



26386 Wilhelmshaven, im August 2016

Ausgabe Nr.: 46

Bahn und Bus im Wandel.

Wilhelmshaven (EJBEx). Der öffentliche Personennahverkehr befindet sich seit einigen Jahren in einem starken Wandel. Dies liegt daran, dass die Unternehmen die staatlichen Subventionen wirtschaftlich ausgleichen müssen, um ihren Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Das Problem, welches sich aus dieser Situation ergibt, liegt klar auf der Hand. Die Unternehmen haben da-mit zu kämpfen, dass sie ihren Gewinn maximieren müssen und zugleich kaum in der Lage sind, ihren Kunden bessere Angebote dafür zu bieten. Da-raus folgt, dass das Preis-Leistungsverhältnis nur auf einer Seite zunimmt, nämlich der des Preises. Dadurch fällt es den Unternehmen jedoch zusätzlich schwerer, weitere Gewinne einzufahren, da sie den Verlust wertvoller Stammkunden riskieren.

Somit stellt sich die Frage, ob sich dieser Gewinnoptimierungsprozess tatsächlich lohnt oder es wenig vorausschauend ist, diesen Prozess zu erzwingen anstatt zu versuchen, in einem natürlichen freien Entwicklungsprozess die Kostendeckungsquote zu erhöhen. Die Antwort darauf wird sich voraussichtlich innerhalb der nächsten Jahre zeigen, bisher haben sich die Bilanzen stark verbessert und der durchschnittliche Deckungsgrad hat in den vergangenen Jahren einen großen Anstieg verzeichnet.

Allerdings sind die Einsparungen teilweise auch in an-deren Bereichen spürbar – über den Abfall des Leistungs-niveaus der Unternehmen hinaus. So werden unter dem Aspekt der Kosteneinsparung, Kriterien wie zum Beispiel der Umweltschutz in den Hinter-grund gestellt und ebenfalls gezielt oder auch notwendigerweise zur Geldeinsparung vernachlässigt.

Doppelstock- Intercitys bald ohne Wackeln.

Hersteller Bombardier verspricht Optimierung bis Jahresende.

HANNOVER/OLDENBURG (EJBEx). Die neuen Doppelstock-Intercitys fielen gleich nach der Deutschlandpremiere mit einem unbequemen Wanken auf. Die Bahn und der Hersteller Bombardier arbeiten weiter an einer Lösung des Problems, der Fahrkomfort soll verbessert werden. Eine Optimierung solle bis Ende des Jahres bei allen Zügen umgesetzt sein, teilte die Deutsche Bahn mit.

Nach Start der Züge im Dezember vergangenen Jahres hatten Reisende über ein spürbares Wanken auf bestimmten Streckenabschnitten geklagt. Obwohl dies laut Bahn und Hersteller Bombardier ungefährlich ist, wurde die Inbetriebnahme der Züge auf weiteren Strecken verschoben. Durch eine Überarbeitung des Feder- und Dämpfersystems könne eine spürbare Verbesserung erreicht werden, teilte die Bahn mit. Zusätzlich soll eine Änderung der Lauffläche des Rades das Wanken weiter deutlich reduzieren. Dies werde aktuell an zwei Zügen getestet.

Fahrkarten künftig am Bahnhof/Bahnsteig.

Neue Automaten werden jetzt aufgestellt.

OSNABRÜCK (EJBEx) Bereits im August will die Nordwestbahn damit beginnen, die Bahnhöfe in ihrem Weser-Ems-Netz mit Fahrkartenautomaten auszustatten. Das bestätigte Stephanie Nölke, Pressesprecherin des Unternehmens, am Montag auf Nachfrage. Bislang sei das aus vier Linien bestehende Weser-Ems-Netz „das einzige, in dem wir mit mobilen Automaten unterwegs sind“. Das wolle man ändern. Die Ausstattung der Bahnhöfe mit Automaten werde Schritt für Schritt erfolgen, beginnen will die Nordwestbahn mit den Linien RB 58 (Osnabrück-Vechta-Bremen) und RB 59 (Wilhelmshaven-Esens). An den Automaten sollen Karten für den Nahverkehr angeboten werden, ferner zum Beispiel das Niedersachsenticket. Die Automaten in den Zügen sollen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember nutzbar sein. **(Siehe auch PM der NWB vom 01.08.2016).**

Umfahrung Sande: Erneut Verzögerung.

Kann Baubeginn 2017 überhaupt noch eingehalten werden?

SANDE. Zur Bahnumfahrung Sande wird es in diesem Monat keinen Planfeststellungsbeschluss mehr geben. Dies bestätigte Klaus Oltmann von der Gemeinde Sande der WZ. Eine Nachfrage der Gemeinde beim Eisenbahnbundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde habe ergeben, dass die Bearbeitung der zahlreichen Unterlagen wohl noch einige Zeit beanspruchen wird. Eine Bitte der WZ um Bestätigung durch das EBA blieb bis gestern Abend noch unbeantwortet.

Die Gemeinde hatte sich bislang stets auf Prognosen der Deutschen Bahn gestützt. Diese haben sich offenbar als zu optimistisch erwiesen. Schon mehrfach mussten diese Vorhersagen nach hinten korrigiert werden, zuletzt im Juni. Zuletzt war vom Monat Juli die Rede.

Aus gut informierten Kreisen hat die WZ erfahren, dass sich die Genehmigung für den Bau der acht Kilometer langen Bahntrasse sogar noch bis Oktober hinziehen könnte. Damit würde es eng werden für den bislang geplanten Baubeginn im Frühjahr 2017. Bis Ende 2020 sollte die zweigleisige Strecke fertiggestellt werden. Die Baukosten werden mit rund 50 Millionen Euro beziffert.

(Quelle: Wilhelmshavener Zeitung vom 27.07.2016)

Bahnhof Sande ändert sein Gesicht: Auch am Haupteingang vorne.

Hostel Besitzer Heiner Sjuts stellt ehemalige DDR Reichsbahn Wagen als aktiven Blickfang auf.



Die Gleise samt Schwellen und Schotter sind schon eingebracht.

Hier will der Hostelbetreiber zwei ehemalige Personen-Waggons der DDR Reichsbahn aufstellen und wieder aktivieren.

Dies dürfte mehr als ein attraktiver Blickfang werden.

(Foto: Norman Noll)

Neuer Fahrplan für die Fass-Buslinie 111 Wilhelmshaven-Wiesmoor.

WILHELMSHAVEN. Seit Donnerstag, den 4. August, gibt es auf der Linie 111 von Wilhelmshaven nach Wiesmoor eine Fahrplanänderung. Das teilt Fass-Reisen mit. An den Schultagen in Niedersachsen, von Montag bis Freitag, wird die Fahrt um 6.25 Uhr ab Wilhelmshaven ZOB um zehn Minuten vorverlegt. Neue Abfahrtszeit ist 6.15 Uhr. Geringfügige Änderungen lassen sich aus den neu aufgelegten Faltfahrplänen (gültig ab 4. August) entnehmen. Sie sind erhältlich in den Tourist Informationen Wilhelmshaven, Friedeburg und Wiesmoor sowie in allen Linienbussen.

Österreichs Bundesbahn (ÖBB) bittet Deutsche zu Bett.

Deutsche Bahn gibt Schlafwagen-Strecken auf – ÖBB übernimmt – Pro Bahn begrüßt Einstieg. Es geht um drei Linien, darunter zwei ab Hamburg. Pro Bahn bringt Bremen ins Gespräch.

WIEN/BERLIN/WILHELMSHAVEN - Bahnfahrer werden auch künftig Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen in Deutschland nutzen können. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wollen zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember einen Großteil der elf Verbindungen der City Night Line (CNL) ersetzen, die die Deutsche Bahn (DB) aufgibt. Das geht aus internen Unterlagen hervor, in denen die Trassenanmeldungen für den Nachtzugverkehr im kommenden Jahr dokumentiert sind. Sie liegen dem Grünen-Bundestagsabgeordneten und Bahnexperten Matthias Gastel vor.

Nach dpa-Informationen soll das neue Nachtzugkonzept im September offiziell vorgestellt werden. „Für den Nachtzug ist noch nicht aller Tage Abend“, frohlockte Gastel schon jetzt.

Auch Hans-Joachim Zschiesche (Wilhelmshaven), Regionalvorsitzender der Fahrgastvertretung Pro Bahn für die Region Ems-Jade, freut sich: Es sei „gut“, dass die ÖBB die Strecken übernehmen, „bevor es keiner mehr macht“. Es stimme ihn aber stutzig, dass die Deutsche Bahn AG „das nicht selbst hinbekommt“. Man solle darauf hinarbeiten, dass Bremen wieder Schlafwagen- und Autoreisezug-Anschluss erhalte, regt er an.

Klar ist zurzeit nur: Die ÖBB werden nach den vorliegenden Trassenanmeldungen täglich drei Euronight-Züge (EN) mit Schlaf-, Liege- und Sitzwagen zusätzlich durch Deutschland fahren lassen. Sie sollen auf folgenden Strecken unterwegs sein: Düsseldorf-Köln-Frankfurt-München-Innsbruck, Hamburg-Berlin-Frankfurt-Karlsruhe-Basel und Hamburg-Hannover-Würzburg-München-Innsbruck.

Auch für die Achse Basel-Zürich-Prag ist ein Nachtzug vorgesehen. Sechs andere Nachtreisezüge der ÖBB mit Teilabschnitten in Deutschland sollen unverändert verkehren. Möglicherweise kommen noch Nachtzüge nach Italien hinzu.

Beide Bahngesellschaften wollten zu den Strecken keine Auskunft geben. „Das Nachtzugsegment ist interessant für uns, wir wollen es ausbauen“, sagte ein ÖBB-Sprecher auf Anfrage nur. Die Bahn AG selbst will die Zahl ihrer Nacht-ICE, nur mit Sitzen, erhöhen. Sie hatte Ende 2015 bekanntgegeben, alle bisherigen Linien des klassischen Nachtzugverkehrs im Dezember „in einem Schritt“ einzustellen. Als Grund wurden jahrelange Verluste genannt. So seien 2015 bei rund 90 Millionen Euro Umsatz 31 Millionen Euro Minus herausgekommen. Die meisten Züge seien mehr als 40 Jahre alt, Investitionen ließen sich nicht wieder hereinholen, hieß es. Für die Bahn sind die Nachtzüge nur Nischengeschäft. Zuletzt gab es 1,3 Millionen Buchungen pro Jahr.

Offensiv sind dagegen die ÖBB: Im Mai hatte der Aufsichtsrat den Kauf von bis zu 60 gebrauchten Schlaf- und Liegewagen und 15 Autotransportwagen genehmigt. Bis Mitte 2019 sollen außerdem 20 ÖBB-Intercity-Wagen zu Liegewagen umgebaut werden. Inwieweit die ÖBB auch den Autozugverkehr in Deutschland wiederbeleben wollen, ist offen. Möglich wäre, an einige der Nachtzüge auch Autowagen anzuhängen.



Gute Fahrt: Reisende in Hamburg auf dem Weg zu ihrem ÖBB Nachtzug nach Wien.

PRO BAHN: Warum immer nur Hamburg? Früher wurde der Nordwesten unserer Region über den Hauptbahnhof Bremen mit Nacht- und Autoreisezügen angebunden, Sitz- und Liegewagen gab es sogar von Wilhelmshaven nach München in Verbindung mit dem Autoreisezug „Meteor“ von Bremen!

Quelle Text und Bild: Rüdiger zu Klampen und den Agenturen der Nordwest Zeitung

Meinung: Schöner Zug Zukunft des Schlafwagens

von Rüdiger zu Klampen NWZ Oldenburg und den Agenturen.

Das ist doch wirklich ein schöner Zug der Österreicher! Ihre Bundesbahnen (ÖBB) springen in die Bresche und betreiben traditionelle Nachtzugstrecken (Schlafwagen/Liegewagen) weiter, die die Deutsche Bahn in diesem Dezember komplett abkoppeln wird.

Man fragt sich natürlich, warum die Bahn nicht selbst weitermacht. Aber sie hat diesen Bereich nie wirklich gepflegt. Das Material ist uralte und „abgefahren“. Der Investitionsrückstand ist riesig. Hinzu kommt ein Megatrend im Reisemarkt: Billigflüge in alle Metropolen Europas.

Bahnfahren ist anders. Wer einmal mit der Bahn nachts im Liegewagen nach Italien, Österreich oder in die Schweiz gefahren ist, vielleicht sogar mit der ganzen Familie, der hat sein Leben etwas entschleunigt. Und er hat definitiv viel erlebt, so oder so. Die Nacht-ICE, die die Bahn AG nun vermehrt einsetzen will, werden kein Ersatz sein.

Hut ab vor dem Management der Österreichischen Bundesbahnen. Sie investieren mutig. Aber sie haben eben ein Händchen für die Bahn. Die Österreicher kriegen das hin. Ihr Teil der Nachtstrecken lief schon bisher gut.

Barrierefreiheit sieht in meinen Augen etwas anders aus!

Ein Kommentar zum Thema neue Fahrkartenautomaten von Jens-Uwe Carstens aus Varel.

Wer in den letzten Tagen und Wochen auf den Bahnsteigen in den Landkreisen Friesland und Wittmund mit einem rot-weißen Flatterband abgetrennte Fundamente entdeckt, der kann sich schon so langsam mit dem Gedanken anfreunden, dass ab dem Beginn des neuen Verkehrsvertrages der NordWestBahn im Dezember 2016 genau an diesen Stellen nagelneue Fahrkartenautomaten aufgestellt werden. Dann ist es nämlich vorbei mit dem bequemen Kauf von Tickets in den Zügen und der Fahrschein muss zwingend vor Betreten der Triebfahrzeuge hier aus den Automaten gezogen werden.

Kürzlich am Bahnhof Sande belehrte uns – neben mir noch ein älteres radelndes Ehepaar – ein junger Zugbegleiter, dass die neuen Automaten dem Personal ein digitales Signal senden, wenn diese nicht funktionsfähig sind: modernste Technik. Falls der Automat nicht funktionsfähig sein sollte, so habe der Fahrgast auch den Automaten mit Fehlermeldung zu fotografieren und das Foto dem Zugbegleiter bei der Kontrolle vorzuzeigen.

Man gebe den Kunden auch nur einen Monat Karenzzeit, ab Mitte Januar wird jeder aufgeschrieben, der im Zug keinen Fahrschein vorweisen kann (es sein denn, der defekte Automat hat ein Signal an den Zugbegleiter gesendet oder der defekte Automat wurde auf dem Foto dokumentiert). „Da kenne man kein Pardon“, dozierte der Zugbegleiter. „Und was passiert, wenn z.B. die Sonneneinstrahlung so heftig ist, dass man das Eingabefeld nicht erkennen kann oder eine große Zahl von Fahrgästen vor dem Automat steht und man erst an der Reihe ist, wenn der Zug schon einfährt?“, fragte ich, als Vielfahrer schon alle diese Situation mindestens einmal erlebt. „Nein, da kenne man kein Pardon“, so die gebetsmühlenhafte Antwort des jungen NordWestBahn-Kollegen. Es könne sich ja jeder Fahrgast sein Ticket über eine spezielle App auf sein Smartphone laden und bräuchte ja gar keinen Automaten, gab er den guten Rat weiter. „Aber wenn man jetzt gar kein Smartphone besitzt ? Dann kann man ja auch nicht fotografieren“, bemerkte die ältere Dame an. „Dann habe man eben Pech gehabt“, so die Antwort des Zugbegleiters.

Was ist daraus die Schlussfolgerung? Jeder Bahnkunde braucht ab Dezember 2016 ein Smartphone zum Ticketkauf - oder muss eine Kamera mit führen -, um immer auf der sicherer Seite zu sein! Tickets zukünftig nur noch als App ! Was ist aber mit älteren Menschen, die sich mit dieser modernen Technik gar nicht auskennen um ein solches Gerät zu bedienen? Sind diese Fahrgäste zukünftig von allen Bahnfahrten ausgeschlossen und müssen sich als Büßer einer unfreiwilligen Straftat dem Zugbegleiter offenbaren?

Bis zum 01.01.2022 muss der gesamte ÖPNV barrierefrei gestaltet sein, so sagt es ein Gesetz. Ich finde, die barrierefreie Gestaltung darf nicht bei Hochborden, Blindenleitstreifen und niederflurigem Einstieg aufhören, für mich ist der ÖPNV auch barrierefrei, wenn man ohne technische Hilfsmittel in die Lage versetzt wird, einen Fahrschein vor Antritt der Reise zu erwerben. Gerade in der immer älter werdenden Gesellschaft gibt es sehr viele Mitmenschen ohne Smartphone und anderer technischer Errungenschaften. Hoffen wir, dass bei den verantwortlichen Stellen nicht ausschließlich „Wischfinger“ zu finden sind, die sich überhaupt nicht mehr vorstellen können, wie ältere Generationen ein Leben ohne digitale Hilfsmittel führen.

In unserer modernen digitalen Welt ist ein personenbetriebener Fahrkartenverkauf offenbar nicht mehr zeitgemäß. Barrierefreiheit sieht in meine Augen anders aus.

Busfahrgäste dürfen nicht behindert werden.

[Radfahrer dürfen an haltenden Bussen nur vorsichtig vorbeifahren.](#)

WILHELMSHAVEN /GB - Mit dem Ende der Sommerferien sind wieder mehr Wilhelmshavener in der Stadt unterwegs, nicht zuletzt mit Bussen und Fahrrädern. Das Verhalten an Haltestellen für Linien- und Schulbusse regelt die Straßenverkehrsordnung – und diese Regelungen gelten auch für Radfahrer, so der ADFC-Kreisvorsitzende Harald Witte. „Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten.“

Auch wenn niemand aus- oder einsteigt, darf an haltenden Linienbussen und Schulbussen nur vorsichtig und mit genügend Sicherheitsabstand vorbeigefahren werden. Häufig sei zu beobachten, dass Radler an Bushaltestellen auf den Gehweg ausweichen, so Witte. „Das ist nicht erlaubt bzw. nur dann, wenn sie ihr Fahrrad schieben.“

Sind Radwege zugleich Warte-/Einsteige-/Aussteigebereich für die Busfahrgäste, seien Konflikte programmiert. Witte fordert, planerische und bautechnische Möglichkeiten zu nutzen, um diese Bereiche voneinander zu trennen.

Wartende Busfahrgäste dürfen Radwege nicht versperren. Vor allem an Haltestellen bei Schulen ist das oft ein frommer Wunsch. Da ist bei den Radfahrern Geduld und Toleranz gefordert. Sie können mit der Klingel zwar auf sich aufmerksam machen. Ein „Wegklingeln“ wird aber in den wenigsten Fällen die gewünschte Wirkung zeigen.

Quelle: Ursula Große-Bockhorn Wilhelmshavener Zeitung

Schulbusse der Linie 222 auf anderer Strecke!

Sperrung des Bahnübergangs Deichstraße macht Änderungen nötig.

SANDE /GRA - Wegen der Sperrung des Bahnübergangs Deichstraße in Sande müssen die Schulbusse der Linie 222 von Weser-Ems-Bus ab Donnerstag, 4. August, eine andere Strecke fahren. Die Haltestellen Sande Gewerbegebiet, Sande Bahnhof, Cäcilienroden-Deichstraße, Sande Eisenbau und Sande Neudeich-Gießereistraße können nicht angefahren werden, teilte der Landkreis mit. Ersatzhaltestellen sind Sande Scharfe Ecke und Sande Kurt-Schumacher-Straße. Die Umleitung erfolgt über die Mariensieler Straße und die genannten Haltestellen sind mit entsprechenden Hinweisschildern markiert. Die Umleitung gilt voraussichtlich bis einschließlich Freitag, 09. September 2016.

DB-Fahrscheine gelten nicht mehr beim HKX-Express.

Köln (EJBEx). Kunden der Deutschen Bahn (DB AG) können mit ihren Fahrausweisen künftig keine Züge des Konkurrenten Hamburg-Köln-Express (HKX) mehr benutzen. Zum 31. August werde die Kooperation über die Anerkennung von Tickets der Bahn beendet, teilten beide Unternehmen in Köln mit. Bis zum Monatsende erworbene Fahrausweise der Bahn werden noch bis einschließlich 30. November 2016 von HKX anerkannt. Als Hauptgrund für die Beendigung der Kooperation wurde die Sitzplatzreservierung genannt, die jedes HKX-Ticket beinhaltet. Auch seien Züge teils überfüllt gewesen, weil im HKX auch das Schönes-Wochenende-Ticket der DB gilt. Der HKX fährt vom 1. September 2016 an außerdem nur noch zwischen Köln und Hamburg, die Strecke Köln - Frankfurt/Main wird dann eingestellt.



Die Hamburg-Köln-Express GmbH ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Züge seit Juli 2012 in Konkurrenz zur Deutschen Bahn verkehren. Die Abkürzung HKX bezeichnet gleichzeitig die Zuggattung.



Volle Züge bei der NordWestBahn (NWB) sorgen für Unmut.

Immer mehr Fahrgäste beschwerten sich, keinen Sitzplatz zu bekommen.

Ein Bericht von Helmut Cohrs aus Schortens-Heidmühle.

Merkwürdige Fahrten der „Nordwestbahn“

Ich fahre häufig mit der NWB nach Göttingen (über Sande, Oldenburg, Bremen).Einstieg ist in Schortens-Heidmühle und es geht nach Sande.

Dort die ersten Probleme: Der Bahnhof ist rappellvoll und die gespannte Frage: Kommt die NWB aus Wilhelmshaven 2-oder 3-teilig? 3-teilig ist bis Oldenburg kein Problem, aber 2-teilig?

Dann ist der erste Teil des Zuges voll und es verbleibt der zweite Teil für alle, die in Sande einsteigen wollen. Das Chaos beginnt! Leute in Varel und Rastede haben kaum eine Chance auf einen Sitzplatz, aber es erwartet alle noch Oldenburg! Der IC nach Bremen ist freigegeben, auch für Reisende mit Niedersachsen-Ticket! Die sitzen bereits im Zug! Also ein Rennen um freie Plätze!

Im Zug keine Kontrolle, weil man das Chaos voraussieht. Die Menschen in Hude und Delmenhorst haben kaum eine Chance auf einen Sitzplatz

Ein unhaltbarer Zustand!

Es wäre langsam mal an der Zeit, statt der sehr kurzen ALSTOM Lint 41 die neuen, dreiteiligen, durchgängigen und längeren ALSTOM Lint 81 zu beschaffen, besonders für die Fernverkehrsstrecke RE 18 Wilhelmshaven-Osnabrück.

Die DB und NWB, die offenbar kaum kommunizieren, müssten das in Angriff nehmen!!!!

Anmerkung der EJBEx Redaktion: Es ist zurzeit besonders im Bahnhof Sande zu beobachten, dass an Wochenenden aufgrund der starken Fahrgastnachfrage die NWB ihre Züge zwischen Wilhelmshaven und Esens zweiteilig mit dem Lint 41 bedient. Zwischen Esens und Sande sind unter anderem sehr viele Inselurlauber, Mütter mit Kindern usw. unterwegs und müssen dort umsteigen. Leider kommen viele Züge aus Richtung Wilhelmshaven nur zweiteilig mit dem Lint 41 an, diese sind aber schon gut besetzt. Ein durchgehen in den anderen Triebwagen ist nicht möglich, sollten dort noch Plätze frei sein.

Was tun? Die LNVG als auch die NWB müssten einmal überlegen entweder:

- Den ALSTOM Lint 81 (dreiteilig, durchgehende Länge 81 Meter) zu beschaffen oder
- die allseits beliebten Doppelstockwagen (DOSTO) als Wendezüge auch auf dieser Strecke RE 18 zu beschaffen und einzusetzen. Hier hat der Fahrgast die Möglichkeit, den ganzen Zug zu begehen um sich ein Sitzplatz zu suchen. Ferner können die DOSTO mit Diesel- oder E-Loks bespannt werden, dass Angebot kann an Kapazität der Tageszeitnachfrage angepasst werden. Es gibt viele gute Varianten hierzu (siehe NordOstseeBahn).

Nichts gegen den ALSTOM Lint 41, aber dieser Zug ist trotz aufwändiger Modernisierung durch die LNVG ins Alter gekommen, Störanfällig geworden was zu Ausfällen führt und im Fahrkomfort teilweise laute Geräusche durch Brummen und Vibrieren vom Motor her entwickelt, die ein Tragen von „Ohropax“ empfehlen. Der Lint 41 ist nun einmal die unterste und kleinste Variante aus dem ALSTOM Konzern. Es gibt dort aber auch besseres!

Oldenburg (Oldb): Die Huntebrücke war nicht passierbar.

Von Freitagabend (05.08. bis Sonntagmorgen (07.08.) ging nichts mehr und das an einem Wochenende u.a. mit Bettenwechsel auf den Ostfriesischen Inseln.

Ein (Zustands-) Bericht von Ingo Franssen aus Bremen.

Nicht ganz freiwillig hatte ich Gelegenheit, in Oldenburg einige Blicke auf den sog. "Busnotverkehr" zu werfen.

Was hier organisiert war, erschien mir geradezu erbärmlich, gerade dann, wenn ich mir vor Augen halte, dass an der Küste Hochsaison ist und Samstag "der Bettenwechseltag" mit entsprechend hohem Fahrgastaufkommen über Oldenburg ist. Die Störung an der Huntebrücke und damit einhergehende Streckensperrung zwischen Hude und Oldenburg bzw. Sandkrug und Oldenburg war seit Freitagabend bekannt. Sie wird voraussichtlich das ganze Wochenende bis Sonntag andauern. Also könnte man meinen, eine gute Gelegenheit, dass die zumeist im VBN organisierten Unternehmen zeigen, was sie in herausfordernden Situationen gemeinsam leisten können.

Es war Samstag, gegen 11.00 Uhr. Zwischen 500 und 1000 Fahrgäste warteten dicht gedrängt an der SEV-Haltestelle in Oldenburg. Die meisten wollen Richtung Hude - Bremen und weiter Richtung Heimat. Einige wollen Richtung Sandkrug - Osnabrück. Nach zehn Minuten fahren zwei Regionalbusse privater Unternehmen mit Fahrtziel "SEV" vor - was natürlich überhaupt nicht reichen kann. Ein Fahrgast bringt es auf den Punkt: Ich kann doch nicht mein Gepäck in den Laderaum stellen, wenn ich dann nicht mehr in den Bus hinein passe. "

Es sind zu wenig Busse zwischen Hude und Oldenburg unterwegs. Mitnahme von Reisenden in Kinderwagen und Rollstühlen ist praktisch unmöglich, da keine Niederflurfahrzeuge zu sehen sind. Die Durchsagen im Oldenburgs Bahnhof sind ausgesprochen dürftig. Die dynamischen Anzeigen im Verbindungstunnel und auf den Bahnsteigen beschränken sich auf "Zugausfall", wobei Folgezüge Richtung Bremen und Osnabrück als "pünktlich und planmäßig verkehrend" angezeigt werden.

Service-Personal könnte jetzt weiter helfen: Bei der Nordwestbahn sind ein bis zwei Lokführer als Auskunft für Fahrgäste im Einsatz. Von der DB sah ich einige Minuten ein Rotkäppchen mit einem Polizeibeamten. Eine Servicebeschäftigte der VWG im Info-Pavillon des ZOB fühlt sich nicht zuständig. Man sei zwar im VBN, aber das geht die VWG nichts an. Mein Eindruck: Das einzige, was die Unternehmen im VBN eint, ist offenbar ein absolutes Desinteresse an einem fahrgastorientierten funktionstüchtigen Notverkehr. Ich würde es als gemeinschaftliche Sabotage gegen den Tourismus der Region bezeichnen.

Am Samstagnachmittag lief der Notverkehr deutlich besser. Es waren deutlich mehr Busse im Einsatz, einige auch Nieder Flur bzw. niedrigen Einstiegen, so dass auch Personen in Rollstühlen und Kinderwagen mitgenommen werden konnten. Viele Busse zeigten auf der Digitalanzeige nicht nur "Schienenersatzverkehr" an, sondern auch zu welchem Bahnhof ("Hude" oder "Sandkrug") bzw. welche Richtung ("Bremen" oder "Osnabrück"). Es war mehr Service-Personal sichtbar und ansprechbar. Es gab häufiger Lautsprecherdurchsagen im Bahnhof. Der Rückstau wartender Fahrgäste hatte sich aufgelöst. Die vielen eingesetzten Bussen konnten nun das aktuelle Fahrgastaufkommen offenbar bewältigen.

Warum nicht gleich so vom frühen Morgen an?

Morgen am Sonntagnachmittag schaue ich noch einmal im Bahnhof Oldenburg vorbei und schau nach der aktuellen Lage.

CTW JadeWeserPort: Porsche Gastspiel ist beendet.

Rund 6000 PKW Porsche-Cayenne / Viel zusätzlicher Bahnverkehr zur An- und Ablieferung.

Wilhelmshaven (EJBEx). Die eigentliche Aufgabe des Container Terminals JadeWeserPort ist der Umschlag von Waren aller Art in Containern. Hierzu kommen die größten Mega Carrier der Welt an die Kaimauer.

Das der Hafen aber auch noch viel mehr kann, hat er in den letzten Wochen unter Beweis gestellt. Über 6000 PKW Porsche-Cayenne sollten eigentlich nach Bremerhaven in das dortige Autoterminal. Das ging aber aufgrund von Überfüllung nicht mehr. Deshalb hat sich die Bremer Lagerhaus Gesellschaft entschlossen, noch freie Kapazitäten beim JWP in Wilhelmshaven vorübergehend zu belegen.

Somit rollten die Karossen überwiegend per Bahn in sehr langen Ganzzügen von Stuttgart aus an und wurden auf den noch freien Stellflächen geparkt. Diese Fahrzeuge waren überwiegend für den Weitertransport nach Übersee bestimmt. Da angeblich kein Autotransporter hier zur Beladung abgefertigt werden kann, ging es nach ein paar Wochen wiederum per Bahn nach Bremerhaven und dort wohl auf das Schiff.

Sei's drum, ob ein Autotransporter hätte hier Anlegen und Laden können oder nicht. Die Bahn, samt den Gleisanlagen, die Fahrdienstleiter im Stellwerk konnten sich über viele zusätzliche Züge freuen, der KV-Anlage sowie der 16 gleisigen Vorstellgruppe hat es mehr als gut getan, richtig unter Verkehr zu stehen. Es standen täglich vier bis fünf Ganzzüge in der Vorstellgruppe. Die Hauptarbeit hat dabei die rot-gelbe MAK Diesellok 212 der Mecklenburgischen Eisenbahn Gesellschaft gut und sicher verrichtet. Diese Bilder vor Ort bleiben in guter Erinnerung.

Niedersachsen-Ticket findet weiterhin keine Anerkennung in Wilhelmshavener Stadtbussen.

Wilhelmshaven (EJBEx). Touristische Fahrgäste die im Urlaub, Freizeit oder an Wochenenden die Stadt Wilhelmshaven besuchen, mit der Bahn anreisen und im Besitz des beliebten Niedersachsen-Tickets sind, können in Wilhelmshaven weiterhin mit diesem Fahrschein keine Stadtbusse benutzen, sondern müssen sich einen weiteren Fahrschein kaufen.

Darauf weist jetzt beim besteigen der Busse ein Hinweisschild beim Fahrer hin. Was in den meisten Städten heute ganz normal ist, die Anerkennung des Nds.-Ticket in den Linienbussen, ist in Wilhelmshaven leider noch immer tabu. Beim Vorschlag des Fahrgastverbandes PRO BAHN auf deren Anerkennung reagiert man nur mit Ablehnung oder Aussitzen auf dieses Thema. Ein völliges Desinteresse seitens der politischen Kräfte und der Busbetriebe ist hier leider noch immer zu erkennen. Dabei sollte doch eigentlich versucht werden, mehr Fahrgäste zu gewinnen, damit die touristischen Ziele der Stadt mit dem ÖPNV günstig erreicht werden können.

Redaktion und Verantwortlich für den Inhalt:

*Hans-Joachim Zschiesche, Regionalverband Ems-Jade e.V. im Fahrgastverband PRO BAHN
Goedenser Weg 8, 26386 Wilhelmshaven-Altengroden.*

*☎ 04421-84635 (AB) ✉ h.zschiesche@pro-bahn.de 🚌 SWW Stadtbuslinie 4 –Benlepstraße
Mitarbeit: Bruno Braun (Aurich) stv. Regionalvorsitzender.*