

Für die berühmte eine Mark plus Mehrwertsteuer wurden die Gleisanlagen der Deutschen Bundesbahn einst an die EVB verkauft, die seinerzeit rund 50 noch verbliebenen Mitarbeiter sahen einer ungewissen Zukunft entgegen. Heute umfasst das Schienennetz der „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe“ (EVB) 285 Kilometer, zählt 220 Beschäftigte und befördert gut eine Million Fahrgäste. Hinzu kommen gut 3,4 Millionen Bus-Fahrgäste und rund eine Million Tonnen Fracht im Schienengüterverkehr.

Ende Dezember brachte die EVB den „Aufschwung nach Bremerförde“, wie es der Vorsitzende des GDBA-Bezirks Hamburg, Uwe Matthias, deutlich machte. Mit einer Sternfahrt in drei Sonderzügen wurde das verbesserte Nahverkehrsangebot auf der Schiene im Elbe-Weser-Raum gefeiert.

Einen nicht zu unterschätzenden Anteil am Erfolg des Unternehmens „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe“ hat das Land Niedersachsen. „Wir vermieten der Nordseebahn und der EVB neue Triebwagen aus unserem

Millionen für die Infrastruktur



Das Schienennetz wird immer weiter ausgebaut. Zudem sorgt eine „integrierte Reisekette“ für hohe Akzeptanz bei den Fahrgästen.

Fahrzeugpool“, machte Staatssekretär Werren deutlich. Zwischen Cuxhaven und Bremerhaven konnte das Angebot so um 26 Prozent gesteigert werden. Insgesamt investiert das Land rund 15 Millionen Euro in neue Fahrzeuge und die Infrastruktur der EVB.

Die Folge: Das Zugangebot zwischen Bremen und Bremerhaven konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich erweitert werden. Künftig werden 22 schnelle Regionalexpress-Züge die Strecke befahren; das entspricht einer Verdopplung schneller Züge innerhalb von nur sechs Jahren.

Unter der Marke „Nordseebahn“ organisiert die EVB, gemeinsam mit der DB Regio, künftig einen Pendlerverkehr zwischen Cuxhaven und Bremerhaven. Damit stellt die Nordseebahn für alle Beteiligten eine Musterkooperation dar, macht der GDBA-Bezirksvorsitzende Uwe Matthias deutlich. Er begrüßt, das die Landesnahverkehrsgesellschaft, das Land Bremen, die EVB und die DB AG für ein vernetztes Angebot in der Region arbeiten. „Wichtig ist, dass es für die Mitarbeiter und die Fahrgäste eine Perspektive gibt.“

Gemeinsam mit dem Bundesvorsitzenden der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, nutze Uwe Matthias jüngst die Gelegenheit, sich vor Ort von der Leistungsfähigkeit der EVB zu überzeugen. Der Geschäftsführer der EVB erläuterte dabei ausführlich Struktur

und Ziele des mittlerweile fast 100 Jahre alten Unternehmens, das aus der 1907 gegründeten „Bremervörde-Osterholzer-Eisenbahn“ (BOE) hervorgegangen ist.

Seit dem Kauf von Strecken der Deutsche Bundesbahn im Jahr 1991 konnten die heutigen „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe“ deutlich expandieren. Mittlerweile hält man eine eigene Schienen-Infrastruktur vor, gibt es neben Schienen-Personenverkehren und Gütertransporten auch Busverkehre und eigene Reisebüros.

„Die EVB praktiziert schon jetzt, wovon Hartmut Mehrdorn bei der DB AG immer noch träumt“, macht der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, deutlich: die integrierte Reisekette – hier funktioniert sie, zum Wohle des Unternehmens und seiner Kunden. So sollen auf der Strecke Bremerhaven–Bremerförde–Hamburg-Neugraben vier nagelneue LINT-41-Triebwagen eingesetzt werden. Die EVB-Geschäftsführung geht davon aus, dass so der gestiegenen Nachfrage Rechnung getragen werden kann. Ersten Prognosen zufolge wird das Fahrgastaufkommen auf dieser Strecke von gegenwärtig rund 3 000 auf 5 000 pro Tag steigen. tz

Wann wird der Bahnhof in Euskirchen endlich so umgebaut, dass auch mobil eingeschränkte Personen ihre Züge ohne fremde Hilfe erreichen können? Diese Frage stellte der Vorsitzende des GDBA-Bezirks Köln, Helmut Heutz, anlässlich eines Ortstermins. Für ihn ist klar: Der Umbau ist längst überfällig.

Im Dezember 2000 hatte die Landesregierung mit der Deutschen Bahn eine Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von mehr als hundert Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen abgeschlossen. Ziel war es, die Bahnhöfe kundenfreundlicher und attraktiver zu gestalten. So fehlt es in Euskirchen seit Jahren an Toiletten für Bahnkunden, können ältere Menschen

Der Umbau

oder Behinderte die Bahnsteige nur über steile Treppen erreichen.

