



Redaktion und Verantwortlich:

Hans-Joachim Zschiesche, Goedenser Weg 8, 26386 Wilhelmshaven.

☎ 04421-84635 (AB) ✉ h.zschiesche@pro-bahn.de

Mitarbeit:

Bruno Braun, Eckfehler Ring 22, 26605 Aurich.

☎ 04941-65914 (AB) ✉ braun@probahn-emsjade.de

Horst Waleczek, Ostpreußenweg 12, 26441 Jever.

☎ 04461-2204 (AB) ✉ horstwaleczek@gmx.de

März 2018

Das zweitgrößte Mittelzentrum der Region Ems-Jade ist die am schlechtesten angebundene Stadt Deutschlands!

Ein Bericht von Bruno Braun aus Aurich, stv. Regionalvorsitzender Ems-Jade e.V.

Aurich (EJBEx). So das Fazit der öffentlichen Informationsveranstaltung zu der der Verein Aurich ´ran an die Bahn am 23. Februar Bürger aus Aurich und Umgebung eingeladen hatte.

Nachdem Herr Tilli Rachner die Sichtweisen der VEJ und Herr Bruno Braun die des Fahrgastverbandes PRO BAHN dargestellt hatten wurde während der anschließenden Diskussion deutlich, dass die Angebote des öffentlichen Verkehrs vor Ort in vielen Punkten mangelhaft sind und dringender Verbesserungsbedarf besteht:

Kritik übten Veranstaltungsteilnehmer unter anderem an fehlenden ÖPNV- Verbindungen zu den Bahnhöfen der Nachbarorte in Tagesrandlagen, an der Nichterreichbarkeit kultureller Veranstaltungen mit öffentlichen Verkehrsmittel und fehlenden Busverbindungen innerhalb der Auricher Ortsteile.

Hoffnung gibt es hingegen, wie Herr Rachner verdeutlichte, hinsichtlich Akzeptanz des Niedersachsentickets beim VEJ: Ab 01. März 2018 wird ein Preisnachlass gewährt und ab 2019 könnte es voll anerkannt werden. Lediglich im Landkreis Leer gelten Ausnahmen.

In Anbetracht der Kritikpunkte erscheint das Anerkenntnis des Niedersachsentickets wie ein Tropfen auf dem heißen Stein, ist jedoch zumindest ein (kleiner) Schnitt in die richtige Richtung.

Bis 2025 soll die Elektrifizierungsquote der Deutschen Bahn von 60 auf 70 % erhöht werden. Aus Auricher Sicht ist allerdings ebenso wichtig, dass wenigstens die größeren Mittelzentren im ländlichen Raum auch in angemessener Weise an die öffentlichen Verkehrsnetze angebunden sind.

Zeitungsberichten zu Folge beinhaltet der aktuelle Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Aurich keine hinreichenden Verbesserungen.

Wie PRO BAHN-Mitglied Bruno Braun betont ist Aurich das größte niedersächsische Mittelzentrum ohne Bahnanschluss und wie es der SPD-Politiker Stefan Haake formuliert: „die am schlechtesten angebundene Stadt Deutschlands!“

Es ist dringend angeraten endlich auch im Großraum Aurich die notwendige Verkehrswende einzuleiten damit rund um die „Hauptstadt der regenerativen Energie“ (wie Aurich oftmals gerne bezeichnet wird) auch eine „Region der umweltverträglichen Verkehrskonzepte“ entstehen kann!

Neben rein betriebswirtschaftlichen Betrachtungen sollten insbesondere Daseinsvorsorge, demographischer Wandel und Umweltverträglichkeit berücksichtigt werden wenn es um Verbesserungen der Verkehrsanbindung Aurichs geht

Am 21. April möchte die Initiative LuMA „Lebensqualität und Mobilität für Aurich“ in Aurich zeigen, dass es vielfältige Formen alternativer Mobilität gibt, die mithelfen können, die Folgen der gegenwärtigen Belastungen zu vermindern.

Mitglieder Hauptversammlung RV Ems-Jade e.V. am 17.02.2018 durchgeführt.

Wilhelmshaven (EJBEx). Die alle zwei Jahre stattfindende Mitglieder-Hauptversammlung des RV Ems-Jade e.V. wurde planmäßig durchgeführt.

Die Wahlen im Vorstand brachten folgendes Ergebnis:

- ✓ Vorsitzender Hans-Joachim Zschesche (WHV) durch Wiederwahl
- ✓ Stv. Vorsitzender Bruno Braun (AUR) durch Wiederwahl
- ✓ Stv. Vorsitzender Dip. Ing. (FH) Horst Waleczek (JEV) **neu im Vorstand!**
- ✓ Schatzmeisterin/Finanzen Hildegard Zschesche (WHV) durch Wiederwahl

Zu Kassenprüferinnen wurden gewählt Frau Ursula Werdermann und Frau Gerda Nettlich beide aus Jever.

Ausgeschieden sind Dr. Joachim Krug (WHV) und Helmuth Cohrs (FRI).

Die Regionalverbände Oldenburg-Land, Südwest Niedersachsen (Osnabrück) und Ems-Jade e.V. bündeln gemeinsam ihre Arbeit.

OL-OS-WHV-HB (EJBEx). Wenn es um Projekte bei Bahn und Bus geht, die über die Grenzen der einzelnen Regionalverbände hinausgehen, soll es in Zukunft eine gemeinsame, einheitliche und abgestimmte Handlungsweise geben.

Diesen Vorschlag unterbreitete der stv. Landesvorsitzende Werner Stommel vom Regionalverband Oldenburg-Land aus Wildeshausen. Dass es solche Themen genug gibt, wurde auf der ersten gemeinsamen Versammlung am 16.02.2018 in Oldenburg besprochen und abgesegnet. Um nicht von jedem RV eigene und wild in die Landschaft gemachte Forderungen einzubringen, die letztlich doch nicht zum Erfolg führen ist geplant, diese vorher untereinander mit dem Fachwissen der einzelnen Vorstände zu besprechen und dann bei dem entsprechenden Aufgabenträger durch Gespräche einzufordern.

Auslöser für die erste gemeinsame Arbeit ist die Ankündigung der GroKo in Berlin nach deren Zustandekommen, ein „Sonderprogramm für weitere Streckenelektrifizierungen“ bei der Deutschen Bahn bis 2025 aufzulegen.

Hierzu hat sich die Arbeitsgemeinschaft Gedanken gemacht, entsprechendes Für und Wider durchgesprochen und dann für folgendes Ergebnis ausgesprochen:

1.	Die Strecke Oldenburg - Osnabrück (1502 / RE 18) , möglichst weitgehend zweigleisig. Begründung: Ermöglichung von Güterverkehr zwischen Wilhelmshaven - Osnabrück - Herford - Umfahrung Altenbeken - Kassel - Main - Süddeutschland - Österreich/Schweiz zur Entlastung des Nadelöhrs Oldenburg - Bremen - Hannover. RE 18 mit Elektrotriebwagen Wilhelmshaven – Osnabrück, bessere Fahrgast- und Betriebsqualität.
2.	Die Strecke Oldenburg - Leer 2. Gleis, Elektrifizierung ist bereits vorhanden. Begründung: 2. Gleis mit Nordumfahrung Leer für Güterzüge Richtung Seehafen Emden und umgekehrt; Geplant: Wunderline Groningen (NL) –Leer – Oldenburg - Bremen für Güter- und Personenverkehr.
3.	Die Strecke Cuxhaven - Bremerhaven Begründung: Durchbindung von RE 8 und RE 9 bis Cuxhaven; Seehafenverkehre, bessere Fahrgast- und Betriebsqualität.

Dieser gemeinsame Vorschlag wurde an den Landesvorsitzenden PRO BAHN Niedersachsen Björn Gryschka weitergeleitet. Dieser gibt alle gebündelten Vorschläge weiter an die damit befassten Gremien im Nds. Landtag.

Streckenausbau Oldenburg-Wilhelmshaven kommt gut voran. Richtungsgleis Sande-Ellenserdammersiel kurz vor Freigabe.

Sande/Ellenserdammersiel (EJBEx). Der Ausbau des Streckenabschnitts Richtungsgleis Sande-Ellenserdammersiel (Schwarzer Raabe) kommt gut voran und soll im April freigegeben werden. Danach wird unverzüglich das andere Richtungsgleis in Angriff genommen.

Positiv beeinflusst wurde der Bau durch das lang anhaltende milde Wetter, die lange Regenzeit hat wohl keine Behinderungen mit sich geführt. Auch die ersten Maste für die kommende Oberleitung wurden bereits gesetzt. Wichtiger Baufortschritt in Ellenserdammersiel (Planfeststellungsabschnitt 4): Bis Anfang März 2018 wurde die erste Lärmschutzwand errichtet. Die Wand hat eine Höhe von zwei Metern über Schienenoberkante und besitzt auf Wunsch der Dorfgemeinschaft eine moosgrüne Farbe.

Ferner wurde dort dem „Schwarzen Brack“, ein alter Meereseinschnitt mit besonderes weichen Untergrund, im Gleisverlauf der Schrecken genommen, im dem eine feste, unterirdische Betonbrücke eingebaut wurde.

Siehe folgende Bildergalerie hierzu im Link:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/oldenburg-wilhelmshaven>

Flixbus greift auch auf der Schiene mit Flixtrain an

Bremen/Osnabrück (DPA). Für Bahnreisende gibt es auf zwei Strecken nun auch wieder dauerhaft eine Alternative zu Intercity und ICE der Deutschen Bahn. Der Fernbus-Anbieter Flixbus vermarktet nach einer Testphase auf Dauer Fahrkarten für Verbindungen zwischen Köln und Hamburg sowie Stuttgart und Berlin. Die Fernzüge fahren unter der Marke „Flixtrain“. Fahrgäste sollen zahlreiche Umsteigemöglichkeiten in Fernbusse erhalten.

Vom 24. März an soll der Zug täglich außer mittwochs im Regelbetrieb zwischen Köln und Hamburg pendeln. Flixbus hatte zuletzt zur Weihnachtszeit für zwei Wochen den früheren HKX (Hamburg-Köln-Express) fahren lassen. „Von Düsseldorf, Essen oder Köln ist man per Flixtrain ohne Umstieg genauso schnell in Hamburg wie mit dem ICE“, versprach Flixbus-Gründer André Schwämmlein. Ein Flixbus-Sprecher erklärte gegenüber Radio Bremen, dass Bremen nicht auf der Trasse liege, die von der DB Netz für die Verbindung Hamburg – Köln genehmigt wurde. Daher gibt es keinen Halt in Bremen, dafür aber in Osnabrück. Für 2019 sollen aber weitere Trassen beantragt werden, erklärte der Sprecher.

Mit Sparpreisen von knapp zehn Euro wird die Deutsche Bahn unterboten – jedoch bleibt zunächst offen, wie groß das Sparpreis-Kontingent sein wird. Die Züge stellt und betreibt wie beim HKX das Nürnberger Unternehmen Bahn Touristik Express, Flixbus übernimmt wie beim Bus nur den Vertrieb.

Auch auf der Strecke Berlin-Stuttgart über Hannover und Frankfurt fährt Flixbus nicht selbst. Das Bus-Unternehmen hatte die Zugverbindung im August wiederbelebt, nachdem der Betreiber Locomore sie im Mai wegen Insolvenz eingestellt hatte. Betreiber ist seither das tschechische Unternehmen Leo Express.

Anmerkung der EJBEx Redaktion: Leider muss man sagen, wird der Bahnknoten Bremen Hbf. wieder nicht angefahren, was vorher der HKX auch nicht gemacht hat. Die Züge fahren zwischen Osnabrück und Hamburg über die südliche Güterumfahrung. Damit sind sie zwar schneller in Hamburg, doch gehen nach unserer Meinung sehr viele Fahrgäste durch auslassen des Bremer Hauptbahnhofes verloren. Ferner muss die Anfahrt aus unserer Region über Oldenburg nach Osnabrück zum Flixtrain mit einer gesonderten Fahrkarte (Nds. Ticket) erfolgen, was die Fahrt dann natürlich schon verteuert. Deshalb haben nur die Fahrgäste den günstigsten Vorteil, die an der Strecke des Flixtrain wohnen und zusteigen können.

Mehr Pünktlichkeit – weniger Kontrollen

BERLIN (Quelle NWZ). Die Deutsche Bahn will die Pünktlichkeit ihrer Züge verbessern und mit einem digitalen „Check-In“ Fahrkartenkontrollen reduzieren. „Für ein Unternehmen, das viel unter freiem Himmel arbeitet, ist die Zunahme extremer Wetterphänomene eine echte Aufgabe. Wir bauen deshalb derzeit mit Hochdruck ein „Lagezentrum Pünktlichkeit“ auf“, sagte Bahnchef Richard Lutz der „Bild am Sonntag“.

In dem Lagezentrum sollten künftig aus allen Bereichen die Informationen zusammenlaufen, die die Bahn zur Verbesserung der Pünktlichkeit brauche, erklärte der Bahnchef. Dadurch solle es bei Unwettern zu weniger Ausfällen kommen.

Dass die Bahn 2017 das von ihm ausgerufene „Pünktlichkeitsziel“ (81 Prozent aller Fernzüge sollten pünktlich ankommen) nicht erreichte, führt Lutz unter anderem auf Stürme und die Sperrung der Rheintalbahn zurück. „Unser Ziel im Fernverkehr liegt für dieses Jahr bei 82 Prozent“ sagte der Bahnchef.

Ein neues digitales „Check-In“ solle zudem ab Mai Fahrkartenkontrollen im Fernverkehr reduzieren. Wer eine Platzreservierung habe und sich selbst übers Smartphone eingecheckt

habe, werde nicht mehr kontrolliert. Der Zugbegleiter wisse dann künftig, dass auf diesem Platz der eingetragene Fahrgast sitzt.

Hat die Region doch noch Chancen auf den Wiederanschluss an den DB Fernverkehr?

Schienenpersonenfernverkehr 2. Versuch!

Länder sehen Bund in der Verantwortung für den Bahnfernverkehr

Der Bundesrat drängt darauf, dass der Bund seiner Verantwortung zur Stärkung des Schienenfernverkehrs nachkommt. Am 23. März 2018 beschloss er einen Gesetzentwurf, der den Bund rechtlich verpflichtet, im Schienenfernverkehr zumindest ein Grundangebot zu gewährleisten sowie einen Schienenpersonenfernverkehrsplan zu entwickeln.

Seit Jahren kontinuierlicher Abbau im Fernverkehr

Zur Begründung der Gesetzesinitiative verweisen die Länder auf den seit 1996 zu beobachtenden Abbau des Fernverkehrsangebots in Deutschland. So habe sich das Streckennetz um rund 3.700 km verkürzt. Acht Großstädte und **21 Oberzentren hätten ihre Fernverkehrsansbindung verloren** und bei weiteren 122 Städten habe sich die Zahl der haltenden Fernverkehrszüge halbiert. Ohne gesetzgeberisches Handeln sei eine Fortsetzung dieser Entwicklung zu befürchten. Mit der Bereitstellung der Schienenwege oder der Konzeption von Trassen allein, werde der Bund seiner Verantwortung nicht gerecht. Darüber hinaus gerieten die Länder unter wachsenden Druck, zusätzliche Leistungen anzubieten, die quasi Fernverkehrscharakter haben. Entgegen der Vorgabe des Grundgesetzes habe der Bund bislang kein Gesetz erlassen, um seine Verantwortung für den Fernbahnverkehr zu regeln.

Bundesrat ergreift erneut Initiative

Der Gesetzentwurf soll nun Abhilfe leisten. Er wird über die Bundesregierung an den Bundestag weitergeleitet. Mit dem neuen Beschluss ergreift der Bundesrat in der Sache bereits zum zweiten Mal Initiative: Bereits Anfang 2017 hatten die Länder einen entsprechenden Gesetzentwurf beim Bundestag eingebracht. Dieser griff das Anliegen jedoch nicht auf, weshalb die Vorlage mit Ablauf der letzten Legislaturperiode dem Diskontinuitätsgrundsatz unterfiel.

Zum Hintergrund

Seit der Bahnreform im Jahr 1994 obliegt dem Bund die Daseinsvorsorge für den Fernverkehr, während die Länder für den Regionalverkehr verantwortlich sind.

(Quelle Plenum Kompakt/PRO BAHN aktuell)

*Wir wünschen allen Mitgliedern
Fahrgästen & PRO BAHN Freunden
ein ruhiges und schönes
Osterfest 2018*

