

26386 Wilhelmshaven, den 10. November 2013

WHV Stadtentwicklungsplan (STEP+) und der ÖPNV.

PRO BAHN mit Dr. Joachim Krug an der 2-Tagessitzung vertreten.

Wilhelmshaven (EJB). Die Nordseestadt Wilhelmshaven will und muss ihr Gesicht für die Zukunft verändern. Wie das geschehen soll und kann, daran haben u.a. Bürger, Vereine, Verbände, Wirtschaft usw. die Möglichkeit, ihre Vorschläge einzubringen. Am 22. und 23. August 2013 wurde hier zu einer Tagung eingeladen. Eine Nachbetrachtung von Dr. Joachim Krug:

Ich nahm als Vorstandsmitglied an der oben genannten Tagung teil. Ziel dieser Veranstaltung war, Pläne zu erarbeiten, wie die Stadt Wilhelmshaven im Jahr 2030 aussehen sollte.

Dazu waren verschiedene Arbeitsgruppen gebildet worden. Ich gehörte der Gruppe ÖPNV an. Zu dieser Gruppe gehörten neben Vertretern der Stadt auch ein Mitglied des ADFC und Herr Rademacher als Verantwortlicher für Wilhelmshavener Verkehrsbetriebe.

Zunächst wurden in gemischten Gruppen Ideen gesammelt über das gewünschte, oder gedachte Stadtbild im Jahre 2030. Am Folgetag sollten dann in den einzelnen „Fachgruppen“ realistische Vorstellungen erarbeitet werden.

Im Endergebnis kamen Vorstellungen heraus, wie die Stadt einmal aussehen würde, Wilhelmshaven wird 2030 eine blühende Universitätsstadt mit einer florierenden Hafenvirtschaft sein. Sie wird beneidet um die hervorragenden Verkehrsanbindungen, insbesondere die Bahnanbindung ist kaum noch zu übertreffen. Wilhelmshaven ist eine blühende Großstadt. So die Vorstellungen.

Es war aber leider wenig konkretes zu erfahren, wie das nun umgesetzt werden soll. Das einzig Konkrete, das mir in Erinnerung geblieben ist, ist die Feststellung, dass die Wilhelmshavener Einfallstraßen wenig einladend seien, und man diese zu Alleen umgestalten wolle. Ansonsten sind bei mir keine praktischen Vorschläge angekommen oder hängen geblieben.

In unserem Arbeitskreis ÖPNV - genauer gesagt Nahverkehr allgemein - kamen immerhin einige konkrete Ideen, wie man den Automobilverkehr verringern könne zugunsten öffentlichen Verkehrs, besserer Fahrradfahrmöglichkeiten. Auch lebte der Gedanke wieder auf, die Autodichte durch ein sinnvolles Carsharingsystem zu verringern. Herr Rademacher als Leiter Verkehrsbetriebe war froh über die Unterstützung und Ideen von Pro Bahn zur Verdichtung des Busverkehrs, der m.E.

eben daran zu Grunde zu gehen scheint, dass in unserer relativ kleinen Stadt die Busse zu selten fahren. Hat man den Bus verpasst, kann man sein Ziel sehr häufig schneller zu Fuß erreichen. Solange sich da nichts ändert, wird sich an der geringen Auslastung der Busse nichts ändern. Die Stadt plant übrigens wegen der geringen Auslastung der Busse den Takt auf 30- Minuten auszudünnen, m.E. die absolut falsche Richtung. Die Busse müssen öfter fahren, besonders abends, auch wenn das Ergebnis Fahrgastzunahme danach zunächst auf sich warten lässt. In Münster, das nach meinen Informationen mit ähnlichen Problemen zu kämpfen hatte, und den eben genannten Weg gegangen ist, soll es drei Jahre gedauert haben bis die Busse wirklich angenommen wurden. Jetzt aber „brummt der Laden“.

Die meisten Zukunftsideen kamen mir aber mehr wie Träumereien vor. Was die Bahnanbindung angeht, die ja 2030 hervorragend sein soll, hatte ich in einem kurzen Statement darauf aufmerksam gemacht, dass, wenn Änderungen passieren sollen, jetzt sofort; da die Weichen für die Bahnzukunft bei der Landesnahverkehrsgesellschaft in Hannover gestellt werden. Im September 2013 wird bekanntlich der neue Betreibervertrag für die Streckenausschreibung unserer Bahnanbindung bis 2030 ausgeschrieben. Das wurde anscheinend zur Kenntnis genommen, schien aber kaum jemand zu interessieren.

Am nächsten Tag stand in der Zeitung; dass am 4. September, also in 2 Wochen eine „Krisensitzung“ Bahn stattfinden solle. Auf meine Anfrage bei der Stadt, ob PRO BAHN auch eingeladen sei, kam die Antwort nein, und OB Wagner sei im Moment nicht erreichbar. Es hat mich insofern etwas verwundert als OB Wagner während meiner Darstellung im Raum war und wir anschließend noch miteinander gesprochen hatten. Ich hielt mir den Termin sicherheitshalber eine Woche lang frei, aber es kam keine Einladung. – Übrigens, wir sind dann doch eingeladen worden. Die Einladung, ausgesprochen am Tag vor der Veranstaltung erreichte mich abends um 22:30 Uhr, und das auch nur, weil ich zufällig noch an den Computer ging. Aber da war es zu spät, da lag bereits anderes an.

Wir dürfen gespannt sein, was von den angedachten Entwicklungen realisiert wird. Anscheinend soll die Stadt immerhin touristisch etwas aufgewertet werden mit neuen Campingplätzen (WZ vom 22.10.2013).

Mich hat allerdings die Überschrift des Artikels über diese Tagung etwas sonderbar berührt. Da war die Rede davon, man müsse die Gökerstraße (ja, Gökerstraße!) als Einfallstraße zur Allee umgestalten! Hoffen wir für die Stadt, dass das nicht das wichtigste Ergebnis dieser Tagung war.

Dr. Joachim Krug

Gläserne Lärmschutzwand im Bahnhof Varel installiert.

Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude machte es möglich.

Varel (EJB). Eine etwas besondere Lärmschutzwand erhielt der Bahnhof Varel. Aus Denkmalschutzgründen wurde hier eine durchsichtige Art links und rechts vom Gebäude installiert. Während im Bahnhof Rastede nur ein „Sehschlitz“ vorhanden ist, kann in Varel am Hausbahnsteig die volle Sicht auf Fahrradstand am ehemaligen Güterschuppen sowie am Übergang zu den Bussen genossen werden. Ansonsten ist an allen anderen Lärmschutzwänden keine „Durchsicht“ möglich (siehe Anhang Foto).

Planfeststellung Varel-Sande liegt im Internet aus.

Erstmalig für jedermann zur Einsicht im Internet möglich.

Sande (EJB). Erstmalig können Planfeststellungsunterlagen für den weiteren Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven, hier für den Abschnitt Varel-Sande im Internet eingesehen werden. Ein guter Zug der Bahn! Allerdings lässt sich das Programm nur mit den üblichen Windows Anwendungen öffnen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN legt bei der Auslegung der Pläne besonderen Wert auf die Wiederherstellung des Mittelbahnsteig Gleis 4 und 5 sowie die Herstellung eines dritten Gleises für die Abwicklung des Personenverkehr als Drehkreuz für den Tourismusverkehr zu den Inseln sowie der Stadt Wilhelmshaven.

Die Wiederherstellung hat PRO BAHN schon vor einiger Zeit bei den zuständigen Stellen der DB StuS AG sowie der Landesnahverkehrsgesellschaft angemeldet und deren Bedeutung bekundet.

Nach den vorliegenden Plänen, wird der Gleisbereich Sande praktisch von allen Gleisen und alten, nicht mehr benötigten Gebäuden „entkernt“. Die Gleise, Weichen usw. werden nach erfolgter Verbesserung des Untergrundes wieder neu erstellt.

Auch der marode Mittelbahnsteig samt seiner Gleisüberführung wird lt. Plan zurückgebaut. Allerdings vermischen wir den Neubau des Bahnsteiges. Wir konnten allerdings in Erfahrung bringen, dass das Planum für den Mittelbahnsteig bei einem künftigen Bedarf frei gehalten wird.

Bei dem zu erwartenden, steigenden Güterverkehr soll der jetzige Zustand, den Personenverkehr von und nach Osnabrück/Bremen und Wilhelmshaven nur am Gleis 2 abzuwickeln, für die Zukunft kein Hindernis darstellen.

Ferner erwarten wir von der LNVG in Hannover bei der Teilnetzausschreibung für das Jahr 2015 erhebliche Verbesserungen im Direktverkehr nach Bremen und Osnabrück, sowie im neuen Betreibervertrag festzuschreiben. Jetzt für die Zukunft planen und bauen!

Sprachmodule an Fahrgastinformationen zugeschaltet.

Neben optischer nun auch akustischer Hinweis bei Zugverspätungen.

Varel (EJB). Die DB StuS AG scheint nun auch die Sprachmodule an den Fahrgastinformationen am Bahnsteig zugeschaltet zu haben. Auf den Laufbändern wurden bisher die Uhrzeit und Verspätungen der Züge optisch angezeigt. Nun war am Freitag auch erstmals eine Computerstimme durch den Lautsprecher zu hören. Leider nicht ganz störungsfrei (lautes Tuten im Hintergrund) und nur einmal, während das Laufband schon zehn Minuten früher den Hinweis gab. Die wartenden Fahrgäste, so konnte PRO BAHN dies persönlich beobachten, wurden erst durch die Durchsage auf die Verspätung aufmerksam gemacht. Die Durchsagen sollten allerdings öfters als einmal gemacht werden. Das haben wir in einem Email den zuständigen Bahnhofsmanager in Oldenburg gemeldet.



Das Bild zeigt die „Gläserne“ Wand im Bereich des Übergang Zug/Bus. In der Mitte fehlen noch einige Elemente. Zur Zeit der Aufnahme war die Wand aufgrund Nebelnässe noch nicht trocken und durchsichtig. Ganz links im Bild die „normalen“ Lärmschutzwände.



Das Bild zeigt die „gläserne“ zwischen Bahnhof und Güterabfertigung am Fahrradstand. Dahinter die Parkplätze und Taxistand. An dieser Stelle hatte Pro Bahn einen höhengleichen Personenübergang zum Mittelbahnsteig favorisiert. Nun sollen Fahrstühle kommen.

Fotos (2) EJB

