

Unter Denkmalschutz Bad St. Peter-Ording an der Nordsee ist Endstation für Züge aus Richtung Husum



Zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteig verläuft eine Straßenkehre. Am 25. Juni 2011 ist VT 307 in Bad St. Peter-Ording eingetroffen.

Ein Bahnhof fast mitten im Wald und abgelegen vom Ortskern. Das klingt nicht nach einer guten Nahverkehrs-anbindung auf der Schiene. Und doch ist die Endstation Bad St. Peter-Ording eine unverzichtbare Drehscheibe – vor allem für den Tourismusverkehr in das größte Nordseebad Deutschlands. Ein Ortsbusverkehr mit bis zu drei Linien stellt ab den Bahnhöfen Bad St. Peter Süd und Bad St. Peter-Ording den Anschluss in die vier Ortsteile Bad, Ording, Böhl und Dorf (Süd) sicher. Sonnenhungrige, die gut zu Fuß sind, erreichen das Zentrum des Ortsteils Bad ab der Endstation nach einem etwa 750 Meter langen Fußweg, der durch einen für die Küstenregion eigentlich untypischen Nadelwald führt. Dieser wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts angepflanzt, um den Sandflug der Dünen einzudämmen. In St. Peter Bad nimmt die Badebrücke ihren Anfang, die über ausgedehnte Salzwiesen bis an den zwölf Kilometer langen Sandstrand führt.

Das Nordseebad ist Endpunkt der 44 Kilometer langen Nebenbahn Husum – Bad St. Peter-Ording, die seit November 2000 von der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) im Stundentakt befahren wird. Die Tochter des Verkehrskonzerns Veolia-Transdev setzt Coradia Lint von Alstom

ein, die zur Betriebsaufnahme neu beschafft wurden. Aber nur noch bis Ende 2011: Aus einer erneuten Ausschreibung der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) ging die zu DB Regio gehörende Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH) als Siegerin hervor. Ab dem 11. Dezember übernehmen für zehn Jahre neue Coradia Lint der Baureihe 648.4 den Verkehr.

Die Nebenbahn Husum – Tönning – Garding – Bad St. Peter-Ording erschließt die im Landkreis Nordfriesland liegende Eiderstedter Halbinsel und wurde in drei Abschnitten eröffnet. Der erste Teil von Husum nach Tönning wurde bereits 1854 als Teil der Bahnlinie Flensburg – Husum – Tönning eingeweiht, die zugleich die älteste Eisenbahnstrecke des heutigen Bundeslands Schleswig-Holstein ist. Als nächstes folgte der Abschnitt Tönning – Garding, der 1892 eröffnet wurde. Erst 1932 erreichten die Gleise Bad St. Peter-Ording, obwohl sich die Badekommission des Orts seit 1907 um einen Anschluss bemüht hatte. Der Erste Weltkrieg, die Inflation 1923 und die Weltwirtschaftskrise 1928 hatten den Weiterbau immer wieder verzögert. Am 24. Juli 1932 konnte der Ordinger Bahnhof endlich eingeweiht werden.

Das heute unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude ist ein rot geklinkerter Flachdachbau, dessen Aussehen an den expressionistischen Baustil angelehnt ist. Unter einem Vordach liegt der Eingang in eine hohe Wart- und Schalterhalle, an die sich die ehemaligen Bahndiensträume anschließen. Erst seit 2005 erstrahlt das jahrelang ungenutzte Gebäude, das von der Gemeinde übernommen wurde, nach einer Renovierung wieder in frischem Glanz. In die leer stehenden Räume zog das Reisehus ein, ein Reisebüro mit Fahrkartenverkauf und Internetcafé. Täglich geöffnet ist die Wartehalle, öffentliche Toiletten runden das Serviceangebot ab. Zugleich wurde auf Initiative der LVS auch das Bahnhofsumfeld erneuert: Der Bahnsteig wurde neu errichtet und auf 76 Zentimeter erhöht, sodass stufenlos in die Coradia Lint eingestiegen werden kann. Neue Leuchten, Park-and-ride-sowie überdachte Fahrradstellplätze und Sitzgelegenheiten machen die Verkehrsdrehscheibe komplett. Fahrkartenautomaten gibt es in den Triebzügen der NOB. Von der Gleisseite her zeigt sich die Endstation ganz schlicht: Alle Nebengleise wurden entfernt, die Schienen enden wenige Meter hinter dem Bahnsteig an einem Prellbock. (red)