

## Winterdienst-Änderung

Anders als in den beiden Jahreszeitabschnitten der Winterperioden davor, wurde in Lübeck im nun abgelaufenen Winter 2012/13 erstmals (wieder) kein Eisenbahn-Schneepflug in ständiger Einsatzbereitschaft gehalten. Diese Maßnahme dürfte im Zusammenhang damit stehen, daß die DB Netz AG seit Herbst 2011 in Schleswig-Holstein eine fabrikneue Schneeschleuder beheimatet hat, die sich mit eigener Kraft fortbewegen kann und nicht wie die in diesem Gebiet bisher vorhandenen Eisenbahn-Schneeräumfahrzeuge von Lokomotiven des Regelbestandes befördert werden muß. Die o. a. neue, selbstfahrende Schneeschleuder ist in Kiel beheimatet und soll offensichtlich im Bedarfsfall auch von hier aus zu ihren Schneeräum-Einsätzen ausrücken. Zumindest für das östliche und südöstliche Holstein einschl. des Lübecker Gebietes war das aber im Winter 2012/13 nicht notwendig, weil zwar auch hier immer mal wieder Schnee fiel, der aber nicht zu großen Höhen und Mengen der weißen Flockenpracht führte und auch den Bahnbetrieb in der genannten Region nur wenig behinderte. Das war in den Vorjahren anders, weshalb man (wieder) im Winter 2010/11 und 2011/12 zu einer ständigen Schneepflug-Stationierung in Lübeck überging. Was aber zugleich zumindest für den Winter 2011/12 von der ständigen Vorhaltung einer RBSH-218 in Lübeck begleitet war, da der Schneepflug nur mit Lokomotiven bewegbar war. Der RBSH-Betrieb soll deshalb zeitweise sogar den Umbau von einer seiner 218-Maschinen in eine spezielle Schneepflug-Lok überlegt haben. Das hat sich nun mit der Beschaffung und der Kieler Stationierung der o. a. Neubau-Schneeschleuder mit Eigenfahr-Effekt erledigt. Aber auch der 'Lübecker Schneepflug' entfiel damit offensichtlich. Im Zusammenhang mit den beschriebenen Veränderungen für den Winterdienst dürfte auch die weitere 218-Reduzierung des RBSH-Diesellokbestandes unter der schon erwähnten Abgabe von 218 413 stehen.

Auch für den Einsatz der RBSH-Regelfahrzeuge brachte der Winter 2012/13 insgesamt nur wenige Probleme und weit weniger Schwierigkeiten als in den davor liegenden Winterperioden, als Vereisungen und andere Begleiterscheinungen schneeintensiver und frostkalter Monate zu massiven Fahrzeug- und Zugausfällen im RBSH-Betrieb führten.

Im Winter 2010/11 war zeitweise in Lübeck die Schneefräse Nr. 947-5180-2 d. DB-Fahrweg-Instandhaltung stationiert. Sie kann sich aber nicht mit eigener Kraft bewegen und so war am 3.12.2010 die RBSH-Lok 218 339 für die Beförderung des o. a.



Schneeräumgerätes eingeteilt. Beide Fahrzeuge warten auf dem obigen Bild am genannten winterlich geprägten Tag auf Gleis 4 a des Lübecker Hbf's auf ihren nächsten Einsatz. Damals mußten diese Fahrzeuge immer wieder auf die Strecke Lübeck-Puttgarden ausrücken, in deren nördlichem Bereich Schneehöhen von bis zu 76 cm immer wieder für Verwehungen des Streckengleises sorgten.

Foto: Michael Hecht.



Der zeitweisen Schneefräsen-Stationierung in Lübeck folgte noch im Verlauf d. Winters 2010/11 die ständige Vorhaltung eines DB-Schneepfluges in Lübeck, wo dieses Fahrzeug auf dem neben stehenden Bild Anfang 2011 im Hgbf zu sehen ist.



Seinen eigentl. und ständigen Bereitschaftsplatz erhielt der Schneepflug dann aber in Lübeck Hbf am Rande der Abstellgleise. Eine ständige 218-Lok zur Schneepflug-Beförderg. wartete hier aber stets nur im Winter 2011/12. Davor war dieses nicht der Fall, weil noch die 218 des damals noch ständig in Lübeck existenten RBSH-Bereitschaftszuges vorhanden war, die im Bedarfsfall auch für die Schneepflug-Beförderung herangezogen werden konnte. So sind auf dem mittleren Bild der o. a., inzwischen wieder abgeschaffte Bereitschaftszug (in diesem Falle mit 218 330) und d. Schneepflug in d. Abstellanlage von Lübeck Hbf zu sehen.



Zu Bundesbahnzeiten war seit 1970 ständig eine Schneefräse im damals noch vorhandenen DB-Bahnbetriebswerk Lübeck stationiert. Zunächst war es noch eine solche mit Dampfkraft, der schließlich eine neue Diesel-Schneefräse des Fabrikats Beilhack folgte, die lange ihren Platz auf Gleis 42 hatte, wo auch der VLV-Doppelstockwagen stand. Beide Fahrzeuge sind auf dem obigen Bild 1979 zu sehen. Viele deutsche Eisenbahnfahrzeuge präsentierten sich damals noch in grüner Farblackierung. Das galt auch für die abgebildete Schneefräse u. sogar (noch) für den VLV-Doppeldecker. Im oben gezeigten Bereich, dem früheren Lübecker Orts-Gof, liegen heute keinerlei Gleise mehr. Einschl. Gleis 42 sind hier alle Schienen und Schwellen beseitigt! Fotos: Michael Hecht.



## Frühlings-Fahrplanwechsel

... im Winterwetter - so vollzog sich am 16. März 2013 der erste der 'kleinen' Fahrplanwechsel in Schleswig-Holstein. Der ist stets für den Personen-Eisenbahnverkehr im nördlichsten Bundesland an der Schwelle vom Winter zum Frühjahr fällig und fand diesmal zeitlich schon recht früh statt. Entsprechend wurde er wegen des nur wenige Tage zuvor in große Teile von Schleswig-Holstein zurückgekehrten Winters von Schnee und Kälte mit Dauerfrostgraden begleitet.

Bei derartigem Wetter traf der IC 2220 ('FEHMARN') am 15.3.2013 in seiner Laufweg-Kurzversion (nur bis Lübeck) und innerhalb d. Wintersaison 2012/13 zum letzten Mal unter 101-Beförderung auch nördl. von Hamburg im Lübecker Hbf ein. Für diese Beförderung sorgte Lok 101 031.

Einen Tag später fuhr der von Frankfurt/M. her kommende IC 2220 zum ersten Mal wie nun auch im gültigen Frühlings-Fahrplan regulär über Lübeck hinaus zum tatsächlichen Ort seiner Namensgebung: Nach Fehmarn. Und dort fährt er nun täglich hin und das ab Hamburg mit Dieseltraktion. Entsprechend dieser Änderungen verließ IC 2220 den winterlichen Hbf d. Hansestadt Lübeck am 16.3.2013 zur Weiterfahrt nach Fehmarn Burg.



Fotos: Michael Hecht.

Diesellok 218 307 der DB Fernverkehr AG beförderte den 'FEHMARN' bei seiner ersten diesjährigen 'Insel-Neuaufgabe' und damit eine der drei Stamm-218, die für die Beförderung der letzten Lübeck berührenden Fern-Reisezüge mit Lok-Bespannung für deren Dieselfahrten vorgehalten werden: 218 307, 321 und 322. Weiterhin besitzt der IC 'FEHMARN' auch im neuen Fahrplan ein Bistro-Fahrzeug und (aus den an anderen Stellen dieser Folge v. LBE-EXPRESS beschriebenen Gründen) keinen Voll-Speisewagen, womit Bistro-Wagen auch mal die Insel Fehmarn erreichen.



SPÄT KAM ER, DOCH ER KAM:  
DER STRENGE WINTER

\*\*\*\*\*

Machte sich der Winter 2012/13 bis einschl. Februar zwar beständig, aber mit nur eher geringen Schneemengen in Norddeutschland bemerkbar, so schlug er ausgerechnet im März 2013 nochmal mit aller Härte zu und ließ es hier vereinzelt so schneien wie in den gesamten Monaten zuvor nicht. Teilweise kamen die Schneemengen der damaligen Zeit in nur wenigen Tagen insgesamt zusammen ! Besonders hart traf es dabei das Gebiet der Hansestadt Lübeck, wo am 10. und 11. März 2013 permanent Schneefälle niedergingen, die hier für eine Schneehöhe von 39 cm sorgten und fast den bisherigen Rekord von 44 cm im Jahre 1965 übertrafen hätten. Derartiges Schneewetter brachte natürlich auch Behinderungen für den Lübecker Straßen-, Schienen- und Flugverkehr mit sich, wobei die Schwierigkeiten im Eisenbahnbereich erstaunlich gut gemeistert wurden. Dadurch waren Zugverspätungen und Zugausfälle nur in relativ geringem Umfang zu registrieren.

Als der Schneefall in Lübeck am Nachmittag des 9. März 2013 (zunächst noch ganz langsam und eher gering) begann und dann rasch stärker wurde, begab sich von Kiel aus sofort die dort seit 2012 fest stationierte und selbstfahrende Schneefräse 716 001-3 nach Lübeck u. leistete hier wertvolle und wichtige Hilfe beim der Räumung der Lübecker Bahnanlagen von der weißen Pracht. Dafür standen natürlich ebenfalls personelle Räumtrupps zur Verfügung, so daß der Zugverkehr auch bei weiter anwachsenden Schneemassen weitgehend aufrecht erhalten werden konnte. Streckenmäßig gab es vor allem Schwierigkeiten im Bereich der Bahnlinie von Lübeck nach Neustadt/H. und Fehmarn, wo teilweise Schneeverwehungen die Schienen blockierten. Hier leistete die o. a. mobile Schneefräse (praktisch eine eigene Schneeräum-Lokomotive !) ebenfalls schnell und wirkungsvoll Abhilfe. Trotzdem konnten am Morgen des 11.3.2013 die ersten, frühen Züge dieser Strecke nicht verkehren.

Auf den von Lübeck ausgehenden Bahnlinien, die nur von Triebwagen befahren werden, mußten außerdem vor Betriebsbeginn während der o. a. intensiven Schneefallzeit 'Spurfahrten' mit schweren Fahrzeugen durchgeführt werden. Dadurch wurden die Schienen vom größten Schneebeleg befreit und die vor allem an Bahnübergängen existente Gefahr beseitigt, daß die leichten Triebwagen-Fahrzeuge durch zu grosse Schneemassen aus dem Schienenstrang herausgehoben werden. Auf der Strecke von Lübeck nach Puttgarden erledigte die hier ohnehin für Schneeräumung sorgende Mobil-Schneefräse 716 001-3 die hier notwendigen Spurfahrten, während auf der Strecke Bad Kleinen-Lübeck eine 232-Lok der Firma DB Schenker Rail für Spurfahrten im Einsatz war. Sie führte derartige Fahrten in den Nächten 9./10., 10./11. und 11./12. März 2013 auch auf den mecklenburgischen 'Triebwagen-Bahnen' Rostock-Tessin und Rostock-Bad Doberan-Wismar durch. Auf den Strecken von Lübeck nach Kiel und Hamburg sorgten die hier obligaten Züge mit Lokbeförderung (auf der Kieler Strecke allerdings nur im Frühverkehr) für den notwendigen Spurfahrten-Effekt.

Insgesamt hielten sich die Schwierigkeiten für den norddeutschen Eisenbahnverkehr durch die späte und strenge Winterrückkehr im März in engen Grenzen. Bedeutend mehr Probleme gab es im Straßenverkehr, wo z. B. die Autobahn A 1 zwischen Lübeck und Hamburg wegen zahlreicher Lkw-Havarien zeit- und abschnittsweise völlig gesperrt werden mußte. Probleme gab es am 10. und 11. März 2013 auch im Lübecker Busverkehr. Einige Regionalbuslinien mußten wegen Unbefahrbarkeit ihrer ländlichen Strecken den Betrieb völlig einstellen. Im Lübecker Stadtbusverkehr gab es große Verspätungen und auf den Außenstrecken ebenfalls einige wenige Streckenausfälle.

Der Schnee blieb in Lübeck und seinem Umland nach dem o. a. März-Wintereinbruch noch lange Zeit liegen - genau den gesamten Monat März über und es kam sogar immer nochmal etwas dazu, wenngleich sich dieser Flockenniederschlag glücklicherweise in Grenzen hielt. Aber noch am Karfreitag, d. 29.3.2013, wurde in Lübeck eine Schneehöhe von 17 cm gemessen und auch über die Tage des Osterfestes 2013 blieb die Hansestadt anhaltend schneebedeckt. Begleitet wurde der Schneeteppich von kalten Temperaturen, die sich insbesondere in den Nächten ohne Unterbrechung mit Minusgraden präsentierten. Auf das Verkehrswesen in und um Lübeck hatte diese Wetterentwicklung einschl. des Eisenbahnbetriebes keine sehr großen Auswirkungen mehr.





Ostern präsentierte sich 2013 vielerorts in Deutschland wettermäßig mehr wie Weihnachten und auf den Museumsbahnstrecken erinnerten d. Züge der traditionellen Osterei-Suchfahrten mehr an Advents-Züge. Auch der reguläre Eisenbahnbetrieb vollzog sich viel in winterlicher Kulisse - wie z. B. oben abgebildet in Lübeck.

Im Norden von Schleswig-Holstein lag kurz vor dem Osterfest 2013 so viel Schnee, daß hier zeitweise der Zugverkehr sogar völlig zum Erliegen kam. Zumindest zwischen Kiel und Flensburg, wie das untere Bild zeigt.

Fotos: Links oben = Andrea Hammer. Rechts oben = Michael Hecht.  
Unten = Freiwillige Feuerwehr Rieseby.



Der Winter lässt nicht locker: Eine Woche vor Ostern müssen Feuerwehrleute in Rieseby bei Eckernförde einen Regionalzug freischaufeln.

FEUERWEHR RIE



Dafür traf es nun andere Teile von Schleswig-Holstein und auch das benachbarte Mecklenburg-Vorpommern, wo es durch Starkwind immer wieder zu Schneeverwehungen kam. Im nördlichen Schleswig-Holstein war hiervon am 23. und 24. März 2013 ganz besonders die Bahnlinie Kiel-Eckernförde-Flensburg betroffen, die an diesen Tagen wegen hoher Schneemassen zeitweise unpassierbar und unbenutzbar war. Mehrere Züge waren hier im Schnee stecken geblieben. Da die benachbarten Straßen aber schon bald wieder für den durchgehenden Verkehr frei waren, konnte man sich hier durch Straßenbusfahrten im Schienenersatzverkehr behelfen, bis die eingeschlossenen Eisenbahnfahrzeuge wieder befreit und die o. a. Bahnlinie vom Schnee geräumt war. Hierzu setzte sich bereits am Nachmittag des 22. März 2013 die bis dahin wegen ihrer Südholstein-Einsätze noch in Lübeck positionierte Schneefräse 716 001 von Lübeck aus zur Fahrt nach Kiel über Eutin in Bewegung. Nach Ankunft in Kiel begann sie sofort damit, das Streckengleis von Kiel nach Flensburg vom Schnee zu befreien, so daß hier ab 25.3.2013 die Züge wieder rollen konnten. Insgesamt bewältigte die Deutsche Bahn AG auch die März-Rückkehr des Winters in Schleswig-Holstein sehr gut.

Kurz vor dem Frühlingsanfang präsentierten sich die Lübecker Bahnanlagen als absolute, mit dichtem Schnee bedeckte Winterlandschaft, wie hier das Südvorfeld des Hbf's am 12.3.2013.



Die Schneefräse 716 001 half umfangreich dabei, die Gleise in Lübeck u. Umgebung vom Schnee, dort wo es notwendig war, zu befreien. Hier in Lübeck Hbf.



Fotos:  
Michael Hecht



Hier noch einmal die mobile Schneefräse 716 001, aufgenommen am 12.3.2013 in der Abstellanlage des Lübecker Hbf's. Diese seit dem vergangenen Jahr fest in Kiel stationierte 'Schneeräum-Lokomotive' setzte sich sofort nach dem am 9.3.2013 begonnenen Spät-Wintereinbruch in Lübeck von Kiel aus hierher in Bewegung



und leistete rechtzeitig und schnell wertvolle Hilfe bei der Befreiung der Lübecker Bahnanlagen von den an der Trave bis zu knapp 40 cm Höhe ansteigenden Schneemassen. Auch bei der Beseitigung von Schneeverwehungen im Bereich der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden war die o. a. Mobil-Schneefräse erfolgreich tätig. Ihr oberer Teil kann entsprechend der Fahrt- und Einsatzrichtung gedreht werden.



Bis zum Beginn der 1970er Jahre war im damaligen Bw Lübeck eine schwere Dampf-Schneesleuder fest stationiert. Das monströs anmutende Räumgerät konnte sich bei seinen Einsätzen nicht mit eigener Kraft bewegen und mußte dann von einer Lokomotive geschoben werden.

Die Dampfkraft diente in diesem Gerät 'nur' der Bedienung und dem Antrieb der riesigen Räumschau-fel-Räder. Außerhalb ihrer Winter-Einsätze und in der Sommerzeit hatte die Lübecker Dampf-Schneesleuder ihren Abstellplatz an der Südseite des Schuppens 'Leu', wo heute die HEL-Museums-wagen stehen. Der Schuppen 'Leu' selbst war seinerzeit das Refugium für die in Lübeck stationierten Schienenbusse.



Das untere Foto zeigt die beschriebene

Dampf-Schneesleuder auf ihrem Abstellplatz an der Südseite des Lübecker 'Leu'-Schuppens im 'Sommerschlaf' des Jahres 1970 und umgeben von 795-Schienenbussen, deren Werkstatt der genannte Schuppen aus alten ELE-Zeiten bildet. Im Hintergrund hält ein weiteres Relikt des Lübecker Bahn-Winterdienstes ebenfalls Sommerschlaf: Einer der einst in Lübeck stationierten Heizwagen, die bei Extrem-Kälte die Lokomotiven bei der Beheizung der Reisezüge unterstützten. Vor allem auch in den Eilzügen der Strecke Lübeck-Hamburg, weshalb die Lübecker Heizwagen

Fotos: Michael Hecht.

↪ sogar für Wendezugbetrieb eingerichtet waren. ↩  
 ↪ SIEHE HIERZU AUCH EISENBAHN-KURIER ↩

Ausg. 4/2013, S. 118 + 5/2013, S. 112 !!!



## Winterlicher Start für sommerliche Züge

Seit dem 16. März 2013 verkehren auch wieder die jeweils am Samstag und Sonntag von der Landes Verkehrs Service Gesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) und der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) gemeinsam angebotenen und mit RBSH-Fahrzeugen ausgestatteten Ausflugs-Züge, die Hamburg umsteigefrei mit den ostholsteinischen Seebädern, der Insel Fehmarn und der Holsteinischen Schweiz verbinden. Wie auch in den drei Vorjahren fahren zwei derartige Züge zweimal jeweils am Samstag und an Sonntag: Der 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' nach/von Puttgarden auf dem Weg über die Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden und der 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' nach/von Kiel auf dem Weg über die Bahnverbindung Lübeck-Eutin-Kiel. Von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf und zurück fahren beide o. a. Ausflugs-Züge, die gattungsmäßig als 'RE' eingestuft sind, vereinigt in einer gemeinsamen Fahrzeugkette einschl. der beiden jew. Lokomotiven dieser Züge. Beide dieser Züge bestehen jeweils aus einer doppelstöckigen Wendezugeneinheit und einer RBSH-Diesellok der Baureihe 218, die auch auf dem elektrifizierten Streckenteil der hier wie schon erwähnt vereinigt laufenden Züge 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' und 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS', zum Einsatz kommen ! In diesem Streckenteil haltendiese Züge zum Ein- und Ausstieg nur in Ahrensburg ! Sie verkehren jeweils Sa + So bis zum 3. Nov. 2013.

Die ersten Verkehrstage der o. a. Ausflugs-Züge im Jahr 2013 waren von kaltem Winterwetter mit Schnee und betrieblichen Behinderungen begleitet. So konnte der 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' am 16. und 17.3.2013 die Strecke Lübeck-Eutin wegen baustellenbedingter Sperrung nicht befahren. Doppelstockwagen-Einsatz war deshalb an diesen Tagen nur für den 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' von Hamburg nach Puttgarden und zurück vorgesehen - aber der fiel am 16.3.2013 teilweise völlig aus. Am 23.3.2013 fuhr zwar wie vorgesehen der 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' mit Doppelstockwagen und 218-Lok, beim 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' war dieses aber nicht der Fall. Der Grund hierfür waren witterungsbedingte Probleme im Bereich der Bahnlinie Kiel-Flensburg und damit verbundene Fahrzeugausfälle. Der 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' verkehrte deshalb am 23.3.2013 außerplanmäßig nicht zwischen Hamburg und Lübeck, sondern nur von Lübeck nach Kiel und umgekehrt. Er bestand hier aus 628-Triebwagen. In Lübeck mußte nach Anreise von Hamburg bzw. umgek. zur Restfahrt dorthin von der Doppelstock-Wendezugeneinheit des 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' in die Ersatzfahrzeuge des verkürzten 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' und umgekehrt umgestiegen werden. Wegen des kalten Winterwetters, das den Frühlingsanfang im südöstlichen und östlichen Holstein kennzeichnete, waren allerdings auch nur wenige Ausflugs-Fahrgäste in den o. a. Zügen unterwegs.

Durch den Einsatz der Ausflugszüge und des nun auch wieder über Lübeck hinaus bis auf die Insel Fehmarn sowie täglich fahrenden Zugpaars IC 2220/2221 gibt es nun auch wieder an Samstagen und Sonntagen 218-Einsatz auf der Strecke Lübeck-Hamburg. Vom November 2012 bis in die Mitte des März 2013 war dieser Einsatz nur jeweils auf die Wochentage Montag bis Freitag beschränkt.

Der Ausflugs-Zug 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' verkehrte am 23.3.2013 außerplanmäßig mit zwei zusammengekuppelten 628-Einheiten. Hier erreicht die Mittagstour des o. a. Zuges von Kiel her am 23.3.2013 mit den RBSH-Fahrzeugen 628 222, 928 349, 928 274 u. 628 274 den Lübecker Hbf, wo der 'HOLST. SCHWEIZ EXPRESS' an diesem Tag auch endete bzw. begann. Seine Fahrt ab/bis Hamburg fand nicht statt.

Foto:  
Michael Hecht.





Der Ausflugs-Zug 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' pendelte am 23.3.2013 wie geplant zwischen Hamburg und Puttgarden und bestand wie vorgesehen aus Doppelstockwg. und 218-Lok. Auch er ist hier auf seiner Mittagstour zu sehen, als er mit RBSH-Lok 218 330 im Lübecker Hbf von Puttgarden her ankommt, hier Aufenthalt (ohne die eigentl. hier vorgesehene Hinzufügung des Kieler Zugteiles) hat u. schließl. nach Hamburg Hbf weiterfährt. Fahrzeugmäßig handelte es sich eigentl. um die für den 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' vorgesehene Wendezugseinheit; denn planmäßig befindet sich beim 'HAMBURGER STRAND EXPR.' die Lok am Zugschluß und schiebt, dessen Wagen von Puttgarden nach Lübeck. Bei Außentemperaturen von  $-4^{\circ}\text{C}$  verirrten sich in den abgebildeten Ausflugszug nur wenige d. Fahrgäste, für d. dieser Zug vornehmlich bestimmt ist.

Die abgebildete RBSH-Lok 218 330 war fast ein Jahr lang schadhafte abgestellt und kehrte nach Reparaturen in Braunsch. u. Bremen erst Mitte März 2013 wieder in den Betriebsdienst zurück !

Fotos:  
Michael Hecht.





Am langen Oster-Wochenende vollzog sich der über Lübeck geführte Ausflugs-Zugverkehr der RBSH und der LVS nach/von Puttgarden und Kiel so wie vorgesehen. So kam z. B. am Ostersonntag (30.3.2013) der 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' bei seiner Mittagstour wie vorgesehen mit 218-Lok und vier Doppelstockwagen (incl. Steuerwagen) von Kiel her auf Gleis 6 in Lübeck Hbf an.

Die Lok, die diese Wendezug-einheit zog, war 218 333. Nach kurzem Bahnsteig-Aufenthalt fuhr sie mit ihren Wagen vom Hbf-Gleis 6 aus durch die Abstellanlage hindurch auf deren Gleis 101 und wartete hier zu-nächst.

In dieser Zeit traf auf Gleis 8 im Hbf der ebenfalls aus 4 Doppel-deckern bestehende 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' von Puttgarden her ein. Hier wurde die doppelstöckige Wendezug-einheit von 218 330 wie planmäßig geschoben. Dieser Zug blieb am Bahnsteig auf Gleis 8 stehen und d. Wendezug-einh. d. 'HOLST. SCHWEIZ EXPR.' rangierte sich vom Gleis 101 aus an die Fahrzeuge des 'HAMBURGER STRAND EXPR.' heran und wurden auf Gl. 8 mit diesen verbunden. Fotos: Michael Hecht.





Dabei wurde die Stirnfront des am 30.3.2013 zum 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' gehörenden RBSH-Steuerwagens Nr. 81 114-0 ('STORMARN') an die zum 'HAMBURGER STRAND EXPRESS' gehörenden RBSH-Steuerwagens Nr. 81 116-9 ('PLÖN') gekuppelt (beide Steuerwagen sind Fahrzeuge der Gattung + Bauart DBpbfz 766.4)

Entstanden war nun eine imposante Fahrzeugkette, die aus 218 333, drei Doppelstockwagen, einem Doppelstock-Steuerwagen, einem Doppelstock-Steuerwagen, drei Doppelstockwagen u. am Schluss 218 330 (in dieser Reihenfolge von Süden aus gesehen) bestand. Diese Fahrzeug-Formation fuhr nun als gemeinsamer Zug von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf weiter.



Nach Ankunft von Kiel her braucht der 'HOLSTEINISCHE SCHWEIZ EXPRESS' zur Vereinigung mit dem 'HAMBURGER STRAND EXP.' in Lübeck Hbf nicht verlassen zu werden. Es ist auf diese Weise für Fahrgäste und Reisende die einzig legitimierte Fahrt in die sonst nur leeren Fahrzeugeinheiten und ausschl. Betriebszwecken vorbehaltene Abstellanlage von Lübeck Hbf hinein! Sie erinnert auch an die früher ebenfalls in diesem Hbf obligaten Kurswagen-Umstellungen.

Ausflugszüge zu Ostern bei zwar sonnigem, aber winterlich kaltem Wetter in Lübeck Hbf am Oster-Sa., d. 30.3.2013: Rechts der auch oben abgebildete 'HAMBURGER STRAND EXP.' mit 218 330 u. links einer der an Sa + So von März bis Okt. obligaten Durchläufer-



RE von Hamburg nach Lübeck-Travemünde Strand mit 112 155 als Zuglok. Auch diese Züge sind Inhalt eines umfangreichen und lukrativen Ausflugs-Fahrtangebotes per Bahn, das RBSH und LVS ebenfalls 2013 offerieren und dem besseres Wetter gewünscht werden darf als bei seinem Auftakt im März.

Fotos: Michael Hécht.



## Regel-Zugläufe für RBSH-628

Auch nach dem jüngsten Fahrplanwechsel am 16.3.2013 kommt d. RBSH nicht ohne den Einsatz von Dieseltriebzügen d. Baur. 628/928 aus. Im Gegenteil: Nun gibt es sogar festgelegte Regel-Zugkurse, für die grundsätzl. der Einsatz dieser aus den 1980er und 1990er Jahre stammenden Fahrzeuge aus ursprünglicher Bundesbahn-Konstruktion vorgesehen ist. Zumindest im sogen. 'LVS-Netz Ost', also dem Raum Lübeck, Ostholstein + Südostholstein, ist dieses der Fall. Hier bestehen vom Regeleinsatz her die folgenden Züge aus 628/928-Einheiten:

### Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand

21 500, 21 502, 21 505 und 21 507.

### Strecke Lübeck Hbf - Eutin - Kiel Hbf

21 602, 21 604, 21 610, 21 612, 21 616, 21 618, 21 622, 21 624, 21 628,  
21 630,  
21 605, 21 611, 21 613, 21 619, 21 621, 21 625, 21 627, 21 631, 21 633 u.  
21 637.

Mit Ausnahme von 628/928 685 handelt es sich bei den o. a. Einheiten weiterhin um solche, die aus anderen Niederlassungsbereichen der DB Regio AG zum DB-Betrieb RBSH in Kiel umbeheimatet oder diesem leihweise zur Verfügung gestellt wurden. Die durch die Umbeheimatungen und Anmietungen entstehenden Kosten trägt d. RBSH. Da der Leistungsvertrag zwischen ihr und der landeseigenen Auftraggeberin (LVS) (Landes Verkehrs Service Schleswig-Holstein GmbH) den vollständigen Einsatz barrierefreier Fahrzeuge für das LVS-Netz Ost zum Inhalt hat, diese Voraussetzung aber durch den 628/928-Einsatz nicht vollständig erfüllt wird, behält d. LVS für jeden Zug-Km, den die RBSH mit diesen Fahrzeugen erbringt, in den Zahlungen der LVS an d. RBSH einen Malus ein.

Viele der aktuell im LVS-Netz Ost eingesetzten 628/928 sind aus Ludwigshafen/Rhein nach Kiel (teils zurück) gekommen und tragen in ihren Innenbereichen weiterhin Hinweistafeln u. Informationen, die ihr bisheriges Einsatzgebiet im Rhein-Neckar-Raum nach wie vor kenntlich machen.

Über die o. a. Zugleistungen hinaus kommen 628/928 außerplanmäßig zuweilen auch bei 648-Ausfällen in anderen, eigentlich für 628-Einsätze nicht vorgesehenen Zugkursen zum Einsatz, die die 628/928 dann auch hin und wieder zurück auf die Bahnverbindung Lübeck-Neustadt/H.-Puttgarden führen.

Unter den momentan im LVS-Netz anzutreffenden 628/928-Einheiten fällt insbesondere die aus den Fahrzeugen 628 222 (VT) und 928 349 (VS) bestehende Garnitur auf. Ursprüngl. gehörte zum Triebwagen 628 222 der Steuerwagen 928 222. Damals war 628 222 schon einmal in Kiel beheimatet. Bei einem Unfall in Ostholstein wurde sein Steuerwagen 928 222 so schwer beschädigt, daß dieses Fahrzeug ausgemustert werden mußte. Ersatzweise wurde der Triebwagen 628 222 nun mit dem ursprüngl. in Ulm beheimateten 928 349 gekuppelt. Hier hatte man einige 628-Triebwagen zusammengekuppelt, um für den Einsatz im württembergischen Bergland leistungsstärkere Triebzug-Einheiten zu gewinnen. Durch diese Umbauten wurden aber in Ulm einige 928-Steuerwagen arbeitslos und standen als Ersatz- und Spender-Fahrzeuge bei 928-Ausfällen in anderen Bereichen des DB-Netzes zur Verfügung. Auf diese Weise konnte der 928 349 dazu verwendet werden, seinen ausgemusterten Kollegen 928 222 im Zwillingslauf mit 628 222 zu ersetzen. Dieser Ersatz-VS behielt dafür seine alte, ursprüngliche Betriebsnummer.

Einen interessanten und außerplanmäßigen Einsatz außerhalb vom LVS-Netz Ost gab es für zwei 628/928-Einheiten d. RBSH an den Ostertagen 2013. Da veranstaltete der Verein Verkehrsamateure u. Museumsbahn e. V. (VVM) im Umfeld der Bahnlinie Kiel - Schönberger Strand wieder seine traditionellen Ostereier-Suchfahrten, für die neben dem VVM-eigenen Museumsbahnzug ab/bis Kiel Hbf auch auch die beiden erwähnten 628/928-Garnituren d. RBSH zum Einsatz kamen. Diese stellten in 'Brückenfahrt' die Verbindung von Kiel aus zum Museumszug her, fuhren mit diesem vereinigt aber auch bis/ab Schönberger Strand.