



Wilhelmshaven am 11. Juni 2015

Insel Wangerooge: Unhaltbare Zustände schnellstens abstellen.

Insel-Bürgermeister fordert Bahn zu zügigem Handeln auf.

Wangerooge (EJB). Wangerooges Bürgermeister Dirk Lindner drängt bei der Bahn AG darauf, endlich die „unhaltbaren Zustände“ auf dem Bahn-Gelände an der Siedlerstraße zu beseitigen. Lindner hatte die Bahn AG bereits im Januar zweimal aufgefordert, sich zu kümmern – passiert ist seitdem nichts. „Das gesamte Gelände macht den Eindruck einer wilden Mülldeponie. Verfallene Gebäude, Bauschutt, Schrott, ausgediente Elektrogeräte, ausrangierte kaputte Zughänger stehen dort herum“, bemängelt der Bürgermeister.

„Wangerooge ist ein Kur- und Ferienort und alle Bewohner und Dienstleister möchten den Gästen einen gepflegten Eindruck vermitteln. Lediglich der Konzern, der erheblich davon profitiert, sabotiert in unverschämter Ignoranz dieses Bemühen. Die frei zugänglichen, ausrangierten Anhänger bergen ein nicht unerhebliches Sicherheits- und Gefährdungspotential für dort spielende Kinder“, so Lindner. Er fordert die Bahn auf, endlich ihrer Verantwortung gerecht zu werden.

Der Zustand auf dem Bahn-Gelände ist schon seit Jahren ein Dauerbrenner.

Bahn soll bald auch in Jaderberg halten.

Im Jahr 2017 könnte es soweit sein.

Jaderberg (EJB). Der Bahnhof in Jaderberg (RE 18) soll reaktiviert werden. Er gehört zu 30 ausgewählten Bahnhöfen in Niedersachsen, die kurzfristig wieder in Betrieb genommen werden. Die erwarteten Kosten von weit über 30 Millionen Euro will zu drei Viertel das Land tragen.

Die Gemeinde Hahn/Lehmden (RE 18) ist leider nicht in das Programm neuer Haltepunkte eingeflossen, dafür darf sich die Gemeinde Ihrhove (Streckenabschnitt Leer-Papenburg) Hoffnungen machen. Dort zweigt die Strecke über Weener nach Groningen (NL) ab.

Aurich verspielte seine Chance beim Nds. SPNV-Revival.

Ein Bericht von unserem Mitglied Bruno Braun aus Aurich.

Verkehre verstärkt auf umweltfreundlichere Träger verlagern, unter diesem Gesichtspunkt lies das niedersächsische Wirtschaftsministerium bei über 70 stillgelegten Bahnstrecken die Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung prüfen.

Die Strecke Aurich – Abelitz kam auf Platz 3 und das größte Fahrgastpotential aller überprüften Strecken wurde hier prognostiziert.

Doch der Aufsichtsrat der Eisenbahngesellschaft Aurich-Emden, EAE GmbH, stellte sich gegen die Reaktivierung mit der Begründung (Ostfriesland Nachrichten (ON) vom 20.02.2015): ein

Ausbau der Strecke für den Güterverkehr sei nicht mehr erforderlich und somit wäre Schienenpersonenverkehr nach Aurich auch nicht finanzierbar?!

Aurich, (lt. Internetseite <https://www.aurich.de/wirtschaft/wirtschaftsbroschuere.html>), die Stadt der regenerativen Energie, mit über 40.000 Einwohnern, mit einer rasanten Entwicklung in den letzten Jahren, in der Wirtschaft ebenso wie mit Angeboten an Kultur-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten und sozialen Einrichtungen,

kann sich also keinen Bahnanschluss leisten???

Als touristische Attraktion präsentiert sich auch Aurichs Energie-, Bildungs- und Erlebnis-Zentrum (EEZ) im Internet.

Doch wie soll es von Touristen, Schülern und Studierenden erreicht werden?

„*Klare Notwendigkeiten*“ sieht zumindest der Förderverein Pro B 210n e.V. für den Bau eines neuen Autobahnzubringers nach Aurich.

Wasser predigen und Wein trinken?

Umweltfreundlicher und energieeffizienter als eine Ertüchtigung der über 130 Jahre alten Bahnstrecke nach Aurich ist ein Straßenneubau ganz gewiss nicht und es wird bereits jetzt erkennbar, welcher gravierender Fehler es war, sich gegen den Ausbau der Bahnstrecke nach Aurich auszusprechen:

Während Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies bei der Eröffnung der Weser-Ems-Ausstellung in Aurich anmahnte, im augenblicklichen Wirtschaftshoch, in die Infrastruktur zu investieren berichtet die Lokalpresse (ON vom 15.05.2015) von einer Zunahme der Schienengüterverkehre von und nach Aurich.

Also noch mehr lange Güterzüge im Schneckentempo durch Südbrookmerland, noch öfter lange Wartezeiten vor den zahllosen Bahnübergängen?

Als Beitrag zur Steigerung energieeffizienter Mobilität kann der Verzicht auf Streckenausbau und Schienenpersonenverkehr wohl kaum bezeichnet werden.

Die Ansprüche auf umweltverträgliche Mobilität scheinen dagegen im Nachbarlandkreis deutlich ausgeprägter zu sein als in Aurich und Umgebung:

Im Gegensatz zu Aurich sollen im Landkreis Leer gleich 3 Dorfbahnhöfe (Neermoor, Bunde und Ihrhove) für den Personenverkehr reaktiviert werden (ON vom 19.05.2015)

Dabei hatte die Westfalenbahn, die ab Dezember den Regionalverkehr zwischen Emden-Außenhafen und Münster HBF übernimmt, durchaus auch Interesse, das Mittelzentrum Aurich in ihre Fahrpläne mit einzubinden. Umsteigefrei von Aurich bis Münster wäre ja durchaus ein Anreiz einmal öfter das Auto in der Garage zu lassen.

Noch am 15.05.2012 berichteten die „Ostfriesischen Nachrichten“: *Hinsichtlich Bahn-Reaktivierung sei Aurich bundesweit ein Vorbild für andere Städte!*

Doch wenn schon die ortsansässige Eisenbahngesellschaft EAE den Schienen-Personenverkehr ablehnt, dem Landeswirtschaftsministerium eine Absage erteilt und damit die politischen Gremien

der Stadt vor vollendete Tatsachen stellt (ON vom 24.02.2015), die sich mehrheitlich für den Schienenpersonenverkehr aussprachen, frage ich mich: *Welche Ziele verfolgt eine Eisenbahngesellschaft, die sich gegen geförderte Verbesserungen der Eisenbahninfrastruktur ausspricht?*

Bruno Braun

Es gibt sie noch, die Bahnsteigsperrre.

In Rüdesheim/Rhein kommt man erst kurz vor der Abfahrt des Zuges auf den Bahnsteig.

Rüdesheim/Rhein (EJB). Bei einem Besuch der Stadt Rüdesheim (Drosselgasse) mit der Bahn staunte ich nicht schlecht, als auf der Rückfahrt nach St. Garmhausen mit der „VIAS Eisenbahn GmbH“ nicht sogleich den Bahnsteig betreten werden konnte, weil ein Schild mich darauf hinwies und die Tür verschlossen war. Kurz vor der Abfahrt des Zuges erschien eine sehr freundliche DB Mitarbeiterin, welche die Tür aufschloss und Fahrgästen den Zugang ermöglichte. Auf meine Frage hin warum das hier so sei bekam ich die Antwort, aus Sicherheitsgründen! Leider sind in Rüdesheim noch keine richtigen Bahnsteige erstellt worden bzw. Bahnsteigtunnel mit Fahrstühlen. Zwischen den Gleisen befinden sich lediglich geteerte Füllungen. Aufgrund des sehr starken Güterverkehrs auf dieser Rheinseite sowie des sehr schmalen Lichtraumprofils möchte man mit dieser „Sperrre“ möglichen Unfällen vorbeugen, was natürlich einleuchtet.



Bahn blockt beim Pendler/Bus Parkplatz am Bahnhof Sande.

Auch hier sind die Fahrgäste wieder einmal die Leidtragenden.

Sande (FRI) EJB. Der Bahnhof Sande als Gebäude selbst wurde vor einiger Zeit von der DB verkauft. Ein privater Besitzer hat daraus ein ansehnliches Hostel gemacht. Dies wird sehr gut angenommen, was die steigenden Buchungszahlen zeigen. Auch das eher marode Umfeld des alten Bahnhofs ist in privaten Besitz gegangen und wird nach und nach verschönert. So wurde in den letzten Wochen die alte Bahnhofshalle in einen Speiseraum umgestaltet, wo die Gäste Essen können. Aber auch andere Events sollen dort stattfinden. Fahrgäste der Bahn müssen jetzt allerdings um das Gebäude herumlaufen, wenn sie zum Zug der NordWestBahn möchten. Auch der Busparkplatz direkt vor dem Stellwerk, wo der Tide Bus nach Harlesiel (Wangerooog) sowie

der Schienenersatzverkehr abgewickelt wird, ist im Privatbesitz. Das Stellwerk der DB Netz AG ist jetzt Untermieter im alten Bahnhof solange, bis die elektronischen Stellwerke ihre Arbeit aufgenommen haben und diese in Sande und Wilhelmshaven überflüssig machen.

Die schon immer verschärfte Parkplatzsituation für die Berufspendler hat sich mit dem Verkauf des Bahnhofs nicht verbessert, im Gegenteil. Der Bahnhofsvorplatz mit seinen wenigen Parkplätzen ist ebenfalls im Privatbesitz und reicht nicht vorne und hinten. Der Hostelbesitzer kommt der DB und der NordWestBahn entgegen und lässt die Busse z.B. weiterhin vor das Stellwerk fahren. Doch umgekehrt ist das Entgegenkommen nicht vorhanden, wenn es um eine mögliche Regulierungen geht.

Die Gemeinde Sande und der Landkreis Friesland wollten dem nun ein Ende setzen und einen attraktiven Park+Ride Parkplatz für PKW, Busse, Fahrräder sowie einer öffentlichen Toilettenanlage erstellen. Die DB Immobilien verkaufte das Areal direkt neben dem Bahnhof und die Planungen gingen in die Endphase. Doch nun hat die DB AG, welche die Gleisanlagen u.a. im Bahnhof Sande noch komplett umbauen will, diverse Hinderungsgründe gefunden, die das P+R Projekt erst einmal in weite Ferne rücken lässt, es sei denn, ein Wunder geschieht noch.

Auf der Küstenklatschwelle wird schon seit längerer Zeit u.a. darüber geredet, dass z.B. auf dem Areal für den Parkplatz im Boden eine große Zisterne vorhanden sein soll die verhindert, dass der alte Bahnhof im Keller unter Wasser steht. Dies und die anderen Hinderungsgründe seitens der DB AG sollen erst mit dem geplanten Gesamtumbau der Bahnanlagen angegangen werden. Hier kommt der Verdacht auf, dass diese Kosten mit in die Investitionen des Bundes mit einfließen sollen, so wie es schon beim Gleis 1 in Wilhelmshaven der Fall war. Die Leidtragenden sind aber auch in diesem Falle wieder einmal die Fahrgäste und Bahnkunden.

Lesen Sie hierzu auch den Kommentar von Malte Kirchner, Wilhelmshavener Zeitung zu diesem Thema:

Pendlerparkplatz: Ein verfahrenes Thema.

Die Nachricht dieser Woche, dass sich der geplante Pendlerparkplatz mit 90 Stellplätzen am Sander Bahnhof um unbestimmte Zeit verschiebt, sorgt im Ort nicht einmalmehr für ein Kopfschütteln. Kummer im Umgang mit der Deutschen Bahn ist man gewöhnt: Von der Bahnumfahrung über die Ausbaupläne der Bahnstrecke bis hin zum Bau der Brücke und des Tunnels beim Bahnhof reicht die Liste der Projekte, die sich aus Sicht der Region schwierig und langwierig gestalten.

Bei der Bahn, so scheint es, weiß die linke Hand oft nicht was die rechte macht. So war es offenbar auch hier, wo die Immobiliensparte kooperativer war als die Zuständigen für die Technik. Jetzt sind plötzlich dringend benötigte Bahnanlagen im Weg, von denen offenbar monatelang keiner mehr wusste. Und auch das Eisenbahnbundesamt spielt hier mal wieder eine Rolle als erfahrungsgemäß sehr gründlich prüfende Genehmigungsbehörde. Es kann sich nur um Jahre handeln.

Was die Angelegenheit mit dem Parkplatz jedoch besonders ärgerlich macht, ist die Tatsache, dass Landkreis und Gemeinde hier ohnehin schon hinter der Bahn aufräumen. Die ganze Misere mit fehlenden Parkplätzen wäre nämlich nicht entstanden, wenn die Bahn nicht Bahnhofsgebäude samt Vorplatz einfach so verkauft hätte.

Aus Sicht des privatisierten Staatsunternehmens braucht es offenbar keine Parkplätze an einem Bahnverkehrsknoten. Juristisch mag man damit Recht haben, in der Realität ist dies jedoch ein

Witz. Man stelle sich einmal vor, ein großer Supermarkt würde mitten in einem Wohnviertel eröffnen und die Kunden würden darauf verwiesen, vor den Häusern der Nachbarn zu parken.

Für den Mittelständler gibt es klare Vorgaben für das Parkplatzangebot. Für einen bundesweit agierenden Konzern wie die Bahn offenbar nicht. Damit bleibt für Sande einmal mehr das, was man in Sachen Bahn schon seit Jahren verspürt: Ohnmacht und die Hoffnung auf baldige Besserung.

Quelle mit freundlicher Genehmigung: Malte Kirchner, Friesland Redaktion, Wilhelmshavener Zeitung vom 06. Juni 2015.

Thema Bahnsteigansagen: Es geht auch vom Zug aus!

Privatbahnanbieter „vlexx Eisenbahn GmbH“ macht es vor.

Mainz (EJB). Auf den vlexx-Strecken im Dieselnetz Südwest werden 63 Fahrzeuge vom Typ Coradia LINT des Fahrzeugherstellers ALSTOM Transport Deutschland eingesetzt. Die Fahrzeugflotte setzt sich aus zwei Typen-Gruppen zusammen. 45 Fahrzeuge wurden vom Typ Coradia LINT 54 als zweiteilige Dieseltriebwagen mit 162 Sitzplätzen bestellt. Ergänzt wird die Flotte durch 18 dreiteilige Dieseltriebwagen vom Typ Coradia LINT 81 mit 264 Sitzplätzen.

Bei einer Fahrt von Mainz nach Idar-Oberstein fiel auf, dass die Ansagen für die Haltestellen innerhalb des Zuges zweimal angesagt wurden (kurz vor und beim Halt). Ferner sind außen über den Türen Lautsprecher angebracht, die dem Fahrgast am Bahnsteig ansagen wo der Zug hinfährt. Dies geschieht alles automatisch. Infomonitor und Zugzieldisplay sind ebenfalls vorhanden.

Auch die Inneneinrichtung ist nicht Standard, sondern individuell und ansprechend eingebaut worden. So haben alle vierer Plätze einen Tisch, sogenannte Sechsergruppen sind dort nicht vorhanden.

Fotostrecke vom Güterverkehr am JadeWeserPort Wilhelmshaven.

Tragischer Unfall im CT Bremerhaven brachte mehr Umschlag zum JWP auch für die Bahn.



Oben links wartet eine LOCON Diesel und E-Lok im JWP auf die Beladung für einen Containerzug nach Melnik/Tschechien. Die E-Lok nimmt ab Oldenburg ihren Dienst auf.

Die DB Railion BR 225 027-2 holt ebenfalls einen Zug (oben rechts) in Richtung Bremen ab.

Quelle: A. Zeugner www.Geniusstrand.de

Mehr Tempo für die NordWestBahn Züge möglich.

Zwischen Varel und Rastede kann 120 km/h gefahren werden.

Varel/Rastede (EJB). Nach dem auf den ausgebauten Abschnitten zwischen Varel und Rastede auch die Signal- und Leittechnischen Arbeiten abgeschlossen wurden, kann dort mit der künftigen Geschwindigkeit von 120 km/h gefahren werden.

Allerdings wird dies zurzeit nur in Ausnahmefällen geschehen, zum Beispiel wenn Züge eine Verspätung aufweisen und Anschlüsse gefährdet sind. Ansonsten wird weiterhin im „Sparmodus“ gefahren. Erst nach der gesamten Fertigstellung des Abschnitts Sande-Oldenburg werden neue Berechnungen für Ankunft/Abfahrtszeiten im Fahrplan berücksichtigt. Die An- und Abfahrtszeiten im Taktknoten Oldenburg werden sich nicht ändern, wohl aber die in Wilhelmshaven und auch auf der Strecke Sande-Esens, sonst macht das alles keinen Sinn. Zwischen Wilhelmshaven und Sande wird auch künftig 100 km/h weiterhin gefahren werden.

Der Regionalverband Ems-Jade im Fahrgastverband hätte sich eine höhere Geschwindigkeit gewünscht (140 bzw. 160 km/h) aber dies wurde bei der Bestellung durch das Verkehrsministerium in Berlin lt. Aussage der DB AG nicht bestellt.



Diese Geschwindigkeitstafel im Bahnhof Varel zwischen Bahnsteiggleis 1 und 2 signalisiert dem Triebfahrzeugführer die mögliche, höhere Geschwindigkeit an.

Foto: EJB

Keiner für Vandalismus Schäden im Bahnhof Varel zuständig!?

Noch immer sind die zerstörten Aushangkästen ein Gefahrenrisiko.

Varel (EJB). Es ist schon lange her, da haben Raudies zwei neue Aushangkästen am Übergang Zug/Bus im Bahnhof Varel beschädigt. Bis heute wurden die Kästen nicht repariert bzw. instandgesetzt. Dabei bilden die zersplitterten Scheiben ein erhebliches Gefahrenpotenzial. Auf Nachfrage bei der DB StuS AG wurde die Stadt Varel als Besitzer dieser Kästen genannt. Aber dort scheint niemand verantwortlich zu sein. Die Täter seien bekannt, aber nichts von ihnen zu holen heißt es. Da ist der Fahrgastverband aber anderer Meinung! Wie lange wird es wohl noch dauern, bis der wirklich sehr schöne Bahnhof in Varel diese Blessuren wieder los ist und wer dies wohl veranlasst.



Diese Aushänge sind seit langer Zeit Dauerzustand im Bahnhof Varel (Fotos: EJB)

Fernverkehr der Zukunft ohne die Region WHV-FRI-WTM.

Künftige Pläne der DB Fernverkehrs AG für 2030 gehen an die Region vorbei, wie immer.

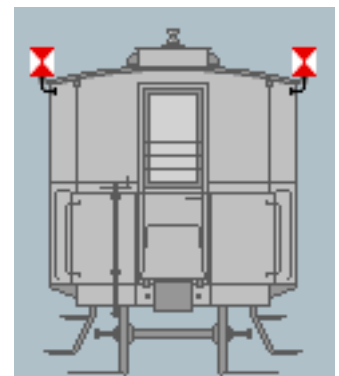
Wilhelmshaven (EJB). Mehr Bahn für Metropolen und Regionen! Die größte Kundenoffensive in der Geschichte der Deutschen Bahn startet im September mit dem kostenlosen Infotainment-Portal an Bord der ICE-Züge. Ende des Jahres wird es neue Strecken und kürzere Reisezeiten geben. Fast jede deutsche Stadt mit mehr als 100 000 Einwohnern erhält Anschluss ans Fernverkehrsnetz! (Zitat aus dem Magazin *mobil 05.2015* der Deutschen Bahn).

Das hört sich gut an und wird wohl auch vieler Ort durchgesetzt werden. Doch für die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven, die mit vielen Millionen Euro für den Güterverkehr ausgebaut wird und für den weiteren Abschnitt Sande-Esens zu den Inseln fährt die Zukunft weit vorbei was heißt, dass diese Region Wilhelmshaven-Friesland-Wittmund wie immer leer ausgeht und nicht in den Planungen annähernd erwähnt wird.

Als Wilhelmshaven noch 103 000 Einwohner hatte gab es wenigstens gute D- und Eilzüge sowie sehr gute Kurswagenverbindungen unter Regie der Bundesbahn. Heute müssen die Reisenden und Bahnkunden mit dem moderneren „Schienenbus“ Alstom Lint 41 nach Osnabrück und Bremen vorlieb nehmen. Höhere Geschwindigkeiten im Zuge der Elektrifizierung dauern noch eine Weile und die fast überall in der Republik angewandte Zugflügelung im Nah- und Fernverkehr bleibt hier ein Fremdwort. Nun gut, Wilhelmshaven hat nur 81 000, der Landkreis Friesland 99 196 und der Landkreis Wittmund 57 010 Einwohner. Das müsste aber bedeuten, dass in Zukunft wohl die IC Verbindungen von Oldenburg und Münster nach Leer (33 891), Emden (49 790) und Norddeich (86 500) Einwohner wieder gestrichen werden, oder etwa nicht? Diese Klassifizierung nach Einwohnern ist genauso wenig wert, wie die der Einteilung für Bahnhöfe und Stationen.

Auch touristische Verbindungen, die eine möglichst freie umsteigefreie Direktverbindung anbieten, wird es hier nicht geben. Somit bleiben die Inseln Wangerooge, Spiekeroog und Langeoog nur über den bisherigen Nahverkehr erreichbar. Ob sich im Nahverkehr in Zukunft was ändern wird, hier zeichnet die Landesnahverkehrsgesellschaft in Hannover verantwortlich, ist auch ungewiss.

Warum diese Region keine Lobby bei der Deutschen Bahn hat wollen wir hier nicht kommentieren. Nur eines soll hier gesagt werden, ohne den ständigen Druck von politischer als auch touristischer Seite wird die Zukunft im Personen-Fernverkehr vorbeifahren. Dieser Druck fehlt vollends!



Redaktion und verantwortlich für den Inhalt:

Hans-Joachim Zschiesche

PRO BAHN RV Ems-Jade e.V. Goedenser Weg 8 26386 Wilhelmshaven



04421 - 84635 (AB)



h.zschiesche@pro-bahn.de



Stadtbuslinie 4 bis Benlepstraße