

Nordfriesland Tageblatt vom 18.07.2018 , Seite 9

Bayrische Waggon auf dem Damm

Doppelstockwagen der DB Regio sollen Kapazitätsprobleme auf der Marschbahn reduzieren

Ralf Henningsen

Niebüll/Sylt Jetzt sind sie da – seit Sonntag rollen die Doppelstockwagen über den Hindenburgdamm. Die zwei-stöckigen Personenwagen waren Teil des Maßnahmenpakets, das das Spitzentreffen von Politik und Bahn Anfang Juni in Berlin hervorgebracht hatte. Nun müssen die Doppelstockwagen beweisen, ob sie der Sylter Hochsaison gewachsen sind.

Damals hatte der Kieler Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) erklärt, er wisse nicht, ob die angekündigten Doppelstockzüge eine gute Idee seien, um die Kapazitätsprobleme auf der Marschbahn in den Griff zu bekommen. „Aber alles, was die Not der Strecke lindern helfen kann, soll versucht und getestet werden.“

Am Sonntag waren bereits mehrere Doppelstockzüge unterwegs, gestern sollten es vier sein. Die Doppeldecker pendeln zwischen Husum und Westerland, fahren teilweise aber auch durch bis Hamburg-Altona.

„Wir freuen uns, dass wir mit dem Einsatz von Doppelstockwagen die Qualität und Kapazität der eingesetzten Reservewagen erhöhen und gleichzeitig mehr Kapazität als in den Marschbahn-

wagen anbieten können“, erklärte gestern Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis in der Hamburger Bahnzentrale.

Die Doppelstockwagen hat die DB Regio aus Bayern übernommen. Insgesamt stünden zwölf Wagen der Bauart 750/755 zur Verfügung, erläuterte Meyer-Lovis. Dieses Modell gehört zur Serie 1993, deren Konstruktion auf die Züricher S-Bahn zurückgeht und die größtenteils bei Bombardier hergestellt wurde. Baugleiche Doppelstockwagen setzt die DB-Regionalbahntochter auch auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein ein.

Die Doppelstockwagen sind mit den Marschbahn-Loks der Baureihe 245 kompatibel und werden mit sogenannten n-Steuerwagen kombiniert. Durch den Einsatz der Doppelstockwagen wächst die Kapazität eines Zuges von 500 Passagieren (sechs Marschbahnwagen) auf 620 Passagiere in fünf Doppelstockwagen. Der gemischte Einsatz der roten Doppelstockwagen und der blauweißen Marschbahnwagen ist technisch aber nicht möglich, erläuterte Meyer-Lovis.

Die DB Regio setzt ihre „Dostos“ auf der Marschbahnstrecke ein, weil nach wie vor nicht alle 90 Personenwagen

zur Verfügung stehen. Die Kupplungsprobleme der blauweißen Reisezugwagen sind zwar behoben, doch zwei Wagenparks (bestehend aus vier oder sechs Wagen) sind außer Betrieb. Bei einem wird das Drehgestell einer Revision unterzogen, bei dem anderen ein Unfallschaden repariert. Er war am 15. November 2017 im Bahnhof Elmshorn entgleist.

Die ersten Reaktionen auf den Einsatz der Doppelstockwagen in der Facebook-Gruppe der Pendler sind durchaus vielversprechend. „Vernünftige Auf- und Abgänge“, lobte ein Facebook-Nutzer. „Nur die Türen zwischen den Waggonen sind sehr schmal und könnten dem einen oder anderen zum Verhängnis werden“, hieß es in einem Facebook-Beitrag.

„Ich habe bisher nur Positives gehört“, bestätigte gestern auch Pendler-Sprecher Achim Bonnicksen. Dabei ließen die ersten Ankündigungen noch Zweifel aufkommen: Die Personenwagen stammen von 1993, sind also 25 Jahre alt und verfügen über keine Klimaanlage. Doch trotz der sommerlichen Temperaturen wurde bislang keine Kritik am Komfort laut.

© 2018 PMG Presse-Monitor GmbH

Norddeutsche Rundschau vom 18.07.2018 , Seite 16

Wichtiger Baustein für die Energieversorgung

Brunsbüttel Einmal mehr rückte das geplante Flüssiggas-Terminal beim Brunsbütteler Elbehafen in den Fokus. Thilo Rohlf, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, suchte bei seiner Sommertour das Gespräch mit Hafenchef Frank Schnabel. Begleitet wurde er von Landrat Stefan Mohrdieck, Bürgermeister Peter Hollmann und dem FDP-Ratsherrn und Landtagsabgeordneten Oliver Kumbartzky.

Schnabel unterstrich einmal mehr die Bedeutung einer guten Infrastruktur, zu

der ein Ausbau der B5 bis Brunsbüttel ebenso zählten wie der zweigleisige Ausbau des Industriegleises bis Wilster sowie dessen Elektrifizierung bis Itzehoe.

Schwerpunktthema war allerdings das Gasterminal. Das zieht nicht nur Investitionen nach sich, sondern gilt auch als Motor für neue Arbeitsplätze – wenn sich energieintensive Unternehmen in Brunsbüttel niederlassen. Auch die vorhandenen Werke, so die einheitliche Meinung der Runde, dürften von der Anlage profitieren. Und, zumindest in der Bauphase, ebenfalls regionale

Mittelständler.

Rohlf: „In Brunsbüttel schlägt das industrielle Herz Schleswig-Holsteins. Deshalb ist es mir wichtig, stets einen kurzen Draht mit der Region zu halten, damit wir genau wissen, wo der Schuh drückt und wo wir unterstützen können. Die Energiewirtschaft ist eines der zentralen Kompetenzfelder der Westküste und das LNG-Terminal ein wichtiger Baustein für die Energieversorgung der Zukunft – da brauchen wir den Schulterschluss.“ *rp*

© 2018 PMG Presse-Monitor GmbH