

Ems-Jade-Bahn-Express

Aktuelles Mitteilungsblatt online des Fahrgastverbandes PRO BAHN
Regionalverband Ems-Jade e.V. für Fahrgäste in der Ems-Jade-Region.

26386 Wilhelmshaven, 27. März 2014

Kampf um Ausschreibung Teilnetz Ems-Weser beginnt.

DB Regio AG und Metronom Eisenbahngesellschaft mbH bewerben sich ebenfalls.

Wilhelmshaven (EJB). Die Würfel für den künftigen Personenverkehr auf der Schiene sind gefallen, die europaweite Ausschreibung der Landesnahverkehrsgesellschaft Hannover mbH (LNVG) ist im Europäischen Amtsblatt erfolgt. Damit steht weitestgehend fest, wie das Angebot ab Dezember 2016 aussieht. Lediglich der Betreiber wird noch gesucht, bisher war dies die Nordwestbahn GmbH, ein Tochterunternehmen des französischen VEOLIA Konzerns.

Der härteste Konkurrent der Nordwestbahn GmbH dürfte die DB Regio AG sein, aber auch die Metronom Eisenbahngesellschaft mbH aus Uelzen ist im Wettbewerb. Die DB Regio AG hat schon lange verlauten lassen, dass sie das Ems-Weser Netz auf jeden Fall zurück haben möchte. Die Fahrgäste sollten dabei die Gewinner sein. Die DB Regio AG kann mit ihren Möglichkeiten von Personal und Fahrzeugen erheblich punkten, obwohl die LNVG vorschreibt, die bisherigen 43 Fahrzeuge des Typ Alstom Lint 41 zu übernehmen. Es sind sogar weitere Fahrzeuge des bei den Fahrgästen nicht unbedingt beliebten Typs bestellt worden.

Nicht sehr beliebt deshalb, weil die Kursbuchstrecke 392 (KBS), künftig **RE 18 (Regionalexpress Strecke) Osnabrück-Oldenburg-Wilhelmshaven** mit einer Länge von 160 km eine Fernverkehrsstrecke darstellt, aber die bisherigen Fahrzeuge samt Fahrplanangebot nur einen Standard für Regionalbahnen aufweist. Hier könnte die DB Regio AG z.B. geneigt sein, frei werdende Doppelstockwagen von der Emslandstrecke im Wendezugverkehr auf der **RE 18** einzusetzen, um die Qualität für Fahrgäste zu erhöhen. Andererseits könnte die Weiterführung des bereits vorhandenen Zwischentaktes Oldenburg-Osnabrück nach Wilhelmshaven für den Übergang zum Fernverkehr (Ruhrgebiet usw.) in Osnabrück interessant werden. Ob dies allerdings von der LNVG auch geplant ist, lässt sich bisher in der Ausschreibung nicht erkennen. Als Fahrgastverband hätten wir uns gewünscht, dass wenn schon neue Lint Triebwagen, dann wenigstens die neueste Version des dreiteiligen **Lint 81 in der Version eines Regionalexpress**. Es sollen künftig mehr Züge auf nachfragestarken Verbindungen verkehren, dass Platzangebot wird erhöht.

Die zu erwartende Fertigstellung der Elektrifizierung nach Wilhelmshaven wird ebenfalls im Betreibervertrag berücksichtigt werden. Diese wäre für den Anschluss der Regio S-Bahn auf der **RE 19** von und nach **Bremen-Wilhelmshaven mit Flügelung in Oldenburg** wichtig. Ferner ist geplant, mehrere Direktzüge von Wilhelmshaven nach Bremen verkehren zu lassen.

Für die Küstenbahn KBS 393 **Esens-Sande-Wilhelmshaven**, künftig neu **RB 59 (Regionalbahn Strecke)** wird festgelegt, die Zugbegleiterquote auf 100% zu erhöhen. Dies kommt in punkto Sicherheit den Fahrgästen sehr entgegen, doch ist diese Maßnahme bei mehrteiligen Zügen theoretischer Natur, da die Zugbegleiter nicht während der Fahrt den Triebwagen wechseln können, sondern nur an den Stationen. Die Flügelung von Zügen im Bahnhof Sande in Richtung Esens wird wohl erst nach Beendigung der Aus-Umbaumaßnahmen dort möglich sein, um die nervenden Umsteigevorgänge zu reduzieren.

Der Fahrgast wird in den kommenden Monaten gespannt sein dürfen, wie und wer das Rennen um den Betreibervertrag gewinnt. Im Juli läuft die Bewerberfrist ab. Unterlegene Mitbewerber können dann noch gegenüber der LNVG eine Klage einreichen, sollten diese sich ungerecht bei der Bewerbung behandelt fühlen. Zumindest dürfen die Fahrgäste erleben, welche wirklichen Verbesserungen auf sie zukommen, die bei anderen Strecken in unseren umliegenden Regionen schon längst an der Tagesordnung sind. Auf der berühmten „Küstenklatschwelle“ wird schon lange und offen darüber geredet: Fährt hier eines Tages wieder die Deutsche Bahn, wird vieles anders und besser, auf den Stationen samt Service und auch die Baustellen werden schneller fertig.



Metronom Oberstock 2. Klasse



Metronom Oberstock 1. Klasse

So werden Fahrgäste im „Metronom Nordsee-Takt“ auf der Strecke Cuxhaven-Hamburg (115 km) bedient: Ein fünfteiliger Doppelstock-Wendezug mit einer dieselelektrischen Lok der BR 246 009-5 Bombardier aus dem Fahrzeugpool der LNVG Niedersachsen. Dieser Wunsch nach mehr Qualität wird wohl mit der bereits vorhandenen Zwischentaktlösung (Oldenburg-Osnabrück) für Fern-Reisende auf der künftigen Expresslinie RE 18 Wilhelmshaven-Oldenburg-Osnabrück ein Traum bleiben.

Fotoquelle (3) Wikipedia