

MECKLENBURGISCH-BRANDENBURGISCHE
STRECKENSPERRUNGEN FÜR HAUPTBAHNAUSBAU

Zwischen dem Herbst 2012 und dem Frühjahr 2013 wurde der schon seit einigen Jahren anhaltende Ausbau der Bahnverbindung Berlin-Neustrelitz-Waren/Müritz-Rostock fortgesetzt und erreichte im genannten Zeitraum seinen Höhepunkt durch baustellenbedingte Vollsperrung der zu dieser Bahnverbindung gehörenden Streckenabschnitte Oranienburg-Neustrelitz und Waren/Müritz-Lalendorf in der Zeit vom 10.9.2012 bis zum 26.4.2013. Vom 27.4.2013 bis zum 8.6.2013 waren dann im Verlauf der o. a. Bahnverbindung noch weiterhin baustellenbedingt die Streckenabschnitte Fürstenberg/Havel-Neustrelitz und Nassenheide-Löwenberg gesperrt, so daß die gesamte Hauptbahnstrecke von Berlin über Neustrelitz und Waren nach Rostock durchgehend erst wieder seit dem 9.6.2013 befahrbar ist. Die erwähnten Streckensperrungen führten zu umfangreichen Umleitungsmaßnahmen und Schienenersatzverkehrs-Maßnahmen im Verlauf der Bahnverbindung Berlin-Rostock in den vergangenen acht Monaten.

Schon seit dem 10.6.2012 war ihr Südteil zwischen Oranienburg und Lalendorf wegen der hier damals schon existenten Bauarbeiten nur noch sehr eingeschränkt mit langen eingleisigen Streckenabschnitten benutzbar. Als Folge davon wurden vom genannten Datum an bereits viele Züge zwischen Berlin und Rostock vom Direktweg auf die längere Umleitungsrouten über Nauen, Wittenberge, Ludwigslust, Schwerin, Bad Kleinen und Bützow verlegt. Dabei handelte es sich vor allem um Güterzüge und Sonderzüge. Aber auch schon ein planmäßiger Reisezug fuhr von Berlin nach Rostock und zurück über diesen Umleitungsweg. Dabei handelte es sich um den an Wochenenden verkehrenden 'Warnemünde-Express'. Auch alle im Anschluß an die in Rostock und Warnemünde anlegenden Kreuzfahrtschiffe für deren Passagiere von hier nach Berlin und zurück verkehrenden Ausflugszüge fuhren seit dem 10.6.2012 über Schwerin. Für alle noch auf der Direktstrecke verbliebenen Plan-Reisezüge (einschl. der RE-Züge) gab es kräftige Fahrzeitverlängerungen.

Am 10.9.2012 wurde dann auf dem direkten Schienenweg von Berlin nach Rostock die bis zum 26.4.2013 dauernde 1. Phase der Vollsperrung wirksam, was nochmal die Verlegung von vier Reisezugpaaren als Restumleitung auf den o. a. Umleitungsweg über Schwerin nach sich zog. Dabei handelte es sich um das einzige ab/bis Rostock verkehrende Stamm-ICE-Zugpaar, den zwischen Leipzig und Rostock sowie umgek. fahrenden Interconnex-Privatzug sowie zwei verbleibende Durchgangs-RE-Zugpaare von Rostock nach Berlin und zurück.

Die vielen anderen sonst von der Warnow an die Spree und umgekehrt fahrenden RE-Züge wurden bis Ende April 2013 durch div. Buslinien und Busfahrten ersetzt. Das SEV-Angebot reichte hier von Schnellbusfahrten Rostock-Berlin und umgek. über die Autobahn bis zu Lokalbuslinien mit Bedienung zahlreicher Unterwegsstationen und einigen Zubringer-Bislinien. Insgesamt wurde ein SEV-Netz gebildet, das aus sieben Buslinien bestand. Außerdem standen für die Fahrt von Rostock nach Berlin und umgek. die RE-Züge der RE-Linien Rostock-Hamburg und Wismar-Cottbus zur Verfügung. Die zwischen Rostock und Berlin über Schwerin umgeleiteten Fern-Reisezüge konnten ohne Aufpreis auch mit Fahrkarten des Nahverkehrs benutzt werden. Das gleiche galt auch für versch. ICE-, IC- und EC-Züge der Strecke Hamburg-Berlin in deren Fahrtwegteil Ludwigslust-Berlin bzw. Berlin-Ludwigslust und ein IC-Zugpaar zwischen Hamburg und Rostock in dessen Fahrtwegteil Schwerin-Rostock und umgekehrt. Diese Fern-Reisezüge boten für die Umleitungsfahrt von Rostock nach Berlin und umgek. gute Umsteige- und Anschlußmöglichkeiten in Ludwigslust und Schwerin. Trotz aller dieser Maßnahmen war die Fahrt von Rostock nach Berlin und umgek. während der o. a. Direktstreckensperrungen auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch lange Fahr- und Reisezeiten begleitet !

Eine ursprüngl. für die Zeit dieser Streckensperrungen geplanter Triebwagen-Ersatzverkehr von Neustrelitz über Waren, Karow und Priemerburg nach Güstrow und Rostock sowie umgek. mit DB-Fahrzeugen der Baur. 628/928 wurde nicht realisiert. Dieser VT-Ersatzverkehr hätte zwischen Waren und Priemerburg nicht zum DB-Netz gehörende Bahnlagen in Anspruch genommen.

Die sonst von Stralsund über Neubrandenburg und Neustrelitz nach Berlin verkehrende RE-Linie pendelte mit ihren Zügen vom 10.9.2012 bis zum 8.6.2013 nur zwischen Stralsund und Neustrelitz, wo Anschluss an die SEV-Busse in/aus Ri. Berlin bestand. Zwischen Oranienburg und Berlin stand außerdem weiterhin die S-Bahn zur Verfügung. Darüber hinaus pendelten RE-Züge zwischen Berlin und Birkenwerder, die ab 27.4.2013 auch über Birkenwerder hinaus bis/ab Oranienburg weiter geführt wurden. Zwischen dem 10.9.2012 und dem 26.4.2013 mußten diese RE-Pendelzüge auf die Strecke Berlin-Birkenwerder beschränkt werden, weil der Oranienburger Fernbahnhofsteil in dieser Zeit wegen Bauarbeiten ebenfalls völlig gesperrt war. Die zwischen Berlin und Rheinsberg verkehrenden RB-Züge (die insbesondere auch für den Ausflugsverkehr eingesetzt werden und sonst über Löwenberg nach Rheinsberg fahren) wurden über Neuruppin umgeleitet. Die von Templin nach Berlin und zurück fahrenden RB-Züge pendelten vom 10.9.2012 und dem 8.6.2013 nur zwischen Templin und Zehdenick.

Im Streckenabschnitt Neustrelitz-Waren/Müritz, der im Verlauf der Bahnverbindung Berlin-Rostock bereits vor 2012 ausgebaut und modernisiert wurde, verblieben im Planzugverkehr nach dem 10.9.2012 nur die von Hagenow über Ludwigslust, Parchim, Karow und Waren nach Neustrelitz rollenden ODEG-Triebwagen im Personenverkehr sowie wenige Umleiter-Güterzüge, die auf dem Weg über Neubrandenburg/Neustrelitz u./od. Karow auf diesen 'Inselbahn'-Streckenabschnitt gelangten. Außerdem fand man hier Bau- und Arbeitszüge in Zu- und Abführung der Baustellen nördlich von Waren und südlich von Neustrelitz. Waren/Müritz und Neustrelitz waren vom 10.9.2012 bis zum 26.4.2013 auf der Schiene nur auf dem Weg der 'Mecklenburgischen Südbahn' von Ludwigslust und Karow aus sowie über Neubrandenburg erreichbar. Für Neustrelitz blieb die Nicht-Existenz der südl. Bahnanbindung sogar noch über den 26.4.2013 bis zum 8.6.2013 Realität. Dadurch war hier auch das aus dem ehem. Aw hervorgegangene große Netinera-Bahnwerk bis zu diesem Zeitpunkt nur über Umwege erreichbar.

Der gesamte Güterzugverkehr, der nicht schon ab dem 10.6.2012 zur Umfahrung der Direkt-Bahnverbindung Berlin-Rostock von dieser auf Ausweichwege verlegt worden war, wurde spätestens ab dem 10.9.2012 von dieser Bahnverbindung auf Hauptbahnwege über Schwerin und Pasewalk/Stralsund verlegt. Die von Möllenhagen verkehrenden Schwellen-Transportzüge u. ihre Leerzüge wurden über Neustrelitz und Neubrandenburg oder über Waren und Karow umgeleitet. Für Umleitungsfahrten, die ab/bis Waren den Weg über Karow in Anspruch nahmen, mußte westlich von Waren das nicht zur DB gehörende Gleis- und Streckennetz der Firma RegioInfra Nord-Ost GmbH (RIN) benutzt werden. Über das wurde auch ein Güterzug der DB-Firma DB Schenker Rail (DBS) geführt, der während der beschriebenen Streckensperrungen von Neubrandenburg über Neustrelitz, Waren, Karow, Priemerburg und Güstrow nach Rostock Seehafen verkehrte und dabei von Waren bis Priemerburg über Schienen des RIN-Gleisnetzes rollte. Dieser Umleitungs-Güterzug wurde jeweils von einer DBS-Diesellok der Baureihe 232 befördert. Erwähnt werden dürfen in diesem Zusammenhang auch die von Groß-Diesellokomotiven der Havelländischen Eisenbahn Gesellschaft (HVL) geführten Steintransporte von Großsteinberg bei Leipzig) nach Möllenhagen, die im Verlauf der o. a. Streckensperr-Zeiträume ab Ludwigslust über Parchim, Karow und Waren rollten. Ihre Leerzüge dann zurück über Waren, Karow, Meyenburg und Pritzwalk nach Wittenberge.

Die RIN-Strecken von Priemerburg über Karow nach Waren wurden während dieser Zeiträume ebenfalls von Bau- und Arbeitszügen sowie Baumaschinen in Zu- und Abführung der Baustellen im Verlauf der Bahnverbindung Berlin-Rostock genutzt. Im Gesamt-Güterverkehr zwischen Berlin und Rostock dürfte es wegen der weitgehenden Sperrung dieser Bahnverbindung aber für kleinere Lasten auch zu SEV-Maßnahmen unter Lkw-Beförderung über die Autobahn gekommen sein.

Für durch Straßenfahrten nur schwierig ersetzbare Schwerlasttransporte behalf man sich auch anders. Wie das bei Steintransporten nach Möllenhagen (bei Waren) und Schwellentransporten von dort geschah, wurde bereits oben beschrieben. Eingegangen soll in diesem Zusammenhang aber insbesondere auch auf die immer wieder von Rüdersdorf bei Berlin an die mecklenburgische Ostseeküste verkehrenden Züge des Zementtransportes, die von Elektrolokomotiven der zum DB-Konzern gehörenden Mitteldeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (MEG) gezogen werden. Bei diesen Lokomotiven handelt es sich um ehem. DR-Maschinen der Baureihen 143, 155 und 156. Vor Sperrung der Direkt-Bahnlinie Berlin-Rostock fuhren die o. a. MEG-Zementzüge und ihre entgegen-

gesetzten Leerwagen-Züge auf dem Weg dieser Bahnlinie nach/von Rostock Seehafen, wo das Zementgut der beschriebenen MEG-Züge auf Schiffe umgeladen wurde. Mit Sperrung der von Berlin nach Rostock führenden Direkt-Bahnlinie wurden auch diese Züge auf den für diese Bahnlinie gültigen Haupt-Umleitungsweg über Schwerin verlegt, fuhren aber nun wegen der Umleitung nicht mehr bis/ab Rostock, sondern stattdessen in den Hafen von Wismar, wo die Umladung des Zements aus Rüdersdorf auf Schiffe nun neu erfolgte !

Die beschriebenen Ersatz-, Umleitung- und Umlenkungsmaßnahmen für die weitgehende Sperrung der o. a. Direkt-Bahnlinie vollzogen sich im Personenverkehr überraschend gut und reibungslos. Die betroffenen Fahrgäste nahmen hier vor allem auch umfangreich die angebotenen und anschlusstechnisch gut organisierten Umsteigeverbindungen über Schwerin und Ludwigslust in Anspruch. Dadurch konnte die DB auf den Einsatz der beiden umsteigefrei von Rostock über Schwerin nach Berlin und zurück verkehrenden RE-Zugpaare ab Dezember 2012 wieder verzichten und strich diese RE-Zugpaare deshalb zum genannten Zeitpunkt wieder ersatzlos. Auch der Non-Stop-Schienenersatzverkehr mit Bussen von Rostock nach Berlin und umgek. konnte bald reduziert werden.

Neben dem Direkt-Schienenweg von Berlin nach Rostock war von den zwischen dem 10.9.2012 und dem 8.6.2013 baustellenbedingt bestehenden Sperrungen auch die direkte Eisenbahnverbindung von Berlin nach Neubrandenburg auf dem Weg der alten Berliner Nordbahn betroffen. Wer im Personenverkehr zwischen Berlin und Neubrandenburg im Abschnitt Berlin-Neutrelitz nicht die hier verkehrenden SEV-Busse benutzen wollte, mußte mit planmäßigen Zügen entweder von Berlin über Schwerin und Bützow nach Neubrandenburg und umgekehrt oder von Berlin über Pasewalk und Strasburg nach Neubrandenburg und umgekehrt fahren, was bei beiden Umleitungswegen mit Umsteigevorgängen verbunden war (bei Fahrt über Schwerin auf jeden Fall in Bad Kleinen od. Bützow, bei Fahrt über Pasewalk in Pasewalk). Erschwerend kam hierbei hinzu, daß bei Fahrten zwischen Berlin und Neubrandenburg über Pasewalk der durch diesen längeren Weg höhere Fahrpreis bezahlt werden mußte. Bei Fahrten über Schwerin und Bützow entfiel der höhere Fahrpreis, obwohl auch hier die Fahrtstrecke länger war als auf dem Direktweg. Bei Fahrten von Berlin nach Rostock und Neubrandenburg über Schwerin und umgekehrt mußte für die beschriebenen Umleitungsfahrten in allen Fällen lediglich der Fahrpreis der kürzeren Direktstrecke entrichtet werden.

Die wegen der beschriebenen Umleitungsmaßnahmen von Rostock über Schwerin nach Berlin und umgekehrt fahrenden ICE-Züge hielten während der Zeit ihrer Umleitung zum Ein- und Ausstieg auch im Hauptbahnhof von Schwerin, wodurch die Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern für acht Monate auch einen täglichen, wenn auch vorübergehenden Direkt-Anschluss an das ICE-Netz der DB besaß. Zu dem täglichen, insgesamt von Rostock nach München und zurück verkehrenden Rostocker ICE-Stammzugpaar kam ab 4. Mai noch ein nur an Samstagen verkehrendes und aus den Zügen ICE 1704 (Leipzig-Berlin-Rostock-Warnemünde) und ICE 1705 (Warnemünde-Rostock-Berlin-Leipzig) bestehendes Saison-Zugpaar hinzu. Auch dessen Züge hielten in Schwerin Hbf.

Für die Streckenmodernisierung und den Streckenneubau in den aktuellen Bereichen der Bahnverbindung Berlin-Rostock ließ die Deutsche Bahn AG modernstes Maschinen- und Gerätematerial zum Einsatz kommen. So wurde hierfür auch ein neuartiger, einen Kilometer langer und 700 Tonnen schwerer Gleisumbauzug verwendet, der einen weiblichen Beinamen trägt: 'Katharina die Grosse'. Mit den o. a. Maßnahmen waren aber nicht nur Gleisneubauten verbunden, sondern ebenfalls eine komplette Neuinstallation aller Anlagen für den elektrischen Fahrbetrieb. Das Aufstellen der Fahrleitungsmasten für diese Neuanlagen wurde teilweise von Helikoptern auf dem Lufttransportweg erledigt.

Trotz des Einsatzes von modernstem Maschinen- und Gerätematerial verzögerten sich die beschriebenen Baumaßnahmen im Verlauf der Bahnverbindung Berlin-Rostock; denn eigentlich sollte diese Strecke bereits ab dem 27.4.2013 wieder durchgehend benutzbar und befahrbar sein. Daraus wurde aber nichts, weil zwar der Teilabschnitt Lalendorf - Waren zu diesem Zeitpunkt wieder für den Zugverkehr freigegeben werden konnte, nicht aber die Streckenteile Neustrelitz-Fürstenberg/Havel und Nassenheide-Löwenberg. Hier hatte einerseits das kalte und lange Winterwetter eine rechtzeitige

Wiederherstellung zur durchgehenden Befahrbarkeit ab 27.4.2013 verhindert. Hinzu kam die Tatsache, daß sich die Bergung von Weltkriegs-Munition in den Streckengrenzbereichen zwischen Nassenheide und Löwenberg verzögerte und sich ebenso eine juristische Auseinandersetzung mit einem Streckenanlieger in Nassenheide in unerwarteter Länge zog. Dadurch blieb die Strecke Rostock-Berlin auch nach dem 27.4.2013 in ihrem Südbereich weiterhin unterbrochen und es wurde eine Phase 2 für Ersatzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Sperrung dieser Strecke wirksam.

Diese Phase 2 hatte zum Inhalt, daß zwischen Lalendorf und Waren auf der o. a. Strecke ab dem 27.4.2013 wieder Züge rollen konnten, so daß die DB Regio AG nun von diesem Zeitpunkt an RE-Züge von Rostock Hbf nach Neustrelitz und zurück einsetzte. Da auf der neu gestalteten Strecke zwischen Lalendorf und Waren erstmalig nur ein Gleis zur Verfügung stand, mußten diese RE-Züge in Nord-Süd-Richtung über Güstrow und in Süd-Nord-Richtung auf dem Direktweg über Plaaz geführt werden. Die RE-Züge von Neustrelitz nach Rostock berührten also (anders als ihre Gegenläufe) Güstrow nicht. Dafür hielten diese RE-Züge in Plaaz, von wo aus ein SEV mit Bussen nach Güstrow bestand. Bedeutete dieser SEV noch einmal eine Neueinrichtung derartiger Maßnahmen, so konnten andere SEV-Maßnahmen zwischen Rostock und Neustrelitz ab dem 27.4.2013 eingestellt und eingeschränkt werden, weil hier nun die o. a. RE-Züge rollten. Die durchgehend von Rostock nach Berlin und zurück verkehrenden SEV-Busse entfielen nun völlig.

Südlich von Neustrelitz blieben die SEV-Maßnahmen bestehen und auch die Umleitungsfahrten im Eisenbahn-Fernverkehr über Schwerin mußten weiterhin durchgeführt werden. Erst Ende Mai 2013 konnten die Baumaßnahmen auch im Südteil der Bahnverbindung Rostock-Berlin soweit abgeschlossen werden, daß diese Strecke ab dem 9.6.2013 tatsächlich wieder durchgehend befahrbar war und ohne Streckenunterbrechungen zur Verfügung stand. Zwar werden bis zum Dezember 2013 wegen Restarbeiten einzelne Teilabschnitte vorerst noch im eingleisigen Betrieb verbleiben; aber zumindest im Personenverkehr sind nur noch wenige Umleitungsfahrten notwendig und auch der durchgehende RE-Zugverkehr zwischen Rostock und Berlin auf dem Weg der Direktstrecke wurde wieder aufgenommen. Auch das tägliche Stamm-ICE-Zugpaar nach/von Rostock verkehrt nun wieder auf diesem Weg.

Die nur an Samstagen verkehrenden Saison-ICE-Züge nach/von Rostock und Warnemünde verbleiben dagegen noch auf der Umleitungsrouten über Schwerin, so daß der Hbf von Mecklenburg-Vorpommerns Hauptstadt wenigstens noch an Samstagen auch eine ICE-Station darstellt. Auch im Güterzugverkehr werden die Umleitungsfahrten zur Umgehung der Direktstrecke Berlin-Rostock erstmalig weiterhin aufrecht erhalten und die Zementzüge von Rüdersdorf rollen ebenfalls über Schwerin weiterhin nach Wismar. Auch für die Sonderzüge, die für die Kreuzfahrt-Anleger in Rostock u. Warnemünde von der Ostsee nach Berlin und zurück verkehren, gilt weiterhin die Umleitungsrouten über Schwerin. Der von Rostock über Berlin nach Leipzig und umgekehrt rollende Interconnex-Zug sollte durch die guten Erfahrungen, die der Betreiber dieses Fern-Reisezuges mit der Schweriner Umleitungsstrecke gemacht hat, ohnehin fest auf dieser Route verbleiben, so daß auch er nach wie vor über Schwerin (mit dortigem Halt) fährt und hier eine feste Einrichtung bleibt.

Auf die beschriebene Weise ist die Modernisierung und Renovierung der Streckenabschnitte Oranienburg-Neustrelitz und Waren-Lalendorf im Verlauf der 196 km langen Bahnverbindung Berlin-Rostock zwar weitgehend bewältigt, wird aber nach verbleibenden Restarbeiten erst völlig am Ende des Jahres 2013 abgeschlossen. Der moderne Ausbau dieser Bahnverbindung begann vor mehreren Jahren mit der Sanierung von deren Nordabschnitt Lalendorf-Rostock. Ab Ende 2013 wird die dann in ihrem Gesamtverlauf beendet sein und die genannte Bahnverbindung wird durchgehend mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h befahrbar sein. Die Fahrzeit mit dem Zug wird dann von Berlin nach Rostock und umgekehrt jeweils weniger als zwei Stunden betragen !

Die Umleitungsmaßnahmen, die baustellenbedingt vom 10.9.2012 bis zum 8.6.2013 für die Direkt-Bahnverbindung Berlin-Neustrelitz-Rostock notwendig wurden, erinnerten auch an die Zeit der Jahre 1946 bis 1965, als der Schienenweg von Rostock über Plaaz und Waren nach Neustrelitz (die alte 'Lloyd-Bahn') völlig fehlte, weil die sowjetische Besatzungsmacht hier das Gleis als Reparationsgut abbauen ließ, was eine empfindliche Lücke im Bahnliniennetz des nordöstlichen Deutschlands hinterließ. Für Bahnfahrten von Berlin nach Rostock gab es nun nur noch zwei Hauptwege: Der eine führte von Berlin über Wittenberge, Ludwigslust, Schwerin, Bad Kleinen und Bützow nach Rostock, der andere von Berlin über Oranienburg, Neustrelitz, Neubrandenburg und Güstrow nach Rostock. Über beide genannten Wege rollten auch die zwischen Spree und Warnow verbliebenen Fern-Reisezüge und beide dieser Routen erforderten lange Fahrzeiten, rollten die Züge hier doch über durchweg eingleisige und stark belastete Strecken. Mit dem Bau des großen Überseehafens in Rostock mit landseitigem Bahntransportmonopol war die o. a. Streckenlücke nicht mehr vertretbar und man begann mit dem Wiederaufbau der Bahnlinie von Rostock über Plaaz und Waren nach Neustrelitz, der sich allerdings über fast zehn Jahre erstreckte. Zwischen 1958 und 1961 gelang dabei der Wiederaufbau des Streckenabschnittes von Lalendorf über Waren nach Neustrelitz, so daß nun schon immerhin wieder über Güstrow Züge direkt nach Neustrelitz und umgekehrt rollen konnten. 1965 war dann auch die nördliche Teilstrecke von Rostock über Plaaz bis Lalendorf betriebsbereit, so daß die alte Direktstrecke von Rostock nach Berlin wieder durchgehend hergestellt war. Zwischen Rostock und Neustrelitz war dieses aber zunächst nur eingleisig der Fall. Erst in den 1980er Jahren erhielt dieser Streckenabschnitt sein zweites Gleis und ab 1985 war die gesamte Bahnverbindung von der Warnow an die Spree elektrisch befahrbar. Mit den nun aktuell verwirklichten Baumaßnahmen im Verlauf der Bahnlinie Berlin-Rostock, erfolgte am Anfang des 21. Jahrhunderts praktisch der dritte Bau des Schienenstranges von Neustrelitz nach Rostock !!!

An die Frühzeit der Eisenbahn zwischen Berlin und Rostock erinnerten sich auch die unmittelbar an den auf dieser Strecke Aktuell-Neubauten Beteiligten, als sie am 29. Mai 2013 den Bauabschluss der Sanierung und Modernisierung dieses traditionsreichen Schienenweges mit einer Sonderzugfahrt feierten. Für die kam ein Zug mit historischen Wagen zum Einsatz, der von Museums-Dampflokomotive 03 2155 der Firma Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (WFL) gezogen wurde. Dieser Sonderzug rollte von Neustrelitz nach Fürstenberg/Havel und zurück. Das neu verlegte Gleismaterial war hier zum Zeitpunkt der o. a. Fahrt noch nicht für den Allgemeinverkehr freigegeben und galt deshalb noch als internes Baugleis, weshalb sich der beschriebene 'Bauarbeiter-Festzug' nur mit einer Hg. von 20 km/h bewegen konnte und eine Fahrzeit von jeweils einer Stunde pro Fahrtrichtung (jew. 20 km). Fast wie einst zur allerersten Eröffnung des Schienenweges von Berlin nach Neustrelitz im Jahre 1877.

Mit der dann tatsächlich am 9.6.2013 erfolgten Freigabe der bis dahin noch baustellenbedingt gesperrten Streckenabschnitte Neustrelitz-Fürstenberg und Nassenheide-Löwenberg ist die Bahnverbindung Berlin-Rostock seit dem genannten Zeitpunkt zwar wieder durchgehend befahrbar; aber die Arbeiten zum Ausbau dieser Strecke noch nicht völlig beendet. Dieses wird, wie schon erwähnt, erst am Ende des Jahres 2013 der Fall sein und deshalb bleiben in ihrem Verlauf, wie ebenfalls schon erwähnt, zwischen Oranienburg und Lalendorf noch weiterhin mehrere Teilabschnitte bis mind. Nov. 2013 erstmal nur im eingleisigen Betrieb! Deshalb gibt es auch weiterhin schon geschilderten einzelnen Umleitungsmaßnahmen auf dem Weg über Schwerin. Die nun wieder von Rostock aus auf der Direktroute nach Berlin und umgek. fahrenden RE-Züge, müssen in Süd-Nord-Richtung weiterhin ab Lalendorf auf dem 'geraden Weg' über Plaaz nach Rostock rollen und können Güstrow erstmal noch nicht wieder erreichen, was weiterhin einen SEV mit Bussen von Plaaz nach Güstrow erfordert. Die o. a. RE-Züge können sämtlich bis auf Weiteres auch nicht in Dannenwalde halten, was den Einsatz von Zubringerbussen von hier nach Gransee und umgekehrt verursacht.

Wenn aber alle aktuellen Baumaßnahmen im Verlauf der Bahnverbindung Berlin-Rostock abgeschlossen sind, dann wird diese, wie schon verdeutlicht, nicht nur mit 160 km/h. Höchstgeschwindigkeit befahrbar sein, sondern ihr Achsdruck wird auch für Lasten von bis zu 25 t im Güterverkehr ertüchtigt sein. Neben der Kompletterneuerung der Gleise wurden auch alle Oberleitungsanlagen, 13 elektronische Stellwerk (ESTW) und 13 Eisenbahnunterführungen neu errichtet sowie 15 Unterwegsbahnhöfe modernisiert. Die Baukosten für die beschriebenen Maßnahmen umfaßten ein Ausgabevolumen in Höhe von insgesamt 850 Millionen Euro. Als Kostenträger fungierten und fungieren die Europäische Union, die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Bahn AG.



Geschafft !!! Die Beteiligten der hiermit verbundenen Bauarbeiten befahren am 29.5.2013 mit einem internen Eröffnungs-Sonderzug den anlagenmäßig völlig neu hergestellten Eisenbahn-Streckenabschnitt von Neustrelitz nach Fürstenberg/Havel. Den o. a. Sonderzug zog die historische Dampflok 03 2155-4 der Leipziger Firma Wedler Fränz Logistik GmbH & Co. KG (bis März Wedler & Franz GbR). Unten ist diese hervorragend gepflegte Museums-Dampflok vor dem o.a. Sonderzugeinsatz im alten Bw Neustrelitz zu sehen. Fotos: Michael Uhren & Tobias Lampe.

Die zu einer der ersten Routen für privat, nicht durch die DB betriebene Fern-Reisezüge gehörenden Interconnex-Züge mußten auf ihrer Reise von Leipzig über Berlin nach Rostock u.z. ebenfalls auf dem Umleitungsweg über Schwerin fahren. Der Betreiber dieses Interconnex-Zugpaares machte aber mit dieser Umleitungsstrecke so gute Erfahrungen, daß er dieses Zugpaar auch über die Umleitungszeit hinaus auf dem Weg über Schwerin beließ und die neben stehenden Bildmotive des 'Interconnex' dadurch auch nach erneuter Inbetriebnahme der Direktstrecke Berlin-Rostock erhalten bleiben. Die genannten Bilder zeigen den Interconnex von Leipzig nach Rostock während der Sperrung dieser Strecke Anfang 2013 im Bhf. Bad Kleinen. Die Interconnex-Züge bestehen jeweils aus einer einstöckigen Wendezugeinheit vom Fahrzeugtyp, der auch in den NOB-Zügen zwischen Hamburg und Westerland verwendet wird und einer NOB-Ellok der Baureihe 146.

Fotos:
Jürgen Bühring.



Wegen der Bauarbeiten im Verlauf der Direkt-Bahnverbindung Berlin-Rostock wurden einige Züge schon im Sommer 2012 zu Zeiten, als diese Strecke noch eingeschränkt durchgehend benutzbar war, über Schwerin umgeleitet. Dazu gehörten auch die Sonderzüge, die für die Passagiere von in Warnemünde und Rostock anlegenden Kreuzfahrtschiffen zum Tagesausflug von Warnemünde und Rostock nach Berlin und umgek. fahren. Teilweise bestehen diese Sonderzüge aus ehem. Interregio-Wagen der DB Regio AG, wie auch der oben abgebildete Kreuzfahrer-Zug, d. auf diesem Foto im Schlepp von Regio-Ellok 112 108 im Aug. 2012 von Rostock her den Bhf. von Bad Kleinen erreicht. Ganz vorne läuft in diesem Zug (für derartige Züge höchst ungewöhnlich) sogar ein echter Nahverkehrswagen mit.



Weitaus stiliechter präsentierte sich dagegen der Kreuzfahrer-Zug Rostock-Berlin, der Bad Kleinen wenige Monate später durchfuhr und aus einer besonderen 110-Lok und IC-Wagen bestand.



Die in Mecklenburg-Vorpommern nicht eingesetzten und im brandenburgischen Neuruppin stationierten DB-Dieselloktriebzüge der Baureihe 646 (Typ GTW 2/6) suchen zuweilen für größere Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten das DB-Regio-Werk in Rostock auf. Für die Überführungsfahrten von Neuruppin nach Rostock und umgek. in Lt-Tour nahmen die 646-Triebzüge auch schon seit Sommer 2012 den Umleitungsweg über Schwerin in Anspruch. Auf dem ist ein derartiger Leerfahrt-646 im August 2012 bei Durchfahrt durch den Bahnhof von Blankenberg (zwischen Bad Kleinen und Bützow) zu sehen.



Fotos:
Jürgen Bühring.



Ebenfalls der an Wochenenden verkehrende Ausflugszug 'Warnemünde-Express' der DB Regio AG von Berlin nach Warnemünde und zurück wurde bereits im Sommer 2012 über Schwerin umgeleitet. Seine von einer 112er-Lok geschobene Doppelstock-Wendezugseinheit hat auf dem oberen Bild im August 2012 bei Fahrt von Berlin über Wittenberge, Ludwigslust, Schwerin, Bad Kleinen und Bützow nach Warnemünde gerade den Bahnhof Blankenberg erreicht. Das links abzweigende Gleis führt als letzter Rest der ehem. Strecke Wismar-Karow von Blankenberg nach Sternberg und Dabel.



Die beschriebene Umleitungsroute über Schwerin brachte ab Sept. 2012 sogar tägl. ICE-Fahrten in den Bahnhof von Bad Kleinen. Hier der von Rostock über Berlin und Leipzig nach München verkehrende ICE im Okt. 2012 bei Durchfahrt durch Bad Kleinen. Von Juni bis Nov. 2013 verbleiben hier noch an Samstagen regelmäßige ICE-Besuche !



Leerfahrt-Triebwagen der Baur. 646 auf seiner Überführungstour von Rostock nach Neuruppin am 27.10.2012 bei Durchfahrt durch den Hof von Schwerin, wo nach wie vor ständig eine Rangierlok stationiert ist, die man auf dem unteren Bild links erkennen kann. Seit Jahren präsentiert sich der 'Schweriner Rangier-Teckel' bereits in Form einer 'West-V 60' aus ehem. Bundesbahn-Fahrzeugbeständen.



Fotos:
 Oben + Mitte =
 Jürgen Bühring.
 Unten =
 Michael Hecht.

Die für den Verkehrsverb. Berlin-Brandenburg (VBB) eingesetzten und in Neuruppin stationierten DB-Dieselelektrotriebzüge der Baur. 646 kommen vor allem auf der Strecke des 'Prignitz-Express' zwischen Berlin u. Wittenberge (über Neuruppin, Wittstock u. Pritzwalk) zum Einsatz, erreichen aber auf der 'alten Ostbahn' sogar Polen. Durch Mecklenburg rollen die 646 nur in Leerfahrt-Touren zum Besuch des Regio-Werkes in Rostock. Die Usedomer Bäder Bahn (UBB) setzt Fahrzeuge des Typs GTW 2/6 (zu dem auch die 646 gehören) erfolgreich auf der Insel Usedom und im nördlichen Vorpommern ein. Auf der mittleren, ebenfalls am 27.10.2012 entstandenen Aufnahme, ist bei 646-Lt-Durchfahrt durch Schwerin Hbf rechts das ehem. Bahn-Direktionsgebäude in Schwerin zu sehen.

Während der Sperrung der Bahnverbindung Berlin-Rostock von Sept. 2012 bis April 2013 besaß der Bhf. in Güstrow keinen direkten Südschluss an das übrige Eisenbahnnetz. Insbesondere im Personenverkehr auf d. Schiene war die Barlachstadt Güstrow während der o. a. Sperrung nur noch von Rostock her (über Schwaan u. Plaaz) sowie auf der Ost-West-Strecke Pasewalk-Neubrandenburg-Güstrow-Bützow erreichbar. Nach Süden hin stellten vorübergehend nur Busse die öffentl. Verkehrsverbindung Güstrow's her, wo es von Sept. 2012 bis April 2013 im Eisenbahnbetrieb entsprechend still war. Am 20.4.2013 trafen sich im stark reduzierten Zugangebot des dartigen Bahnhofes unter anderem ein aus dem DB-Dieselelektrotriebzug 628/928 650 bestehender und von Stettin nach Lübeck fahrender RE-Zug und ein von DB-Elektrolokomotive 143 233 beförderter S-Bahn-Zug nach Rostock und Warnemünde über Schwaan.

Fotos:
Michael Hecht.





Das obere Bild zeigt den für die Fahrt von Neustrelitz nach Fürstenberg und umgekehrt am 29. Mai 2013 eingesetzten 'Bauarbeiter-Zug' im Netinera-Bahnwerk Neustrelitz. Als Wagen fungierten zwei Dienstfahrzeuge der Firma Wedler Franz (ehem. Bundesbahn-Dreiachser) sowie ein Bghw-Sitzwagen und ein Zweiachs-Packwagen (ehem., heute von den Warener Eisenbahnfreunden e. V. erhaltene DR-Fahrzeuge). Unten ist der genannte Zug auf seiner Sonderfahrt zwischen Neustrelitz und Fürstenberg zu sehen.

Foto oben: Michael Uhren. Foto unten: Tobias Lampe.



Der für die Beteiligten am südlichen Ausbau der Bahnverbindung Rostock-Berlin am 29. Mai 2013 eingesetzte Sonderzug verläßt Neustrelitz zur Fahrt nach Fürstenberg/Havel und rollt dabei an dem zum Zeitpunkt der obigen Aufnahme zwischen Neustrelitz und Mirow eingesetzten ex-DR-Schienenbus ('Ferkeltaxe') vorbei. Den 'Bauarbeiter-Sonderzug' zieht die historische Dampflok 03 2155-4 der Firma Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG, der auch der erste und dritte Wagen hinter der Lok im abgebildeten Sonderzug gehört. Die beiden anderen Wagen sind Fahrzeuge der Warener Eisenbahnfreunde e. V. Offiziell rollte dieser Zug noch auf 'Baugleis' und durfte deshalb nur mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren. Die Freigabe des modernisierten Streckenabschnittes Neustrelitz-Fürstenberg/Havel für den öffentlichen Zugverkehr erfolgte dann zum 9. Juni 2013. Foto: Tobias Lampe.

=====

WICHTIGER HINWEIS: Die oben angebildete, hervorragend gepflegte Dampflok 03 2155-4 wird im AUGUST 2013 für zwei Wochenenden in LÜBECK und in MECKLENBURG zu Gast sein und hier dann mehrere interessante Sonderzugsfahrten absolvieren !!!!!

Die Veranstaltungsdaten dieser öffentlichen Fahrten und eine kurze Vorabinformation über deren Strecken u. Programme sind an anderer Stelle dieser Folge und Fahrt des LBE-EXPRESS veröffentlicht !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Weitere aktuelle Einzelheiten dazu wird auch die nächste Folge und Fahrt des LBE-EXPRESS enthalten !!!!!

Lübeck wird die historische Dampflok 03 2155-4 in ihrem heutigen Betrieb zum ersten Mal besuchen !!!!!!!

Für die an anderer Stelle beschriebene 'Bauarbeiter-Eröffnungsfahrt' auf dem modernisierten Streckenabschnitt Neustrelitz-Fürstenberg/Havel der Bahnverbindung Rostock-Berlin wurde die historische Dampflok 03 2155-4 der Leipziger Firma Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (bis März 2013 als Wedler & Franz GbR firmierend) am 28. Mai 2013 von ihrem Heimat-Standort Nossen nach Neustrelitz überführt. Wegen der noch zu diesem Zeitpunkt offiziellen Sperrung des o. a. Streckenabschnittes mußte auch die Überführungsfahrt von Dampflok 03 2155-4 nach Neustrelitz auf Umleitungswegen erfolgen. Genau gelangte diese Maschine über Pritzwalk, Karow und Waren dorthin. Im Bahnhof von Karow war dabei ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich und verbunden damit ein Lokumlauf; denn die Lok 03 2155-4 schleppte auf der o. a. Überführungsfahrt auch noch zwei Dienstwagen der Firma Wedler Franz mit.

Das untere Bild zeigt 03 2155-4 am 28.5.2013 im Verlauf dieser Fahrt nach Ankunft im Bahnhof Karow von Pritzwalk her. Die 101er-Diesellok daneben ist ständig in Karow stationiert und gehört den Warener Eisenbahnfreunden e. V. Die ehem. 'Ost-V 100', die am rechten Bildrand zu erkennen ist, gehört dem Eisenbahnunternehmen SES und hielt sich im Verlauf einer Lz-Fahrt im Karower Bahnhof auf, nachdem sie aus Richtg. Parchim hierher gekommen war.

Foto: Detlef Radke.



Das obere Bild zeigt die Wedler-Franz-Dampflok 03 2155-4 im Verlauf der schon erwähnten Überführungsfahrt von Nossen nach Neustrelitz am 28. Mai 2013 am Beginn des zu dieser Fahrt gehörenden Lokumlaufes im Bahnhof von Karow. Auf der unteren Aufnahme verläßt diese Lok nach vollzogenem Lokumlauf und Fahrtrichtungswechsel den Karower Bahnhof zur Fortsetzung der o. a. Fahrt in Richtung Waren/Müritz. Im Hintergrund sind die vielen Container-Tragwagen zu sehen, die z. Zt. wegen nicht vorhandener Einsatzmöglichkeiten auf den Gleisen des ehem. Gbf von Karow abgestellt sind. Fotos: Detlef Radke.

