

# 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, 21. Juni 2014

## Bahnhof Varel: Doch Abriss der Überführung?

Neue Erkenntnisse zum noch ausstehenden Umbau des Mittelbahnsteigs.

---

**Varel** (EJB). Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies hat eine neue Entwicklung beim barrierefreien Übergang zum Gleis 3 des Vareler Bahnhofs aufgezeigt. Nach seinen Informationen, die er Bürgermeister Gerd-Christian Wagner in Varel mitteilte, lägen jetzt sämtliche Berechnungen vor, die eine Entscheidung über Abriss oder Sanierung ermöglichen.

Da der Abriss circa 800000 Euro günstiger sei und von der Deutschen Bahn auch nur diese preisgünstigere Variante bezahlt würde, müsse jetzt noch die Entscheidung mit der obersten Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden, ob die Denkmaleigenschaft entzogen wird, teilte Bürgermeister Wagner in einer Erklärung mit. Sobald diese Entscheidung vorliege, würden die erforderlichen Gelder zur Verfügung gestellt, damit zügig ein barrierefreier Übergang entsteht.

Ursprünglich hatte die Bahn geplant, den Übergang anzuheben und mit Fahrstühlen zu versehen. Diese Maßnahme war laut Bahn für 2017 geplant.

Der Regionalverband Ems-Jade im Fahrgastverband PRO BAHN forcierte bislang einen gesicherten und höhengleichen Fahrgastübergang im Bereich des Fahrradstandes neben dem Güterschuppen. Als Vorlage dient PRO BAHN der Übergang im Bahnhof Norden (Ostfriesland).

## Führerstandsmittfahrt auf dem Hümmlinger Schienenbus.

Nordstrecke WHV Bohnenburg zum Bahnhof Sande.

---

**Wilhelmshaven** (EJB). Wer noch nicht die Gelegenheit genutzt hat, mit dem Hümmlinger Schienenbus in Wilhelmshaven zu fahren, hat nun online die Gelegenheit, von Bohnenburg nach Sande aus Sicht des Lokführers zu fahren. Eisenbahnfotograf Norman Noll hat hierzu einen zweiteiligen Film drehen können und diesen bei You Tube eingestellt.

Teil 1: <https://www.youtube.com/watch?v=U-iXhBP4iIU>

Teil 2: <https://www.youtube.com/watch?v=7II6II2Es1o>

Weitere Bahnbilder aus der Region können unter [Bahnbilder.de](http://Bahnbilder.de) ebenfalls abgerufen werden. In die Suchmaske dort bitte Wilhelmshaven eingeben.



Die Bilder zeigen den Schienenbus mit Fahrradwagen unter der Brücke bei Bohnenburg.

Foto 2x: Norman Noll



## HUXL Lint 41 von ALSTOM in Braunschweig übergeben.

Hauptuntersuchung XL für 24 Lint 41 der ersten Generation.

---

Braunschweig (EJB). Im ALSTOM Werk Braunschweig wurde jetzt der erste hauptuntersuchte Lint 41 an die LNVG Niedersachsen übergeben.

Die bekannte Fachzeitschrift „*Regionalverkehr*“ hat sich in seiner neuesten Ausgabe mit dem Fahrzeug beschäftigt. Den Bericht mit all den Neuerungen, die in das Fahrzeug eingebaut werden, **haben wir als pdf Datei angehängt.**

## Einheitliche Linienbezeichnung für SPNV ab 12/2014.

Alle Nord-Bundesländer betroffen / Bessere Übersicht für Bahnkunden.

---

**Hannover** (EJB). Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird es neue Linienbezeichnungen für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen geben. So wird die bisherige Kursbuchstrecke (KBS) 392 Wilhelmshaven-Osnabrück künftig als „RE 18 (Regionalexpress)“ bezeichnet. Die KBS 393 Wilhelmshaven-Sande-Esens wird „RB 59 (Regionalbahn)“. In der Ausgabe vom 27. März 2014 haben wir darüber bereits berichtet.

Hierzu haben wir Ihnen auch die aktuelle **LNVG.info** Juni 2014 als Anhang beigefügt. Zusätzlich war aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren, dass zu den Liniennummern auch Marketingnamen wie z.B. „Küstenbahn“ oder „Jade-Weser-Bahn“ eingeführt werden sollen, um auch eine optische Verschönerung im Fahrplan herbeizuführen.

PRO BAHN ist sehr aufgeschlossen für Neuerungen und Änderungen, wenn diese sich positiv für den Kunden und Fahrgast auswirken. So war es eine sehr positive Überraschung, dass sich die LNVG Niedersachsen und das Land Bremen für zusätzliche, durchgehende Verbindungen zwischen Bremen und Wilhelmshaven und umgekehrt, künftig RE 19, ab September 2014 entschieden haben. Damit hat hier keiner so schnell gerechnet.

Was uns aber noch ein wenig Bauchweh bereitet ist die Tatsache, dass die künftige RE 18 Linie von und nach Osnabrück mit einer Regionalbahn bedient wird. Da passen Bezeichnung und Angebot nicht zusammen. Für den Fernverkehr wäre die bereits ab Oldenburg vorhandene Zwischentaktlösung eine Option. Vielleicht gelingt hier ja auch noch eine Überraschung.

## Lärmschutz beginnt bereits am Waggon.

Hestya Tank Farm Wilhelmshaven setzt Kesselwagenzüge neuester Generation ein.

---

**Wilhelmshaven** (EJB). Lärmschutz an den Bahnstrecken ist zurzeit in aller Munde. Da ist von passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Rede, fünf Meter hohe Wände werden kilometerlang hochgezogen, Wohnhäuser erhalten neue Fenster usw. Dabei fängt der Lärmschutz eigentlich schon bei Personen- und Güterwaggons selber an. Das früher so ohrenbetäubende Kreischen beim Bremsen gehört weitestgehend der Vergangenheit an. Bei den Personenzügen ist diese Entwicklung weit vorangeschritten, bei den Güterzügen dauert es etwas länger. Doch auch hier sind schon Ganzzüge mit Flüsterbremse unterwegs. Hierzu eine Erklärung von Eisenbahnfotograf Norman Noll.



Die Flüsterbremse, der Unterschied ist deutlich zu hören: Besteht ein Güterzug aus Waggons mit aktueller Bremstechnik, dann rollt er leiser durchs Land als ein Verbund aus alten Wagen. Dabei sorgt allerdings nicht etwa das Verzögern des Zuges für unterschiedlich lauten Krach, vielmehr ist die Auswirkung der verschiedenen Bremsbeläge auf die Lauffläche der Räder entscheidend: Alte Bremsklötze aus Grauguss schleifen Riefen in die stählernen Laufflächen von Eisenbahnrädern, was wiederum für das starke Abrollgeräusch der Wagen sorgt. Besonders laut wird es, wenn die rauen Räder über ein ebenfalls raues Gleis rollen. Wird hingegen mit Sohlen aus einem Komposit-Werkstoff (K-Sohle) gebremst, bleiben die Räder glatter und der Lärmpegel sinkt.

K und LL Sohle, die Umrüstung der Fahrzeuge kostet Geld. Pro Bestands Güterwagen rechnen Industrie und DB bei der K-Sohle mit über 5.000 Euro Umbaukosten, weil das gesamte Bremssystem der Güterwagen umgebaut und neu zugelassen werden muss.

Mit Nachdruck haben deshalb Industrie, Eisenbahnunternehmen und Wagenhalter an einer kostengünstigeren Flüsterbremse für die Umrüstung gearbeitet. Die Bremssohlen sollen einfach austauschbar sein, ohne technische Umbauten am Fahrzeug selbst. Ergebnis dieser Entwicklung ist die Verbundstoff-Bremssohle vom Typ "LL". Diese Bezeichnung steht für "low noise, low friction" - wenig Lärm, niedriger Abrieb. Die Kosten der LL-Sohle bewegen sich bei etwa einem Drittel der Kosten der K-Sohle. Die Testfahrten des im Dezember 2010 mit mehreren europäischen Bahnen und Wagenhaltern gestarteten "EuropeTrains", dessen Güterwagen überwiegend mit LL-Verbundstoff-Bremssohlen ausgestattet waren, wurden erfolgreich abgeschlossen. Die LL-Sohlen wurden hierbei europaweit in der Praxis und unter unterschiedlichsten topografischen, klimatischen und infrastrukturellen Bedingungen auf ihre Auswirkung auf den Radverschleiß und auf das Fahrverhalten geprüft. Die Zulassung der LL-Sohle ist im Juni 2013 erfolgt.

Der Umbau auf LL-Sohlen ist zwar kostengünstiger als auf K-Sohle. Zusätzlich zu den Umbaukosten entstehen jedoch aber deutlich höhere Betriebskosten. So müssen Bremsen und Radsätze in kürzeren Abständen inspiziert werden, Radsätze sind häufiger abzdrehen, die LL-Sohlen sind deutlich teurer als heutige Grauguss-Bremssohlen.



Einer neuer GATX Ganzzug vor der Beladung.

Foto: Norman Noll

## Was will man in Oldenburg denn nun eigentlich?

Grüne fordern Einstellung des PFA 1 für die Stadtstrecke.

**Oldenburg** (EJB). In der Stadt Oldenburg scheinen die Uhren in Sachen Bahnausbau fast täglich umgestellt zu werden. Auf der einen Seite möchte man den Ausbau der Stadtstrecke verhindern und durch eine sündhaft teure Bahnumgehung ersetzen. Um dieses Ziel zu erreichen haben Bürgerinitiativen rund 8500 Einwendungen von Bürgern, Unternehmen usw. herbeigeführt. Darauf hin hat die DB AG bereits angefangene Lärmschutzmaßnahmen an den Häusern der Stadtstrecke vorerst wieder eingestellt. Wozu Lärmschutz, wenn die Strecke evtl. doch abgebaut wird.

Damit sind die Oldenburger aber nun auch wieder nicht einverstanden und fordern die DB auf, damit weiter zu machen. Diese denkt aber nicht daran, weil man nicht weiß, wo die Sache nun hingeht: Bahnumfahrung oder doch Stadtstrecke.

Nun haben die Grünen den Rat der Stadt Oldenburg bzw. die DB AG aufgefordert, die Planfeststellung 1 aufzugeben und dabei auf die Prüfung der 8500 Einwände zu verzichten. Grund sei ein ähnlicher Fall im Bundesland Baden-Württemberg, ferner sei die Planung nicht begründet, weil u.a. auf der Pferdemarktbrücke die Züge nur mit 60 km/h und die Hunteklappbrücke mit 30 km/h befahren werden dürfen. Das muss man nun verstehen! Kein Zug fährt mit 120 km/h durch den Bahnhof dort.

Wozu also der Aufwand mit dem Bürgerbegehren? Kann es sein, dass das Licht am Horizont für die Umfahrung doch dunkler wird? Ob die Bürger mit ihrem Begehren allesamt auch Recht bekommen, steht auf einem anderen Blatt Papier.

Die Bahn wird keine Lärmschutzmaßnahmen weiter an der Stadtstrecke durchführen, bis die Sache, auch vor Gericht, geklärt sein dürfte. Die bisherige Rechtsprechung war für erweiterten Lärmschutz an der bisherigen Strecke ausgelegt. Planungen für eine Bahnumfahrung einschließlich Bau werden dagegen Jahre in Anspruch nehmen. **Lesen Sie den Bericht der NWZ im pdf Anhang.**



*Sommerzeit ist auch Urlaubszeit.  
Wir wünschen allen eine gute Fahrt und Erholung.*