

Reisebericht „*ungewöhnliche Insel – ungewöhnliche Bahn*“ von Wolfgang Just

Vorbemerkung:

Seit im Herbst 2016 bei einer Garnitur der „Marschbahnwagen“, damals noch von der Nord-Ostsee-Bahn betrieben, einen Kupplungsbruch erlitten hat und sämtliche dieser Garnituren sofort aus dem Verkehr gezogen wurden, herrschte auf der Marschbahn ein fröhliches Durecheinander an improvisierten Fahrzeugen, so schlimm, dass man jeden Modellbahner mit solchen Zügen glatt als vollkommen ahnungslos angepöbelt hätte. Dieses Chaos verringerte sich ein bisschen, als mit dem letzten Fahrplanwechsel die DB den Marschbahnverkehr übernahm. Sie hatte zwar die passenden Fahrzeuge immer noch nicht, verfügte aber bundesweit über ein paar entbehrliche Fahrzeuge. Da inzwischen die ersten Marschbahngarnituren wieder in den Dienst gestellt wurden, war es höchste Zeit, noch einmal das Provisorium zu nutzen, wenn man mit einer „richtigen“ Eisenbahn (d.h. für mich, mit Fenstern zum Öffnen) fahren will. Reisetag war der Freitag vor Pfingsten, der 2.6.17, nebenbei: mit Bilderbuchwetter.

Die Reise:

Bei der Anreise nach Altona begegnete mir der Zug, der eine Stunde vor meinem fuhr. Gezogen von einer der ex-NOB Diesel, BR 245, 5 weiß-rote Bomz, also die ex DR-Intercitywagen mit Seitengang und Fenstern zum Öffnen und ein Steuerwagen eines privaten Einstellers. Das ließ mich hoffen. In Altona kam mein Zug als RE von Westerland mit 10 Minuten Verspätung an. Aber: es war leider eine wieder auferstandene Marschbahngarnitur, jetzt mit DB Logo und zum eleganten blauen Dach gar nicht passenden türkisernen Türen. Zuglok war 1245 201. Also Pech gehabt. Aber eine Stunde warten wollte ich nicht. Wer weiss, was da noch unterwegs ist. Weitgehend planmäßig ging's dann nach Nordwesten. Der Zug füllte sich erst ab 9 Uhr, als die Schleswig-Holstein-Ticket Nutzer an Bord waren. Da ich über eine „nicht normale“ Fahrkarte verfügte, bin ich dann in Bredstedt (mit friesischem Zusatzschild Bräist) ausgestiegen. Nach kurzer Zeit fuhr dort der nach dem Glacier-Express „zweitlangsamste Schnellzug der Welt“ ein, der „SyltShuttlePlus“ Betrieblich als D-Zug eingestuft, im Aushangfahrplan aber als „SSP“ bezeichnet. Nur mit Fernfahrkarten benutzbar, obwohl er so ziemlich den kürzesten Laufweg hat, den je ein Fernzug hatte. Ein modernisierter, sehr ansprechend aussehender 628/928, in meinem Fall die Nr 509. Wohl auch der einzige schaffnerlose D-Zug, wie ich feststellte. Er fuhr gleich nach dem Wenden wieder zurück. An Bord 6 Fahrgäste, von denen 5 im falschen Zug waren und sich, weil sie eh kein geltendes Ticket hatten und ja auch kein Schaffner mitfuhr, gleich in die 1. Klasse setzten. Nach Zwischenhalt in Langenorn („e Hoorne“ auf friesisch) ging's nach Niebüll, wo die Fahrt erst mal zuende war. Nach ca einer Viertelstunde am Bahnsteig fuhr der D-Zug rückwärts in eine Abstellgruppe, um dann nach einem der nun zahlreicheren Führerstandswechsel des Lokführers wieder nach vorn zu fahren und an den abfahrbereit stehenden Auto-Sylt Shuttle anzudocken. Der Lokführer wechselte wieder nach hinten und konnte sich die Fahrt bis Westerland Däumchen drehend aus der Schlusslichtperspektive ansehen. Gezogen wurden wir, abweichend von der üblichen Regelung nicht von einer der neuen roten DB 245 sondern von 218 341 und 363. In Westerland kamen wir pünktlich an, waren aber noch nicht da, weil wir ja erst mal wieder rückwärts aus dem Verladebahnhof und vorwärts nach Gleis 5 an den Bahnsteig mussten. Während alle anderen Züge von Niebüll bis Westerland etwas über 30 Minuten brauchen, benötigt der „D-Zug“ von Bahnsteig zu Bahnsteig etwas über eine Stunde. (Das rechtfertigt sicher auch den höheren Fahrpreis).

Alle DB SyltShuttles hatten einen 628 als Schlussläufer. Das hat zur Folge, dass die bisher angehängten etwas umgebauten BDM-Wagen zum Transport von Fahrrädern und den Personen, die mit Fahr- und Motorrädern unterwegs waren, nicht mehr mitfährt, weil der Zug zu lang wäre wegen des Triebwagens. Die Abhilfe hat irgend ein ganz kreativer Mensch gehabt. Auf allen Zügen, die ich gesehen habe, stand auf dem letzten Wagen ein Kleinbus (ohne Fahrer). Das war der Sitzwagen für die Zweirad-Leute. Der Kleinbus wurde natürlich nicht entladen. Offenbar funktioniert das, man muss halt drauf kommen....

Es gibt ja inzwischen nach Anlaufschwierigkeiten auch einen privaten Autozug. Der hat entgegen dem DB-Zug nur Eindecker als Transportwagen und ist auch bei weitem nicht so frequentiert. Zuglok ist jeweils eine der DE 2700 (BR 1251) der NOB. Das dürften die letzten Aktivitäten der NOB überhaupt sein, denn eigentlich hat dieses Unternehmen seit Dezember 2016 nichts mehr zu tun. Allerdings habe ich auch als Regionalbahn für den Hindenburgdamm noch eine DE 2700 mit einer verkürzten Marschbahngarnitur gesehen.

Mein SSP war übrigebs ab Niebüll mit ca 20 Personen besetzt. Fast alle hatten Fahrräder dabei. Das mag die Variante sein, wie man jetzt die Radfahrer über den Hindenburgdamm befördert, so dass nur die Motorradfahrer im Kleinbus sitzen dürfen. Es gibt übrigens beim SSP eine Verbindung Westerland-Husum und an Wochenenden, praktisch mitten in der Nacht, eine von Westerland nach Altona. Kurioserweise existiert auch ein SSP, der gar nicht über den Damm fährt sondern von Niebüll nach Bredstedt. Und damit es noch komplizierter wird, gibt es für alle SSP auch noch Spezialtickets im Vorverkauf, die billiger sind als die regulären Fernzug-Tarife, aber immer noch teurer als die RE Züge, die ja nur die halbe Zeit brauchen.

Im regulären Zugverkehr habe ich dann noch einige der bunt gemischten Züge gesehen, bespannt alle mit 1245 aus dem Bestand der NOB, aber jetzt der DB zugehörig und auch eine rote 245 von DB Fernverkehr. Wagen waren weitgehend Interregios und „Rotlinge“ aus Süddeutschland, einer von der Südostbayernbahn.

Der IC-Verkehr findet immer noch mit 218-Pärchen statt.

Ich bin dann mit einem dieser ICs bis Husum zurückgefahren, um das Leben „in vollen Zügen zu genießen“. In Niebüll bekamen wir von einem VT der NEG (es war der österreichisch aussehende Triebwagen analog BR 5047) einen Bpmmz und einen Steuerwagen angehängt. Mit an diesem Tage üblicher Verspätung rollten wir in Husum ein. Dort rangierte in der von der NOB früher genutzten Abstellgruppe am südlichen Ende eine ex Köf III in orange mit Teilen von Marschbahngarnituren. Ich selbst fuhr mit einem 648 über Jübek und Schleswig bis Rendsburg, um dort auf einen IC aus Aarhus zu warten. Früher war in dieser Fahrplanlage mal ein Eurocity, und das war eine DSB-Gumminase. Jetzt ist es ein Intercity mit -laut Wagenstandsanzeiger nur 2 Wagen- also auch eine Gumminase. Dass der Zug Verspätung hatte, ohne dass ein Grund angegeben wurde, versteht sich. Anders als in früheren Zeiten fährt dieser Zug fahrplanmäßig ohne Halt von Rendsburg bis Hamburg Dammtor. Das habe ich noch nie erlebt, allerdings in diesem Zug auch nicht, denn der Fahrplan war durcheinander und man ließ uns hinter einer Regionalbahn herzuckeln. Die fehlerfrei in deutsch, dänisch und englisch gemachte Life-Ansage der Zugchefin begrüßte uns übrigens im Euro-, nicht Intercity. Dass das kein Eurocity mehr war, liegt vermutlich daran, dass es keinen gastronomischen Service gibt.

Letztes erwähnenswertes Detail dieser Fahrt war noch das AW Neumünster, in dem noch viele Einzelwagen aus Marschbahngarnituren standen, und hervorragend aufgearbeitet, wenn auch auf Hilfsdrehgestellen stehend, ein Bym, also Mitteleinstiegswagen der sattsam bekannten Bauart.

Fazit

Eine ungewöhnliche Fahrt auf gewöhnlichen Strecken. Es hat sich gelohnt

Wie es im Bericht von Wolfgang Just deutlich zum Ausdruck kommt, ist der Wageneinsatz im Regional-Zugverkehr der "Marschbahn" Hamburg-Westerland/Sylt nicht mehr ganz so 'bunt' wie noch im Spätherbst 2016 und am Anfang von 2017. Private Wagen (von Euro Express und BTE) fahren hier nicht mehr. Auch keine 628 mehr außerhalb von denen der SSP-Flotte. Wohl aber noch Wagen des DB-Betriebes 'Südostbayernbahn' (wie ja auch oben berichtet) und die ehem. Interregio-Wagen des 'Schleswig-Holstein-Express'. Auch n-Wagen sind noch immer im Einsatz. Die vielen eigentl. Marschbahn-Regio-Wagen aus ehem. NOB-Beständen, die auch während der beschriebenen Fahrt im Aw Neumünster gesehen wurden, lassen aber vermuten, daß 'Fremd-Wagen' (also die o. a. DB-Fahrzeuge) noch eine Weile nach/von Westerland rollen.- das aber wohl mit abnehmender Tendenz !

Inzwischen gibt es auch schon wieder Probleme beim Lokeinsatz im SPNV- und Regional-Zugverkehr der 'Marschbahn'. Bei den erst zwei Jahre alten 245.2-Maschinen sind erneute Hitzeprobleme aufgetreten und es gab wohl auch mittlerweile auch einige Motor-Schwierigkeiten. Deshalb auch der anhaltende DE-2700-Einsatz vor SPNV- u. Regional-Zügen nach/von Westerland.

Es bleibt interessant auf der 'Marschbahn' !