bleiben, da die DB Fernverkehr AG hier kein Interesse hat, auch nicht im Deutschlandtakt-Fernverkehr bis 2030. Kein Wunschtraum sollte allerdings die Verbesserung für Fahrzeit und qualitativ, besseres Zugmaterial auf der Fernverkehrsstrecke Wilhelmshaven-Osnabrück bleiben, die künftig nur noch im Zwei-Stundentakt bedient wird. Jaderberg wird wieder einen Haltepunkt haben. Der Lokführermangel stellt ebenso ein großes Problem aufgrund ausfallender Züge dar. Auch die Ausstattung der Bahnsteige mit größeren, digitalen Zugzielinformationen ist dringend geboten.

Es gibt also für die Zukunft noch viel zu tun für unseren „RV Ems-Jade e.V.“ in der Region!

Mit vielen Grüßen von der Küste:

Hans-Joachim Schiesche

Regionalvorsitzender

Horst Waleczek

stv. Vorsitzender

Jens-Uwe Carstens

stv. Vorsitzender

Hildegard Schiesche

Schatzmeisterin

26386 Wilhelmshaven, im Dezember 2019

