

+++Medienmitteilung+++Media Release+++



Wilhelmshaven, 22.09.2018

Bahnausbau WHV - OL: An Einschränkungen und Behinderungen hat sich der Fahrgast gewöhnt, die kommenden Verbesserungen nach dem Ende des Ausbaus stehen noch an!

Die Historie zu dieser Strecke:

- Der damalige Wilhelmshavener Stadtbaurat Prottengeier wollte eine „Autogerechte Innenstadt“ schaffen. Die Bahn war nicht sein Thema!
- Die Deutsche Bundesbahn legte Anfang der achtziger Jahre in einer öffentlichen Anhörung in der VHS Wilhelmshaven zwei Pläne zum Neubau eines Kopfbahnhofes, Güterabfertigung sowie die Beseitigung der Bahnübergang Metzger Weg durch Tunnel oder Brückenlösung vor.
Der Wilhelmshavener Kaufmann Eduard Leffers wollte die gesamte Verlegung des Bahnhofs hinter der Luisenstraße (Metzger Weg). Der damalige Oberstadtdirektor Dr. Gerhard Eickmeier schickte darauf die Kaufleute nach Frankfurt/Main zur DB Konzernzentrale. Letztlich wurden die Pläne verworfen.
- Der damalige Nds. Ministerpräsident Gerhard Schröder SPD wollte gegen Ende der achtziger die Strecke WHV-OL elektrifizieren, was aber nicht geschah.
- Die Nordseepassage wurde eröffnet, das Bahngelände stark zurückgebaut, Güterabfertigung und Wagenaufbereitung geschlossen, Rangierverkehr gab es keinen mehr. Es blieben zwei Bahnsteige mit insgesamt vier Gleisen und wenige Abstellgleise.

Das ist ein kurzer Rückblick, was mit dem Hauptbahnhof Wilhelmshaven einst geschehen ist, diese Bezeichnung ist übrigens auch nicht mehr gerechtfertigt.

Nach der jahrelangen Durststrecke den die Strecke von Oldenburg kommend durchgemacht hat, ist nun Bewegung in der Sache. Endlich, weil der Güterverkehr mit Importkohle, Containerumschlag, Raffinerieprodukte und Chemieprodukte stark ansteigt und die Politik dafür gesorgt hat, dass der einzige deutsche Tiefwasserhafen Wilhelmshaven eine starke, Leistungsfähige Hinterland Anbindung braucht und Güter auf die Bahn gehören!

An die jahrelangen Behinderungen haben sich die Fahrgäste im Personenverkehr schon fast gewöhnt. Doch jetzt kommt auch langsam aber sicher das Ende der Bauarbeiten in Sicht. Wo gehobelt wird, fallen Späne, so ein altes Sprichwort.

Nun sollte nicht nur über die noch letzten Behinderungen beim Ausbau berichtet werden sondern darüber, welche Verbesserungen der Ausbau der gesamten Strecke mit sich bringt, auch hier in Wilhelmshaven.

Dies sind u.a.:

- ☺ Elektrifizierung und Heraufsetzung der Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h.
- ☺ Völlig neuer Bahnübergang Metzger Weg mit Schleppkurven, Signaltechnik auch für Autoverkehr, eigene gesicherte Geh- und Fahrradwege.
- ☺ Kürzere Schließzeiten der Schranken durch neue, elektronisch gesteuerte Einfahrgeschwindigkeit der Züge ab Bahnübergang Werftstraße.
- ☺ Einführung einer 2-stündlichen Direktverbindung des Regionalexpress 1 von und nach Hannover mit guten Anschlüssen im Fernverkehr und neuen Doppelstockzügen sowie deren Flügelung in Oldenburg. Stufenweise Einführung der Regio S-Bahn von und nach Bremen vorerst in Verkehrsspitzenzeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Joachim Zschiesche

Regionalvorsitzender

Goedenser Weg 8

26386 Wilhelmshaven

Telefon: 04421 - 8 46 35 (AB)

E-Mail: zschiesche@probahn-emsjade.de

Behinderungen bei Ausbau der Bahnstrecke

VERKEHR – Hauptbauphase beginnt 2019 –
Straßensperrung in Wilhelmshaven

Von Jörg Grabhorn

Die Luisenstraße, eine der drei wichtigen Nord-Süd-Achsen in Wilhelmshaven, wird zeitweise gesperrt. Beeinträchtigungen wird es auch im Bahnhof Sande geben.

SANDE/WILHELMSHAVEN. Seit Jahren wird bereits am Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven gearbeitet, aber die Hauptbauphase im Raum Sande-Wilhelmshaven kommt erst noch: „In den Jahren 2019, 2020 und 2021 passiert hier jede Menge“, sagte gestern Frank Heuermann, der Gesamtprojektleiter der Deutschen Bahn für die Ausbaustrecke. Das heißt auch: Beeinträchtigungen für Anwohner und Verkehrsteilnehmer sind unvermeidlich.

Einzelheiten auch zur Bahnumfahrung Sande erläuterte Heuermann mit den Projektleitern Ulrich Beyer und Torsten Dreßler den Bürgermeistern beziehungsweise Vertretern der betroffenen Kommunen zwischen Varel und Wilhelmshaven bei einem Info-Termin im Baucontainer beim Sander Bahnhof. In Wilhelmshaven ergeben sich Beeinträchtigungen vor allem durch die Sanierung und Modernisierung des Bahnübergangs Luisenstraße: Das Stellwerk wird abgerissen, die Technik erneuert, der Geh-Radweg auf mindestens 2,50 Meter verbreitert.

Im April 2020 sollen die Arbeiten beginnen. Sie werden laut Beyer vermutlich bis Ende des Jahres dauern. Und es wird zeitweise Sperrungen für den Straßenverkehr geben.

Schon jetzt sei der Bahnübergang ein Verkehrsbrennpunkt, sagte Wilhelmshavens Oberbürgermeister Andreas Wagner. Wenn diese wichtige innerstädtische Nord-Süd-Achse gesperrt wird, werde das gravierende Auswirkungen auf die Verkehrssituation haben. Die Luisenstraße ist eine von nur drei Nord-Süd-Achsen der Stadt und Hauptzufahrt zu Kino, Nordseepassage und Innenstadtparkplätzen.

Beeinträchtigungen geringerer Natur sind auch im Bahnhof Sande unvermeidlich, der „wie der Deckel einer Sardinenbüchse aufgerollt und wieder dichtgemacht wird“, so Beyer. → **Seite 12**

Info-Plattform am Bahnhof geplant

VERKEHR – Die Bahn will Öffentlichkeitsarbeit verstärken
– Spatenstich für Bahnumgehung: 29. Oktober



Die Bahn informierte gestern Vertreter der hiesigen Kommunen über den Bahnausbau (von links): Frank Heuermann (Bahn), OB Andreas Wagner, Stephan Eiklenborg (Sande), Ulrich Beyer (Bahn), Anja Müller (Schortens) und Torsten Dreßler (Bahn). WZ-FOTO: Grabhorn

Von Jörg Grabhorn

Ab Frühjahr 2020 wird der Bahnhof Sande umgekrempelt. Ende 2021 soll alles fertig sein.

SANDE/WILHELMSHAVEN. Bahnausbau ist auch Denksport – so hat es gestern Torsten Dreßler formuliert, kaufmännischer Projektleiter der Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven. Konkret meinte er den Bahnübergang Luisenstraße in Wilhelmshaven (siehe Seite 1).

Für diese wichtige, viel befahrene innerstädtische Nord-Süd-Achse eine für Stadt, Bürger und Bahn optimale Lösung hinzubekommen, sei eine sehr komplexe Aufgabe, sagte Frank Heuermann, Gesamtprojektleiter der Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven. So weit möglich werde die Bahn Rücksicht auf die Interessen der Stadt nehmen und etwa bei Großveranstaltungen auf Sperrungen verzichten. Die Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Bahn verlaufe optimal, bestätigte Oberbürgermeister Andreas Wagner.

Vergleichsweise überschaubar hingegen ist die Situation in Sande. Der Bahnhofsbereich wird laut Projektleiter Ulrich Beyer komplett umgekrempelt. So werden drei „Überholungsgleise“ gebaut, damit schnellere Züge die langsameren überholen können. Im Frühjahr 2020 sollen die Arbeiten beginnen und bis Ende 2021 abgeschlossen sein. Zwischenzeitlich werden Reisende mit Behelfsbahnsteigen vorlieb nehmen müssen.

Damit alle Interessierten sich einen Überblick über die Arbeiten verschaffen können, sind zwei Aussichtsplattformen mit Info-Zentren geplant: eine am Bahnhof Sande, die andere am Ems-Jade-Kanal für die Bahnumgehung Sande. Darüber hinaus soll beim Rathaus in Sande eine Ausstellung über den Bahnausbau informieren.

Mit Blick auf die Hauptbauphase 2019 bis 2021, in der es für Anwohner, den Straßenverkehr und für Bahnreisende Beeinträchtigungen geben wird, plant die Bahn eine deutliche Verstärkung ihrer Öffentlichkeitsarbeit. Heuermann sprach von Bürgersprechstunden und Informationsveranstaltungen. Zudem soll über die Presse und per Postwurfsendungen zeitig über Sperrungen und andere Beeinträchtigungen informiert werden.

Die Bevölkerung insgesamt ist nach dem Eindruck von Sandes Bürgermeister Stephan Eiklenborg aber recht gelassen. Denn nach den Jahren der Planung tut sich ja nun etwas.

Der Bahnausbau liegt nach Heuermanns Worten voll im Zeitplan. Bis Ende 2022 soll das Projekt abgeschlossen sein – inklusive der Bahnumfahrung Sande. Allein sie schlägt nach jetzigem Stand mit 123 Mio. Euro zu Buche. Das sind 12,3 Prozent der Gesamtkosten für die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven von einer Milliarde Euro (860 Mio. Euro Bau- und 140 Mio. Euro Planungskosten).

Vor Jahren war noch von 480 Mio. Euro Gesamtkosten die Rede, aber die allgemeine Preissteigerung bei Bauleistungen „hat uns voll erwischt“, sagte Ulrich Beyer. Hinzu kommen die miserablen Bodenverhältnisse im Bereich Ellenserdamm, wo mit dem Schwarzen Brack einst das Meer stand.

Die aufwendige Gründung des Gleisbetts dort hat stark zur Kostensteigerung beigetragen.

Noch mal Bahnumgehung: Für den offiziellen symbolischen ersten Spatenstich gibt es inzwischen einen Termin. Montag, 29. Oktober.
