

Hamburg – Westerland:

Frischer Wind auf der Marschbahn

Fahrzeuge und Strecken standen zu lange im Abseits des Interesses von Erich Preuß

Bombardier stellte in Hennigsdorf einen kompletten Marschbahn-Zug vor.



Die neuen Reisezugwagen sind für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h gebaut und daher auch im Fernverkehr tauglich, mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm zugleich am 76-cm-Bahnsteig barrierefrei erreichbar.

➤ Ein neues Zeitalter im interregionalen Verkehr beginnt zwischen Hamburg und Westerland: Erstmals werden neu gebaute Fahrzeuge für den interregionalen Verkehr zur Verfügung stehen, die am 76-cm-Bahnsteig einen stufenlosen Einstieg ermöglichen. Der lokbespannte Zug erlebt eine Renaissance.

Am 28. April 2005 stellte Bombardier im Werk Hennigsdorf den ersten Vier-Wagen-Zug für die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) vor. Diese zu Connex-Verkehr gehörende Tochtergesellschaft hatte sich für diesen Wagentyp entschieden und setzt ihn zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 auf der 237 km langen

„Marschbahn“ Hamburg–Westerland ein. Die Nord-Ostsee-Bahn erhielt den Zuschlag für den Nahverkehr auf dieser Strecke. Die Deutsche Bahn fährt nur noch die Fernzüge (Intercitys) nach Westerland, ihre Tochtergesellschaft DB-Autozug die Autozüge, seit 2000 Sylt-Shuttle genannt, von Niebüll nach Westerland sowie



Zu jedem Sitz gehört ein Klapptisch, der Mehrzweckraum lädt die Radfahrer ein.



Breiter Zugang zur Toilette, auch für Rollstuhlfahrer.

während der Sommersaison die Autozüge aus Düsseldorf, Dortmund, Neu Isenburg und Kornwestheim nach Niebüll und Westerland.

Neue Fahrzeug-Qualität

Der Nahverkehr wird auf der Marschbahn schon durch die neuen Fahrzeuge eine andere Qualität erfahren. NOB-Geschäftsführer Karl-Heinz Fischer verwies in Hennigsdorf auf den Reisekomfort wie Klimaanlage, großzügige Sitzabstände, Niederflureinstieg und Luftfederung. Besonderes Augenmerk wurde auf die behindertenfreundliche Gestaltung gelegt. Die Fußbodenhöhe von 80 cm erlaubt bei den vorherrschenden Bahnsteighöhen von 76 cm selbst Rollstuhlfahrern einen ungehinderten Einstieg. Die breiten Türen und der Niederflureinstieg erleichtern Reisenden mit Kinderwagen und Fahrgästen mit viel Gepäck oder Fahrrädern den Einstieg.

Das wird den Reisenden schon deshalb auffallen, weil sich weder früher die Deutsche Bundesbahn noch heute die Deutsche Bahn besondere Mühe mit der Marschbahn gaben. Das älteste Fahrzeugmaterial und nicht akzeptable Fahrzeiten (abgesehen davon, dass die Strecke nicht elektrifiziert wurde) hinterließen den Eindruck, man brauche wegen der Monopolstellung nichts zu verändern. Denn wer nach Westerland möchte, muss die Eisenbahn über

den Hindenburgdamm benutzen. Die Flugverbindungen spielen im Gesamtverkehr keine Rolle. Und auch die Fähre von Rømø nach List benutzt nur einer von zehn Autofahrern, den meisten ist der Umweg über Dänemark zu weit.

Gefahr für den „Alleinvertretungsanspruch“ kam von der in Niebüll ansässigen Nordsee-Eisenbahngesellschaft neg, die am lukrativen Autopendel (jährlich etwa 440.000 Kraftfahrzeuge) zur und von der Ferieninsel mitverdienen wollte. Die Deutsche Bahn ließ die neg nicht an die Verladerrampen, sondern übertrug den Autozugverkehr ihrer Dortmunder Tochtergesellschaft DB-Autozug, die 2002 zum Eisenbahnverkehrs-



Fast alles, was motorisiert auf die Insel Sylt möchte, fährt mit dem DB-Autozug, auch die Bundeswehr und die Oldtimer-Busse.

unternehmen wurde und ihre Anlagen sowie das Know-how nicht Dritten überlässt oder mit ihnen teilt.

Der Gerechtigkeit halber muss man erwähnen, dass DB-Autozug in die Anlagen und das Abfertigungssystem kräftig investierte. In der Hauptsaison fahren die Züge alle 30 Minuten in Niebüll und in Westerland ab. In 35 Minuten fahren die Urlauber, die „bequem in ihren Fahrzeugen sitzen und entspannt die erste Meeresluft schnupfern“ (so die Werbung von DB-Autozug) ihrem Ferienglück entgegen. Ob die Überfahrt den seit 2003 geltenden Fahrpreis von 42 Euro (Pkw) wert ist, kann ein Außenstehender nicht beurteilen. An den verkehrsschwachen Tagen gibt es Ermäßigungen; Sylter bezahlen ohnehin nach einem anderen Tarif.

Als das Eisenbahn-Bundesamt monierte, den in ihren Fahrzeugen auf den Transportwagen Sitzenden stünde keine Notbremseneinrichtung zur Verfügung, beschaffte DB-Autozug von Graaf Transportsysteme 15 Doppelstock- und neun Einstock-Transporteinheiten.

In Niebüll entstand für die Instandhaltung der Fahrzeuge eine 12 Millionen Euro teure Halle. Die in Doppeltraktion eingesetzten neun Diesellokomotiven der Baureihe 215 sollen durch im Verbrauch wie in den Instandhaltungskosten sparsamere Lokomotiven ersetzt werden, die des Vorspanns nicht mehr bedürfen. Sie wurden 2005 getestet.

Ein Gleis zu wenig

Der Betrieb mit Vorspannlokomotiven weist auf ein Dilemma der Marschbahn hin. Sie ist nicht durchgehend zweigleisig. Die Züge werden infolge Kreuzungen oft aufgehalten und sollen bei der Weiterfahrt wenigstens gut beschleunigen, um den Streckenabschnitt rasch für den nächsten Zug zu räumen. Insbesondere der Abschnitt Niebüll – Westerland ist während der Saison dicht belegt. Den Lokomotivvorspann finden wir bei den Intercitys und DB-Autozügen. Investitionen in die Streckenkapazität wären nötig, sind aber nicht vorgesehen. Der Reisende empfindet die Reisezeit von mehr als drei Stunden für die Fahrt von Hamburg zur Insel Sylt als zu lang, abgesehen vom fehlenden Komfort. Der allein wird bei der Nord-Ostsee-Bahn für die Wahl des Verkehrsmittels Eisenbahn auch

nicht ausschlaggebend sein. Er ist aber ein erster Schritt, der zeigt, dass es nicht bei den modernisierten Bundesbahn-Silberlingen bleiben muss. Die Nord-Ostsee-Bahn erprobt die Fahrzeuge im Sommer 2005 in Schleswig-Holstein. Bis Dezember sollen, so wurde es im Frühjahr gesagt, rund 60 Wagen ausgeliefert werden, die restlichen 30 folgen bis zum Frühjahr 2006. Connex bzw. die Nord-Ostsee-Bahn führen vier Zugkategorien ein, die neben den „Produkten“ der Deutschen Bahn verwirren, zumal die Gattungsnamen wie Sprinter nicht das halten, was sie versprechen. Der „Marschbahn-Express“ fährt als lokomotivbespannter Regionalzug von Hamburg nach Westerland. Von Heide an hält er auf allen Stationen. Der „Marschbahn-Sprinter“ ist mit dem „Marschbahn-Express“ identisch, nur hält er bereits nördlich Itzehoe auf allen Stationen.

Dreiteilige Triebwagen der Bauart Talent sind die „Marschbahnzüge“ zwischen Heide und Itzehoe sowie Husum bzw. Niebüll und Westerland.

Der „Sylt-Express“ ist wie der „Marschbahn-Express“ zwischen Hamburg und Westerland unterwegs, je ein Zugpaar fährt aber als Fernzug nach Berlin und in Richtung Rhein-Ruhr. Besonders wegen dieser Züge bemühte sich die Nord-Ostsee-Bahn, dass ihre Züge in Hamburg auf dem Hauptbahnhof beginnen oder enden und nicht in Altona. Für den Hauptbahnhof machten im Sommer 2005 die für die Zuweisung der Trassen Verantwortlichen wenig Hoffnung. Der sei überbelegt. Hans Leister von Connex war aber voller Hoffnung. Das Verwaltungsgericht Köln hat allerdings eine entsprechende Anweisung des Eisenbahnbundesamtes im Eilverfahren aufgehoben, so dass der Hauptbahnhof für diese Züge einstweilen tabu bleibt.



Gegenüber den bisher verkehrenden Zügen sind die NOB-Züge ein gewaltiger Innovationssprung. Auch die Strecke wartet auf eine Verjüngungskur.

Nach Redaktionsschluss:

Am 23. Juni 2005 teilte die Landesregierung in Kiel mit, dass der DB-Vorstand in einem Gespräch mit dem neuen Verkehrsminister Dietrich Austermann zugesagt habe, den vollständig zweigleisigen Ausbau der Marschbahn mit Dringlichkeit zu prüfen. Zugleich ließ Austermann verlauten, dass die DB zugesagt habe, nach Möglichkeiten zu suchen, um auch Zügen der NOB die Durchfahrt bis zum Hamburger Hauptbahnhof zu ermöglichen. Wenige Tage zuvor war bekannt geworden, dass das Eisenbahnbundesamt angeordnet hatte, dass die NOB für die Züge aus Westerland Trassen bis zum Hauptbahnhof bekommen soll. Das Verwaltungsgericht Köln setzte die Entscheidung des EBA allerdings vor allem wegen Mängeln der Arbeitsweise des EBA außer Kraft. Vorausgegangen war diesem Spitzengespräch, dass Austermann angekündigt hatte, die Ausschreibung des Ost-Netzes rund um Lübeck auszusetzen. Das wiederum bringen Kritiker in Zusam-

menhang mit der Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde, für die Austermann am 23. Juni die Zusage einholte, dass der erste Spatenstich noch im Oktober stattfinden solle. Es bleibt spannend, welchen Wert die Zusagen der DB haben. Es gibt zahllose Projekte, die eine hohe Dringlichkeit haben, und deren Finanzierung dennoch in weiter Ferne liegt – und es gibt ein vitales Interesse der DB AG, vorwiegend dort zu investieren, wo ihre eigenen Verkehrsgesellschaften fahren. Auch ist der DB seit langem bekannt, dass Aufsichtsbeamte in Hamburg-Dammtor die Leistung der Verbindungsbahn steigern könnten. Diese müssten freilich von DB Station&Service beschäftigt werden, und das scheint ein sehr großes Problem zu sein, obwohl die DB ein integrierter Konzern ist, zu dem auch das Netz gehört. Ob Austermann das gewusst hat?

Die Redaktion