

PRO BAHN

Gemeinnütziger Fahrgastverband
Regionalverband Ems-Jade e.V.



An die
politischen Entscheidungs- und Mandatsträger
in den Landkreisen Wittmund und Friesland
sowie der Stadt Wilhelmshaven und den
Inseln Wangerooge, Spiekeroog und Langeoog
(siehe E-Mail Anschriftenfeld)

**Fahrgastverband PRO BAHN
Regionalverband Ems-Jade e.V.**
Regionalvorsitzender
Hans-Joachim Zschiesche
Goedenser Weg 8
26386 Wilhelmshaven
Stadtbuslinie 4 -Benlepstraße (Zwiebelturm)
Telefon: 04421 - 84635 (AB)
E-Mail: h.zschiesche@pro-bahn.de
Internet: <http://www.pro-bahn.de/ems-jade>

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen:
HZ/HW/JUC

Datum:

13.09.2018

Offener Brief zum Thema Zugausfälle auf der RB 59 (Wilhelmshaven-Sande-Jever-Wittmund-Esens mit Anschluss zu den Inseln).

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die offenbar nicht enden wollenden Zugausfälle auf der NWB Linie RB 59 zwingen uns zum Handeln und erneuten Aufruf an Sie, hier möglichst gemeinsam ein politisches Vorgehen durch Landesverkehrsminister Herrn Dr. Bernd Althusmann energisch einzufordern.

Als Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Ems-Jade e.V., hatten wir am 28.08.2018 ein Vorstandsgespräch mit der Regionalleitung der NordWestBahn GmbH im Restaurant „Stellwerk“ in Sande. Zugegen war auch der Geschäftsführer der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade Herr Tilli Rachner. Bei diesem Gespräch wurden alle möglichen Punkte aber auch Lösungen angesprochen. Die NWB reagierte darauf jedoch mit in einer bisher nicht bekannten Dimension: am 11.09.2018 gab es einen kompletten Zugausfall von 06:00 bis 13:00 Uhr auf der stark touristisch geprägten Strecke der RB 59 zu verzeichnen!

Unsere Beobachtungen machen deutlich:

- ☹ Berufspendler kehren der NWB den Rücken und greifen auf das Auto zurück.
- ☹ Die Nachfrage der Fahrgäste ist rückläufig und somit fahren die Züge fast leer durch die Region, obwohl das Zugangebot im Spätverkehr auf der RB 59 bereits Zuwächse für Reisende im Fern- und Nachtverkehr ab Bremen/Hannover andeutete.

Bankverbindung:
Sparda-Bank Münster (Westf) eG
BIC: GENODEF1S08 IBAN: DE46 4006 0560 00004615 66

Mitglied im PRO BAHN-Bundesverband e.V.
Gemeinnützigkeit anerkannt durch Finanzamt Wilhelmshaven
Eingetragen im Vereinsregister Oldenburg unter VR 160211

- ☺ Die Landkreise und der VEJ erarbeiten Konzepte, um mehr Menschen die Möglichkeit zu geben, auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu wechseln, aber auf der Schiene verhält sich das dort tätige Verkehrsunternehmen in großem Maße dem gegenüber kontraproduktiv.

Hier sollte mit allen Mitteln und politischer Nachhaltigkeit, auch gegenüber der Landesnahverkehrsgesellschaft eingeschritten werden!

Die Landräte Sven Ambrosy (FRI) und Holger Heymann (WTM), sowie der Samtgemeindebürgermeister und Stadtdirektor Esens Harald Hinrichs waren bereits in der Sache aktiv. Aber reicht das, Schaden vom öffentlichen Schienen-Personennahverkehr zu vermeiden?

Ist nicht jetzt der Besteller, der zuständige Landesverkehrsminister in Hannover, auch als oberster Chef der LNVG gefordert?

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Joachim Eschiesche

Regionalvorsitzender



ZUGAUSFÄLLE

Verkehrsminister soll nun eingreifen

von [Melanie Hanz](#)

FRIESLAND / WILHELMSHAVEN - Angesichts immer häufigerer Zugausfälle auf der Strecke RB 59 Wilhelmshaven-Sande-Jever-Wittmund-Esens mit Anschluss zu den Inseln hat **Pro Bahn**-Regionalvorsitzender [Hans-Joachim Zschiesche](#) in einem offenen Brief die Politiker und Verwaltungen zwischen Wilhelmshaven und Esens zum gemeinsamen Handeln aufgefordert: „Es gilt, möglichst gemeinsam energisch ein politisches Vorgehen durch Landesverkehrsminister Dr. Bernd Althusmann einzufordern“, so Zschiesche.

Anlass seines Schreibens ist, dass sowohl am 11. als auch am 13. September von 6 bis 13 Uhr kein einziger Zug auf der Strecke Wilhelmshaven-Esens fuhr. Und obwohl es erst Ende August ein Gespräch des Pro Bahn-Vorstands mit der Regionalleitung der Nordwest-Bahn GmbH in Sande gegeben habe, bei dem alle möglichen Lösungen des Personalproblems angesprochen worden sei, habe die Nordwest-Bahn nur mit Zugausfällen reagiert.

Laut Pro Bahn wird bereits jetzt deutlich: Berufspendler kehren der Nordwest-Bahn den Rücken und fahren wieder Auto. Die Nachfrage der Fahrgäste ist rückläufig und somit fahren die Züge fast leer durch die Region, obwohl das Zugangebot im Spätverkehr auf der RB 59 bereits Zuwächse für Reisende im Fern- und Nachtverkehr ab Bremen/Hannover andeutete.

„Landkreise und VEJ erarbeiten Konzepte, um mehr Menschen auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu wechseln, aber auf der Schiene verhält sich das Verkehrsunternehmen in großem Maße kontraproduktiv“, kritisiert Zschiesche.

**Melanie Hanz**Agentur Hanz
Redaktion Jever**Tel:** 04461 965311[SCHREIBEN SIE MIR](#)[LESEN SIE MEHR VON MIR](#)**NEWSLETTER & ALERTS: AUCH UNTERWEGS IMMER INFORMIERT MIT NWZONLINE****WhatsApp-Service**

Top-News & Eilmeldungen

Topthemen-Newsletter

Ausgewählt von unserer Redaktion

NWZonline-App

Eilmeldungen per Push-Nachricht

FRIESLAND 

LBEG bohrt Löcher im Landkreis

FRIESLAND/MK – Wie tragfähig sind die Kleiböden im Landkreis Friesland? Wie hoch ist in ihnen der Anteil von Ton, Schluff, Sand und Wasser? Um diese und weitere Fragen zu klären, untersucht das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) vom 10. bis 21. September Kleiböden westlich des Jadebusens. Es geht um die Erforschung der Baugrundeigenschaften. Die Experten bringen mit ihrer Bohranlage bis zu 14 Kernbohrungen in eine Tiefe von etwa fünf Metern nieder. Anschließend werden die Bohrkern im Labor untersucht.



Zugausfälle und kein Ende: Vor kurzem wandte sich Wittmunds Landrat Holger Heymann per Brief an die Geschäftsführung der NordWestBahn. Besonders auf der RB 59 zwischen Wilhelmshaven (Foto) und Esens kam es in diesem Jahr zu einer Vielzahl von Zugausfällen. DPA-FOTO: ASSANIMOGHADDAM

Wenn ein Zug nach Nirgendwo fährt

MOBILITÄT Immer wieder fallen in diesem Jahr bei der NordWestBahn Züge aus – Wie kann das passieren?

„Still No Doubt“ spielt in Sande

SANDE/LD – Heute Abend spielt die Gruppe „Still No Doubt“ in der Gaststätte „Zur Scharfen Ecke“ in Sande. Zu hören gibt es Coverrockmusik. Beginn ist im Sommergarten um 19 Uhr. Der Eintritt ist frei.

Mitten in der Sommerzeit erkranken mehr Triebfahrzeugführer als sonst. Das ist kein Zufall, hört die WZ aus Mitarbeiterkreisen. Die Geschäftsführung hat eine andere Erklärung dafür.

VON MALTE KIRCHNER

FRIESLAND – „Es fährt ein Zug nach Nirgendwo“: Von diesem Lied, das Christian Anders im Jahre 1972 erstmals zu Gehör brachte, können Reisende der Regionalbahn (RB) 59 zwischen Wilhelmshaven und Esens in diesem Jahr auch ein Liedchen singen. Immer wieder kam es dort zu Zugausfällen, oftmals sogar mehrfach täglich. Entlang der Strecke liegen unter anderem die Bahnhöfe Jever, Schortens/Heidmühle und Sande.

Zwar gelang es der NordWestBahn in der Regel, Ersatzbusse zu organisieren. Doch Zeitpläne sind für den Reisenden mit dem so genannten Schienenersatzverkehr oftmals nicht zu halten. Anschlusszüge werden nicht erreicht, die Reise dauert dann länger. Immer wieder wurde dieser Frust auch bei der WZ vorgetragen. In diesen Tagen hat sich Wittmunds Landrat Holger Heymann eingeschaltet. In einem offenen Brief fordert er die NordWestBahn auf, Abhilfe zu schaffen. Er weist besonders auf die negativen Auswirkungen auf den Tourismus in der Region hin. Die NordWestBahn begründet die Ausfälle damit, dass eine ungewöhnliche hohe Zahl von Triebfahrzeugführern erkrankt ist.

Doch was ist das für eine Krankheitswelle, die mitten im Hochsommer auftritt und laut dem offenen Brief Heymanns schon im Frühjahr ihren Anfang nahm?

Gespräche mit früheren und aktiven Mitarbeitern der NordWestBahn, die anonym bleiben wollen, zeichnen ein anderes Bild der Lage: „Die Lokführer sind am Limit“, sagte einer von ihnen der WZ. Es ist die Rede von langen Schichten, ambitionierten Dienstplänen, die aufgrund der dichten Taktung kaum zu schaffen seien, und von fehlenden Zeitpuffern, die zulasten der Pausenzeiten gehen. Es gebe zudem mitunter harte Schichtübergänge zwischen Früh und Spät. Auch die Urlaubsplanung sei ein Konfliktthema. Zwar bewege sich die NordWestBahn im Rah-

NORDWESTBAHN: VIER LINIEN IM WESER-EMS-NETZ UND SEIT DEM JAHR 2000 UNTERWEGS

Die NordWestBahn bestimmt nicht selbst, wohin und wie oft sie fährt. Stattdessen hat sie einen Verkehrsvertrag mit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die den Nahverkehr „bestellt“. Das Land hat das Weser-Ems-Netz erstmals im Jahr 1998 europaweit ausgeschrieben.

Im Jahr 2000 wurde der Betrieb im Weser-Ems-Netz aufgenommen. Im

Jahr 2016 gewann die NWB erneut die vier Linien. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum Jahr 2026. Bedient werden die Strecken Wilhelmshaven-Osnabrück (RE 18), Wilhelmshaven-Bremen (RE 19), Wilhelmshaven-Esens (RE 59) und Osnabrück-Bremen (RE 58).

Regionalverkehr trägt sich – anders als der Fernverkehr – nicht durch die Fahrpreise. Das Land schießt deshalb niedersachensweit

300 Millionen Euro pro Jahr zu, damit die Anbieter auf ihre Kosten kommen.

Der Steuerzahler möchte natürlich nicht, dass mehr als nötig gezahlt wird: Deshalb werden die Leistungen ausgeschrieben. Kommt ein Anbieter wie die NWB seinen Pflichten nicht nach, werden Strafzahlungen an die LNVG fällig – auch, wenn stattdessen ein Busverkehr organisiert wird. Auf diese Weise soll das Eisenbahn-

unternehmen dazu angehalten werden, alles Erdenkliche zu tun, um wieder auf der Schiene zu fahren. Davon ausgenommen ist lediglich, wenn höhere Gewalt im Spiel ist – wie etwa ein Orkan.

850 Mitarbeiter hat die NordWestBahn. Seit Januar 2017 gehört sie der Transdev in Berlin. Vorher waren auch die Stadtwerke Osnabrück und die VWG Oldenburg beteiligt.

men des gesetzlich Erlaubten. Aber sie nehme – so der Vorwurf – keine Rücksicht auf die Belastbarkeit der Mitarbeiter. Die Ausfälle entstünden deshalb oftmals dadurch, dass Triebfahrzeugführer wegen völliger Erschöpfung arbeitsunfähig geschrieben werden.

Wo auch immer die Ursache liegt: Leidtragende sind am Ende die Reisenden, deren Züge ausfallen, wenn die Dis-



NWB-Geschäftsführer Dr. Rolf Erfurt. FOTO: NORDWESTBAHN/VP

ponenten in Osnabrück trotz aller Bemühungen keinen Ersatz finden. Lokführern, die Zusatzsätze übernehmen, winken Prämien. Die vielen Ausfälle zeigen jedoch, dass selbst dies nicht immer zur Lösung führt. Die NordWestBahn übe sich deshalb in Schadensbegrenzung, sagt ein früherer Mitarbeiter. Sie lasse bevorzugt Fahrten auf der RB 59 ausfallen. Diese Linie ist nämlich kürzer als zum Beispiel die Strecke Wilhelmshaven-Osnabrück. Da die NWB für selbstverschuldete Zugausfälle pro ausgefallenen Kilometer Strafgebühren an die Landesnahverkehrsgesellschaft zahlen muss, sei Ostfriesland besonders betroffen.

Konfrontiert mit einem ausführlichen Fragenkatalog

zu den Arbeitsbedingungen und den Zugausfällen zeigte sich die NordWestBahn auf WZ-Anfrage sofort gesprächsbereit. An einem Zusammentreffen in dieser Woche in der Meldestelle der Regio-S-Bahn beim Bremer Hauptbahnhof nahmen neben Geschäftsführer Dr. Rolf Erfurt außerdem Henning Schlange, Betriebsratsvorsitzender für Niedersachsen/Bremen, und der zuständige Regionalleiter für das Weser-Ems-Netz, Christian Hartwig, teil.

Die drei zeichnen ein gänzlich anderes, positives Bild von den Arbeitsbedingungen und nennen andere Ursachen für die Zugausfälle. Die Dienstpläne würden in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung erstellt und auch die Betriebsärztin sei involviert, sagt zum Beispiel Hartwig. Im Dienstplan minutiös vorgegebene Arbeitsschritte wie das Rangieren oder das so genannte Aufrüsten von Fahrzeugen entsprächen branchenüblichen Referenzwerten und werden auch mit Arbeitnehmervertretern überprüft. Und entstehen trotzdem Verzögerungen, würden die Lokführer nicht alleine gelassen. Zusammen mit der Leitstelle suche man

de, seien die Tageszeiten. So sollen Frühschichten zulasten anderer Zeiten möglichst mit Lokführern abgedeckt werden, da am Morgen viele Berufstätige unterwegs sind. Dennoch: „Jeder Ausfall schmerzt uns. Wir sind uns zudem der politischen Bedeutung und der für den Tourismus bewusst.“

Ob es denn eine Missstimmung unter den Triebfahrzeugführern gebe? Betriebsratsvorsitzender Schlange schüttelt mit dem Kopf. „Die Arbeitsbelastung ist eher gleich geblieben“, widerspricht er Vermutungen, die

„Eingriffe Dritter“
haben die Zahl der
Ausfälle laut
NordWestBahn
deutlich erhöht

NordWestBahn müsse infolge des vor zwei Jahren neu geschlossenen Verkehrsvertrags sparen. Zur Sprache kommen auch die hohe Zahl langjähriger Mitarbeiter – als Zeichen für Zufriedenheit –, das vorbildliche Gesundheitsmanagement und einvernehmlich geschlossene Betriebsvereinbarungen.

„Wir sparen nicht am Personal“, sagt der Geschäftsführer und verweist auf den akuten Fachkräftemangel in der Branche. Bundesweit fehlen 1200 Triebfahrzeugführer. Die NordWestBahn habe derzeit zwar ausreichend viele Beschäftigte für das Steuern der Züge. Aber sie wirbt permanent um neue Kräfte. In den Auswahlverfahren fallen viele durch, weil die Anforderungen hoch sind. Zulasten der Beschäftigten gehe all das nicht: Das Aufkommen an Überstunden sei gering: Es liege im Weser-Ems-Netz der-

zeit bei monatlich aktuell zwei pro Triebfahrzeugführer.

Und wo liegt dann die Ursache für die vielen krankheitsbedingten Ausfälle? „Die sind unterschiedlich“, sagt Geschäftsführer Erfurt. Er benennt die so genannten „gefährlichen Eingriffe Dritter“ als einen aktuell maßgeblichen Faktor. Menschen, die sich in suizidaler Absicht vor einen Zug werfen, sind ein Tabuthema – die Gefahr von Nachahmern ist groß. Das Tabu sorgt allerdings auch dafür, dass die Auswirkungen unsichtbar bleiben. Dazu zählt, dass jene, die an den Schalterhebeln eines Zugs sitzen, nicht ausweichen und nicht rechtzeitig bremsen können, in das menschliche Elend einer anderen Person unfreiwillig hineingezogen werden. Leider hätten diese Eingriffe im Weser-Ems-Netz deutlich zugenommen. Betroffene Triebfahrzeugführer werden gesundheitlich begleitet. Das loben selbst die Kritiker. Doch die unterschiedlich langen Ausfälle seien schwer zu kompensieren – selbst mit Leihlokkführern. Bevor diese eingesetzt werden können, sind zunächst Fahrzeug- und Streckenkunde vorgeschrieben. Diese Ausbildungseinheiten dauern je nach Vorwissen unterschiedlich lange, meist aber mehrere Wochen. Die NWB arbeite aber daran.

Die tariflichen Bedingungen für die Lokführer werden ab dem Jahr 2019 sogar noch besser, heißt es seitens der NordWestBahn. Diese umfassen zusätzlich mögliche Urlaubstage, neue Vorgaben zu Schichtübergängen und zu freien Wochenenden. Das klingt gut, doch die Kritiker befürchten, die Personalengpässe, die von der NWB nicht gesehen werden, könnten sich dann weiter verschärfen.

Kommentar

Verfahren

VON MALTE KIRCHNER

Der NordWestBahn war nach der Aufnahme ihres Betriebs im Jahr 2000 etwas gelungen, was die Deutsche Bahn zu der Zeit jahrelang nicht geschafft hatte: Sie baute neues Vertrauen in die Zukunft des Bahnverkehrs in der Region auf. Genauso leicht wie die neuen Triebwagen sich gegenüber den betagten Zugkolonnen der DB präsentieren, gelang es der NWB auch, sich bei Reisenden als verlässlicher Partner im Nahverkehr zu etablieren. Besonders die Küstenbahn-Strecke Sande-Esens, die Ende der 1990-er Jahre noch auf der Streichliste stand, blühte neu auf.

Umso nachdenklicher stimmt es einen, dass ausgerechnet diese Strecke nun durch die vielen Zugausfälle negativ in den Fokus geraten ist. Anders als in Friesland hat sich in Ostfriesland bereits die Politik eingeschaltet. Die NordWestBahn zeigt sich gesprächsbereit – das ist ein gutes Zeichen. Gleichwohl bleiben viele Fragezeichen, wie es zu dieser verfahrenen Situation kommen konnte. Offen bleibt auch, wie die Aussagen der NWB mit denen von früheren und heutigen Mitarbeitern gegenüber den WZ in Einklang gebracht werden können.

Fest steht: Jeder ausgefallene Zug kostet die NWB nicht nur Geld, er nagt vor allem an ihrem Ansehen, das mühevoll aufgebaut wurde.



Anzeige

WZonline.de