

Wie man mit dem historischen Triebwagen von Eckernförde nach Kappeln kommt

Anders reisen: Der historische Triebwagen VT 628 bringt jedes Wochenende fünfmal Fahrgäste von Eckernförde nach Kappeln und zurück. Warum das auf einmal mit dem Segen der Bahn geht.

Von Cornelia Müller

Eckernförde

Im Alter da ankommen, wo alles begann: VT 628 erfährt diesen Moment im stolzen Verkehrsmittel-Alter von 35 Jahren. Das Fahrzeug Baujahr 1986 war der erste moderne Doppeltriebwagen der Bahn, der auf Schleswig-Holsteins Schienen rollte. Auf der Strecke Kiel-Eckernförde-Flensburg wurde er 1987 in Süderbrarup in Dienst gestellt.

Seit dem Wochenende 17./18. Juli ist der mintgrüne Zug wieder eine Attraktion. Er bedient bis Oktober die frühere Kleinbahnstrecke Eckernförde-Kappeln. Einen Extra-Haltepunkt in Lindaunis hat man ihm sogar gebaut.

Langsam mahlende Mühlen der Bahn waren in diesem Fall Fehlanzeige. Binnen drei Monaten haben Land, Bahn-Tochter Nah.SH, die Angelter Dampfeisenbahn Kappeln und die Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster (IKN) das charmante Verkehrsprojekt aus dem Boden gestampft, das nebenbei auch für die Verkehrswende wirbt.

Urlaub in Schleswig-Holstein: Zwischen Eckernförde und Kappeln Nostalgie

Das Erlebnis mit nostalgischen Momenten beginnt mit dem Einstieg am Bahnhof Eckernförde. Da wartet jetzt sonnabends und sonntags ein dritter Zug an den Gleisen, wo die roten Regionalbahnen Richtung Kiel und Flensburg halten – dieser Dieseltriebwagen, mit dem die Geschichte der „Regionalschnellbahn Schleswig-Holstein“ begann.

„Der wirkt ja fast modern“, denke ich. „Aber die nachträgliche Bemalung im Graffiti-Stil mit Schlei-Motiven ist eine Schau.“ Ich hatte vergessen, dass die Zugform damals kantig war. Beim genauen Hinsehen fällt es auf. Drinnen wecken die orangefarbenen Plüschsitze mit Beinfreiheit spontan Erinnerungen.

Alle, die mitfahren, erwartet ein Team engagierter Freiwilliger. Jonas Hoffmann ist Lokführer einer privaten Bahngesellschaft und in der Freizeit Chef des VT 628. Ihm ist es Ehrensache, für die IKN Fahrgäste zu kutschieren. Die IKN ist Betreiber des historischen Wagens, der Eigentum des DB-Museums ist und sonst in Neumünster steht.

Land und Bahn machen Tempo für Zugfahrten an der Schlei

Niels Fichter und Max Christensen sind vom Museumsverein Angelner Dampfeisenbahn. Sie ist Eigner der Museumstrasse ab Süderbrarup und holte die IKN an Bord des Projekts. Die beiden jungen Männer wechseln sich an den zunächst dreizehn geplanten Eckernförde-Kappeln-Wochenenden als Zugbegleiter ab. Und sie sichern mit einem Kollegen mittels Flaggen kleine Bahnübergänge oder stellen Weichen per Hand.

Thomas Kittel, Chef und Stifter der IKN, macht es sich bequem bei der „zweiten Jungfernfahrt von VT 628 über die Schlei“. Er plaudert mit alten Bekannten: vier Herren von der Interessengemeinschaft norddeutscher Eisenbahnfreunde. Wer auf Züge abfährt, ob Originalformat oder Modellmaßstab, „lässt sich das hier nicht entgehen“, betont Sven Nissen aus Kiel. Er stand morgens bei der ersten Schleiquerung des Oldies an der Brücke von Lindaunis Brücke „fürs historische Foto“.



Quelle: Sven Nissen

Obwohl die Akteure keine Zeit für Werbung hatten, steigen in Eckernförde zehn Fahrgäste ein. Die vierköpfige Familie mit bepackten Fahrrädern gerät zufällig in den VT 628. Sie hatte die üblichen Tickets für die rote Regionalbahn bis Süderbrarup. Von dort hätte sie zum Ziel Kappeln radeln müssen. Nun nutzt sie Chance.

Alle weiteren Fotos: Cornelia D. Müller

Fotos aus dem Zug von der Strecke Eckernförde-Kappeln sind rar

Abfahrt mit Tuten. Schnell fährt der Wagen an, aber er rattert lauter als heutige Züge. Man kann noch Fenster öffnen. Durch die Glastür zum Lokführerstand blickt man aufs Gleis voraus. Die Radler-Familie hat Handy und Fotoapparat im Dauereinsatz. Bei Lindaunis wird es unruhig. Alle wollen Bilder vom neuen schlichten Haltepunkt. „Hier hielt kein Zug mehr, seitdem es VT 628 gibt. Mit der Regionalbahn war die alte Trasse passé“, erläutert Kittel.

Ohne mit der Wimper zu zucken hat das Land jetzt 250 000 Euro hingeblättert für den Bahnsteigbau in wenigen Wochen während baubedingter Schließzeiten der historischen Brücke. Mit der Bahn-Tochter Nah.SH sowie den Angelnern und IKN wurde der Plan im Eiltempo ausgeheckt und jede Lücke in Genehmigungsregularien genutzt.

Doppeltriebwagen wirbt nebenbei für Urlaub in Schleswig-Holstein

„Bahnfahren die besondere Note geben, Urlauber und Einheimische begeistern und von der Straße holen“, resümiert Jochen Kiphard. Der Mann für Fahrpläne bei Nah.SH will heute prüfen, „ob die Taktung hinhaut“. Diese Sondertouren auf der eingleisigen Strecke bis Süderbrarup mit einzufädeln, war nicht einfach. Zugbegleiter Fichter beruhigt. „Wir sind in der Zeit“, versichert er.

Zwischendurch ruft er das Bahn-Video von 1987 auf Youtube auf dem Handy auf. Das damalige Bundesbahn-Magazin präsentierte den Festakt zur Ehre unseres Triebwagens, mit dem wir gerade neben Waggonen der Dampflokzeit in Kappeln eintreffen, ausführlich. Meine Faszination steigert sich noch auf der Rücktour, denn die Bahnfreaks steuern Details zur Strecke bei. Als ich in Eckernförde aussteige, weiß ich: Auch meine Fotos sind nun „historisch“.



Niels Fichter von der Dampfeisenbahn ist im VT 628 Zugbegleiter und kontrolliert die Fahrkarten.



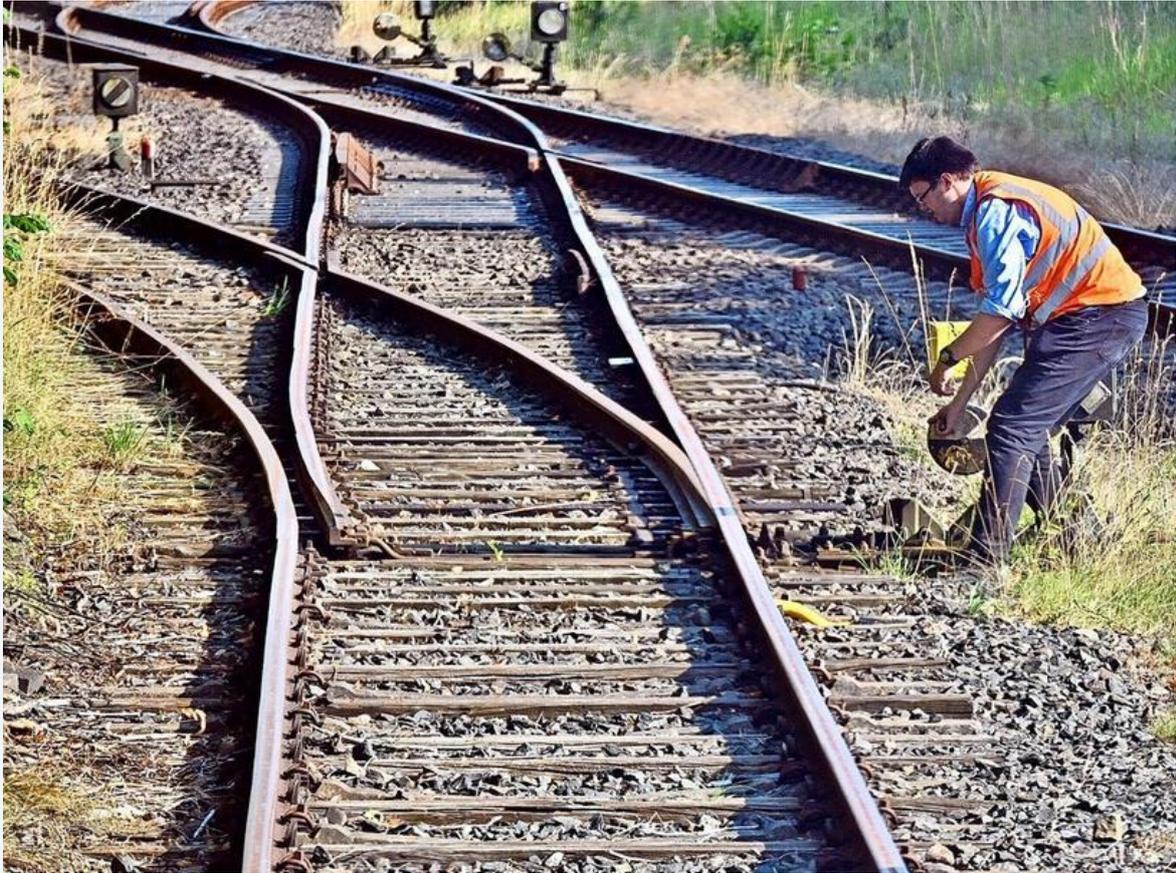
Herzig: Halt Scheggerott, wo die Museumsdampfzüge halten dürfen. Der VT 628 hat dafür keine Zeit. Er muss strikt im Fahrplan bleiben.



Thomas Kittel ist der Chef und Stifter der Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster (IKN), die den VT 628 betreibt.



Ein Originalschild von 1987.



Auf dem Abschnitt von Süderbraup bis Kappeln müssen Mitglieder der Angelner Dampfeisenbahn die Weichen von Hand stellen.



Eisenbahnfreaks, die natürlich mitfahren am ersten Wochenende zum Halt Museumsbahnhof Kappeln: Jörg Hasenbank, Sven und Herbert Nissen, Harald Beusen (von links).