

## Schienerersatzverkehr Lübeck - Eutin

Nachdem es schon vorher zu mehreren Terminen baustellenbedingte Sperrungen der Bahnlinie Lübeck-Eutin in den Abend- und Nachtstunden gegeben hatte, war diese Bahnlinie aus gleichem Grund am 16. März 2013 sogar ganztägig für den Zugverkehr nicht nutzbar. Wie auch schon bei den teil- und stundenweisen Streckensperrungen pendelten zwischen Lübeck und Eutin am 16.3.2013 Straßenbusse im Schienerersatzverkehr (SEV). Die meisten Busse für diesen SEV und auch den vorherigen zeitweisen SEV wurden von der DB-eigenen Autokraft GmbH (AK) zur Verfügung gestellt. Es kamen aber auch einige durch AK hierfür angemietete Fahrzeuge der Busunternehmen Mietrach und Reisedienst Kähler zum Einsatz. In Lübeck befand sich die Abfahrt- und Ankunftsstelle für die SEV-Busse auf dem ZOB am Bussteig 13.

Die Bauarbeiten im Verlauf der Bahnlinie Lübeck-Eutin konzentrierten sich in den ersten Monaten des Jahres 2013 vor allem auch auf zu dieser Bahnlinie gehörende Bahnübergangs-Anlagen. Die erwähnten Arbeiten wurden auch bei starker Winterwitterung durchgeführt.

AK-Gelenkbus Nr. 885 am 16.3.2013 als SEV-Fahrzeug nach Eutin am Bussteig 13 des Lübecker ZOB. Wie früher zeitweise bei den Bussen d. Stadtverkehr Lübeck GmbH so ist auch heute noch bei vielen AK-Bussen deren Wg.-Nummer im Außenbereich nur über das aml. Zulassungszeichen erkennbar.

Bussteig 13 ist auf dem Lübecker ZOB zur festen SEV-Haltestelle geworden, nachdem sich der Hbf-Vorplatz als SEV-Halteplatz nicht mehr als praktikabel erwies, weil hier trotz Sperrg. immer wieder parkende Pkw die SEV-Busse behinderten.

Fotos:  
Michael Hecht.



## LÜBECKER WARTEHÄUSCHEN-WECHSEL

\*\*\*\*\*

Mitte vergangenen Jahres wurde damit begonnen, im Busliniennetz der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und der Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft mbH (LVG) an den Haltestellen dieses Netzes, die über Fahrgast-Unterstellstände verfügen, die bisherigen dieser Stände gegen neue Anlagen auszutauschen. Ende April 2013 fing man damit an, die Haltestellen-'Wartehäuschen' schwerpunktmäßig im Bereich der Lübecker Alt- und Innenstadt auszutauschen. Dieses sogar teilweise in Nachtarbeit, die vor allem dort nötig wurde, wo die Haltestellen in engen Straßenbereichen ihren Platz haben.

Die bisherigen Wartehäuschen erfüllten durchschnittlich 20 Jahre lang ihren Zweck und waren meist noch in einem stabilen und einwandfreien Zustand. Die neuen Anlagen, die sie ersetzen, wirken zwar moderner, aber auch einfacher in der Ausstattung und bieten auch nicht mehr so viele Informationstafeln wie die alten 'Häuschen'. So vermisst man in ihren neuen Nachfolgern die bisherigen Stadt- und Haltestellen-Umgebungspläne.

Die gesamte o. a. Austauschaktion ist vor dem Hintergrund einer Gesamt-Neugestaltung aller öffentlichen Werbeflächen in Lübeck zu betrachten, die zu einem von der Stadtverwaltung unter dem Motto 'Stadtneumöblierung' propagierten Programm gehört. Für den Bereich der Werbung trennte sich die Hansestadt Lübeck zur Verwirklichung dieses ehrgeizigen Programmes von der hierfür vorher zuständigen Firma Stroehr. Sie trug auch für die Ausrüstung von Haltestellen mit Fahrgast-Unterständen, Informations- und Hinweistafeln die Verantwortung. 2012 ging diese Aufgabe nach Jahrzehnten auf die Firma Wall AG über, was eine riesige Umtauschaktion an Werbeträgern im gesamten Stadtgebiet nach sich zog - einschl. der Haltestellen-Wartehäuschen. Übrigens wurden bei dieser Aktion zunächst mal alle der traditionsreichen Normaluhren beseitigt, was großen Unmut und Protest in der Lübecker Bevölkerung hervorrief, so daß an einigen (aber gegenüber früher bedeutend weniger) Stellen Normaluhren wieder aufgestellt wurden. Großen Ärger gab es auch dadurch, daß die Wall AG in ihrer lübschen 'Stadtneumöblierung' teilweise uraltes, völlig überholtes und dadurch falsches Stadtplan-Material verwendete und präsentierte.

Die Austauschaktion an den Bushaltestellen verlief dagegen weitaus problemfreier. Insgesamt betrifft sie 380 Haltestellen im gesamter Lübecker Stadtgebiet. Da die Haltestellenhäuschen wegen ihrer Beleuchtungs-, Hinweis- und Werbeflächen über umfangreiche Elektroanlagen verfügen, ist jeder Austausch mit nicht geringen baulichen Maßnahmen verbunden. Für die müssen die Haltestellen, die vom o. a. Austausch betroffen sind, während der hierfür notwendigen Bauarbeiten gesperrt werden. Ersatzhaltestellen übernehmen dann meist in unmittelbarer Nähe ihre Aufgaben. Teilweise ist wegen beengter Platzverhältnisse oder ungünstiger Straßenführungen die Einrichtung von Ersatzhaltestellen nicht möglich und eine vorübergehende ersatzlose Haltestellen-Sperrung notwendig. So z. B. im Bereich der 'Koberg'-Haltestellen in der Breiten Str.

In der Königstr. fanden die Arbeiten für den Austausch der Haltestellen-Wartehäuschen zwischen der Aegidien- und d. Wahnstr. in den letzten Apriltagen von 2013 statt.

Foto:  
Michael Hecht.



Das Metallgerippe der neuen Haltestellen-Wartehäuschen zwischen Aegidien- und Wahnstraße wurden in der Königstr. recht schnell errichtet. Es schlossen sich aber umfangreiche Pflasterungs- und Elektroanschluss-Arbeiten an, für die auch Tiefbaugerät zum Einsatz kommen mußte.



Der Linienbusverkehr wurde um die o. a. Baustelle herum geführt. Es handelt sich übrigens um den einzigen Bereich der Lübecker Königstr., in dem nie Straßenbahngleise lagen. Zwischen Wahnstr. u. Koberg war dieses in dieser Straße dagegen bis zum Ende des 2. Weltkrieges dagegen der Fall, wengleich diese Gleise hier an vielen Stellen auch lediglich Betriebsfahrten dienten !



Welche ist denn hier nun die richtige Haltestelle ? Wegen der Ersatzhaltestellen gab es teilweise beim o. a. Austausch an anderen Stellen Fahrgast-Unmut. In einigen Fällen entfielen diese Haltestellen völlig.



Fotos:  
Michael Hecht.

LÜBECKER  
MUSEUMSBUS-AKTIVITÄTEN

\*\*\*\*\*

Die zum Fahrzeugpark der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und der Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft mbH (LVG) gehörenden und vom Verein Historischer Stadtverkehr Lübeck e. V. (VHSL) weitgehend gepflegten, betreuten und betriebenen Museums-Linienbusse in Lübeck waren 2012 recht oft im Einsatz und führen ihre umfangreichen Aktivitäten auch 2013 weiter.

2013 waren Fahrzeuge aus dem gemeinsam Museumsbus-Bestand von SL und LVG bereits auf Oldtimertreffen in Lübeck-Blankensee und in Wehmingen bei Hannover (Straßenbahnmuseum) zu Gast. Gastspiele beim Tag der offenen Tür vom Tüv Lübeck und im Feuerwehrmuseum werden sich anschließen. Dazu kommen viele privat bestellte Fahrten anl. von Hochzeiten, Geburtstagen, Jubiläen und ähnlichen Anlässen.

Das neben stehende Bild zeigt den historischen SL-Gelenkbus Nr. 283 im September 2012 in der Innenstadt Lübeck vor der dortigen Kulisse der Marienkirche.

Auf dem unteren Bild ist SL-Museumsbus Nr. 512 im Juli 2011 auf dem Lübecker ZOB am Beginn der VLV-Sonderfahrt nach Schmilau (der letzten VLV-Exkursion überhaupt !!!) zu sehen.

Die SL-Museumsbusse Nr. 283 u. 512 stammen aus den Jahren 1984 u. 1983. Der älteste SL-Museumsbus (Wg. Nr. 141) wurde 1959 gebaut !

Weitere Einzelheiten:  
VHSL e. V.  
Postfach 10 21 03  
23 527 Lübeck

[www.vhsl.de](http://www.vhsl.de)

Fotos:

Oben =

Andrea Hammer. Unten = Michael Hecht.



## MVP-BAHN AKTUELL

\*\*\*\*\*

### Schwieriger Start für Doppelstock-Triebzüge in Mecklenburg

Zum Fahrplanwechsel am 9.12.2012 übernahm die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (ODEG) im Auftrag der Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern den regionalen Personenverkehr auf den folgenden beiden Bahnverbindungen:

Stendal - Rathenow - Berlin - Ludwigsfelde - Jüterbog

Cottbus - Berlin - Wittenberge - Ludwigslust - Schwerin - Wismar

Die durchgehenden Regional-Personenzüge fahren auf der Verbindung Rathenow-Jüterbog unter der Linienbezeichnung RE 4. und auf der Verbindung Cottbus-Wismar unter der Linienbezeichnung RE 2. Die Strecken der Linie RE 4 verlaufen ausschl. im Gebiet der Bundesländer Brandenburg und Berlin, während die Strecken der Linie RE 2 zusätzl. auch Bahnlinien im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern enthalten. In Berlin wird die Linie RE 4 durch den Nord-Süd-Fernbahntunnel mit Schwerpunkthalt im Tiefbereich von Berlin Hbf geführt, während hier für die Linie RE 2 der Weg über die Stadtbahn mit Schwerpunkthalten in Berlin Zoo, dem oberen Bereich von Berlin Hbf, Berlin-Friedrichstr. und Berlin-Ostbahnhof gültig ist.

Bis zum 8.12.2012 war mit dem Betrieb der RE-Linien 2 und 4 die DB Regio AG beauftragt, die diesen Betrieb mit eigenen, doppelstöckigen Wendezugeinheiten und eigenem Personal durchführte. Im Rahmen der turnusmäßigen Ausschreibung für die Zugleistungen auf den beiden o. a. RE-Linien ab Dez. 2012 gewann dann aber die ODEG diese Leistungsvergabe, womit feststand, daß dieses in Berlin ansässige Unternehmen den Betrieb der RE-Linien 2 und 4 ab dem genannten Zeitpunkt für die nächsten Jahre übernehmen würde.

Die ODEG bestellte daraufhin für den Einsatz auf diesen RE-Linien beim schweizerischen Fahrzeughersteller Stadler AG insgesamt 16 fabrikneue und doppelstöckige (!) Elektrotriebzüge des neuen, von diesem Hersteller entwickelten Triebwagen-Zugtyps 'KISS'. Trotz rechtzeitig erfolgter Fahrzeugbestellung standen der ODEG die neuen, jeweils vierteiligen Doppelstock-Triebzüge zum vorgesehenen Termin für die Übernahme der o. a. Regionalzug-Leistungen am 9.12.2012 nicht zur Verfügung. Insbesondere gab es kurz zuvor unter anderem auch noch Schwierigkeiten mit der EBA-Abnahme für die neuen KISS-Triebzüge der ODEG, die die ersten elektrisch angetriebenen Eisenbahn-Doppelstockfahrzeuge in Deutschland überhaupt darstellen. An doppelstöckigen Fahrzeugen mit Eigenantrieb existieren hier bislang nur einige wenige zweiachsige Doppelstock-Schienenbusse, deren Betrieb von nicht sehr großem Erfolg begleitet war und ist.

Der ODEG stand am Beginn des neuen Fahrplans am 9.12.2012 noch nicht einer ihrer neuen Doppelstock-Triebzüge zur Verfügung. Das genannte Unternehmen mußte seine Leistungen auf den o. a. RE-Linien daher zunächst vollständig mit angemieteten Fahrzeugen anderer Firmen erbringen und durchführen. Für den Betrieb auf der Linie RE 4 (Stendal/Rathenow - Berlin - Ludwigsfelde/Jüterbog) mietete die ODEG Elektrolokomotiven und einstöckige Wagen an. Die Lokomotiven kamen von der Eisenb.Ges.Potsdam, von der Firma TX Logistik, dem Railbox-Unternehmen und der Mittelweserbahn, die einstöckigen Wagen von der Firma Euro-Express ('Müller-Züge') und von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Dabei schickten die ÖBB Wagen ihres 'City-Shuttle'-Typs, die sich für den ODEG-Leiheinsatz auf der o. a. RE-Linie 4 als ziemlich ungeeignet erwiesen. Sie und die auch hierfür nicht gerade optimalen Euro-Express-Wagen konnten aber zum Jahresbeginn 2013 im beschriebenen Leiheinsatz durch Doppelstockwagen der niedersächsischen Metronom-Gesellschaft ersetzt werden. Zwischenzeitlich stand auf der Linie RE 4 auch ein von der hessischen Firma VIAS entliehener Elektrotriebzug des Fahrzeugtyps 'FLIRT' (analog DB-Baur. 429) im Einsatz und die ODEG füllte hier auch weniger belastete Zugkurse mit eigenen Dieseltriebwagen. An geliehenen Elektrolokomotiven kamen auf dieser RE-Linie insgesamt 6 Maschinen der Reihe ES 64 U u. zwei 1116-Maschinen zum Einsatz. Dazu gehörten auch die Taurus-Lokomotiven der Mittelweserbahn GmbH, die immer mal wieder mit Autotransportzügen in Lübeck auftauchen (1116.911 + 1116.912).

Ganz anders als oben beschrieben gestalteten sich die ODEG-Ersatzmaßnahmen auf der gegenüber der RE-Linie 4 wesentlich längeren RE-Linie 2 (Cottbus-Berlin-Wismar).

Hierfür mietete die ODEG ausnahmslos Fahrzeuge bei der DB Regio AG an. Dabei handelte es sich um 40 Doppelstockwagen, (davon 10 Steuerwagen) und 10 Elektrolokomotiven der Baureihe 114. Die mit diesen DB-Fahrzeugen gebildeten Leihzüge bestritten ab 9.12.2012 den gesamten Betrieb der ODEG-Linie RE 2. Im einzelnen wurden aus den genannten Fahrzeugen zehn Wendezugseinheiten mit jew. einer 114-Lok, drei doppelstöckigen Mittelwagen und einem doppelstöckigen Steuerwagen gebildet. Davon wurden neun Einheiten für den Planeinsatz auf der o. a. ODEG-Linie benötigt.

Hinsichtlich des Wagenmaterials kamen dadurch weiterhin die Fahrzeuge zum Einsatz, die auch schon vor dem 9.12.2012 auf der Linie RE 2 liefen, als diese noch im Betrieb der DB Regio AG stand. Anders sah es beim Lokeinsatz für die o. a. Leihzüge aus. Vor dem 9.12.2012 wurden die Züge der Linie RE 2 als damals noch im DB-Betrieb verkehrende Doppelstock-Einheiten von DB-Elektrolokomotiven der Baureihe 182 befördert. Die standen aber für eine Fortsetzung dieser Zugbeförderungen auf ODEG-Leihbasis nicht mehr zur Verfügung, da sie die DB Regio AG ab diesem Zeitpunkt für einen Einsatz auf der berlin-brandenburgischen RE-Linie 1 (Eisenhüttenstadt - Frankfurt/Oder - Berlin Stadtbahn - Potsdam - Brandenburg - Magdeburg) fest verplant hatte und ab dem 9.12.2012 auch für die Beförderung der Züge dieser weiterhin im DB-Betrieb verbliebenen RE-Linie einsetzte.

Die DB Regio AG konnte ja bei ihren Langzeitplanungen nicht ahnen, daß sie kurzfristig nun über den 9.12.2012 hinaus doch noch für die Fahrzeugstellung der Züge auf der RE-Linie 2 zuständig sein würde. Um diese in ODEG-Anmietung dennoch vollständig zu gewährleisten, griff die DB Regio AG für diesen Einsatz auf 114-Maschinen zurück. Die Lokomotiven der Baureihe 114 kehrten dadurch noch einmal in die Zugleistungen der Linie RE 2 zurück. Bis zum Dezember 2011 hatten sie diese vollständig erbracht und waren dann für den Zeitraum vom Dezember 2011 bis zum Dezember 2012 noch von den 182-Maschinen abgelöst worden.

Die in die o. a. Leihdienste zurückkehrenden Lokomotiven der Baureihe 114 waren sämtlich solche des DB-Werkes Cottbus. Im einzelnen handelte es sich um die folgenden Maschinen: 114 002, 003, 005, 017, 018, 020, 021, 022, 026 und 040.

Die für den Planbetrieb jeweils aus vier Doppelstockwagen und einer 114er-Lok gebildeten neun Wendezugseinheiten waren in den Innenbereichen der Wagen für die beschriebenen Leihdienste so gekennzeichnet, daß man hier erkannte, daß sie im Auftrag der ODEG fuhren. An den Lokomotiven erkannte man dieses allerdings nicht. Diese waren personell mit Lokführern der DB Regio AG besetzt, während in den Wagen das Zugbegleit- und Fahrgastbetreuungs-Personal aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der ODEG bestand. Zuggattungsmäßig fuhren die mit DB-Leihfahrzeugen ausgestatteten ODEG-Züge der Linie RE 2 unter der DB-Gattungsbezeichnung RE und nicht unter den auch sonst hier mit 'ODEG' versehenen Gattungskürzeln. Trotzdem die ODEG soweit wie möglich eigenes Personal für den Betrieb der DB-Leihzüge einsetzte, mußte die DB Regio AG zusätzlich zum Fahrzeugmaterial insgesamt 70 Mitarbeiter für diesen Betrieb zur Verfügung stellen.

Eine Schwierigkeit beim DB-Leiheinsatz auf der Linie RE 2 gab es mit den Fahrzeiten, die ab dem 9.12.2012 eigentlich für die neuen KISS-Doppelstockzüge der ODEG konzipiert, ausgelegt und aufgestellt waren. Mit den DB-Leihfahrzeugen waren diese Fahrzeiten nicht zu halten, weil die KISS-Triebzüge äußerst spurtstark und anfahr-schnell sind. Für umfangreiche Fahrplanänderungen war es aber zu spät und so behalf man sich zur Gewährleistung der schnelleren Fahrzeiten dadurch, daß man die RE-2-Stationshalte in Breddin und Brand für die Dauer des Einsatzes von Leihfahrzeugen als KISS-Ersatz ausfallen ließ. Im Falle der Station Breddin wurde eine SEV-Bedienung dieser Station mit Bussen nach/von Neustadt/Dosse eingerichtet. Für die ausfallenden RE-2-Halte in Brand wurde auf die hier auch haltenden Züge der RB-Linie 14 verwiesen, was aber zu gewissem Protest des nahe vom 'Brand'schen Bahnhof' gelegenen Freizeitparks 'Tropical Island' führte, dessen Existenz an dieser Stelle eigentlich den einzigen Grund für alle Zughalte im genannten Bahnhof bilden. Immerhin konnten durch den Wegfall der Halte in Breddin und Brand auch die DB-Zugseinheiten die für die ODEG-Doppelstock-Triebzüge festgelegten Schnell-Fahrzeiten weitgehend pünktlich erbringen.

Wichtig war dies auch wegen der Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen entlang des Linienweges der RE 2 mit teils knappen Übergangszeiten zu den Anschlußzügen, für die wegen der Kürze dieser Zeiten der pünktliche RE-2-Fahrplan äußerst wichtig ist.

Am 21.12.2012 erfolgte dann die EBA-Zulassung für die ersten vier der von der ODEG bei den Stadler-Werken bestellten insges. 16 Doppelstock-Triebzüge. Die ODEG nahm diese Züge aber erst im Januar 2013 in Betrieb, da noch kleinere Restarbeiten für die Aufnahme des Linienbetriebes in diesen Zügen zu erledigen waren. Am 8.1.2013 fuhr einer von ihnen erstmals im Fahrgastbetrieb auf der Linie RE 4 (Stendal-Berlin-Jüterbog). Die drei anderen wurden in den Folgetagen in den Betrieb dieser Linie eingereiht, für den vier Fahrzeugeinheiten notwendig sind. Damit standen alle vier der Anfang Januar betriebsfähigen ODEG-Doppelstock-Triebzüge im Einsatz, so daß auf der o. a. RE-Linie auf einen Einsatz von Leihfahrzeugen weitestgehend verzichtet werden konnte. Nur die Metronom-Doppeldeckereinheit blieb hier noch für den Fall von KISS-Ausfällen in Reserveverfügung der ODEG.

Am 15.2.2013 befuhr dann auch erstmals ein KISS-Doppelstock-Zug der ODEG in einem Zugkurs die gesamte RE-Linie 2 (Cottbus-Berlin-Wismar). Es handelte sich um eine reguläre, fahrplanmäßige Fahrt mit Fahrgästen, mit der aber vor allem das Fahrzeitgefüge beim KISS-Einsatz auf der Linie RE 2 getestet werden sollte. Nach diesem Einsatz blieb diese RE-Linie erstmal wieder ungeKISSt, weil der ODEG außer den vier o. a. Einheiten von diesem Typ noch keine weiteren Züge für den Betrieb zur Verfügung standen.

Am 25.2.2013 erhielt ein weiterer o. a. Doppelstock-Züge die EBA-Zulassung und am 8.3.2013 folgten noch zwei derartige Züge. Nun konnte die ODEG auf der RE-Linie 4 auch auf Reserve-Leihfahrzeuge verzichten. Darüber hinaus stattete sie zwei Zugumläufe der RE-Linie 2 mit den neuen KISS-Einheiten aus, so daß hier nun eigene ODEG-Doppelstock-Züge und angemietete DB-Doppelstock-Züge gemischt liefen. Immerhin dominierte der DB-Fahrzeugeinsatz aber weiterhin mit sieben Zugumläufen.

Im April 2013 konnte die ODEG die meisten anderen der diesem Unternehmen bis dahin noch nicht zur Verfügung stehenden Stadler-Doppelstock-Triebzüge in Betrieb nehmen, so daß ab Anfang Mai 2013 in den Umläufen der RE-Li. 2 weitestgehend auf Fahrten mit DB-Leihzügen verzichtet werden konnte. Anfang Mai war hierfür aber der Einsatz von einem dieser Züge auf der genannten RE-Linie weiterhin notwendig ! Das noch bis 25.5.2013.

Die DB Regio AG konnte den Fahrzeug-Leiheinsatz auf dieser Linie ohnehin nur ermöglichen, weil sie wegen der aktuellen durch Bauarbeiten bedingten Streckensperrung der Bahnverbindung Berlin-Rostock über entsprechende freie Fahrzeugkapazitäten verfügte. Dieser Leiheinsatz endete genau am 25.5.2013 (siehe Vorabsatz).

Da das DB-Werk in Cottbus bei Beginn der beschriebenen, für die ODEG durchgeführten Fahrzeug-Leiheinsätze nur noch über zehn 114er-Maschinen verfügte und diese alle für diese Einsätze zur Verfügung stellen mußte, kam es bei den für d. ODEG-Einsätze notwendigen neun Planumläufe auch immer wieder mal vor, daß hier eine Lok der Baur. 112.1 eine eigentlich vorgesehene 114 vertreten mußte.

Für die 114-Maschinen des DB-Werkes Cottbus bedeuteten die Leihzug-Beförderungen auf der Linie RE 2 die letzten Einsätze im 114-Betrieb dieses DB-Werkes; denn mit dem Ende dieser Beförderungen wird das genannte Werk seine letzten 114er an andere Heimat-Stützpunkte abgeben. 14 Maschinen der Baur. 114 hat das DB-Werk Cottbus bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember an das DB-Werk Frankfurt/M.-Griesheim abgegeben, wo diese Lokomotiven seit dem 9.12.2012 RE-Züge zwischen Frankfurt/M. und Fulda befördern. Damit kommen 114er-Maschinen zum ersten Mal unter dieser Baureihen-Bezeichnung im alten Bundesbahn-Gebiet zum Einsatz und sind hier ebenfalls unter dieser Bezeichnung erstmals beheimatet. In Cottbus wurden alle 114er-Einsätze außerhalb der RE-2-Leihfahrten im Dez. 2012 von Maschinen der Baureihen 112.1, 143 und 182 übernommen. Es verblieb den 114 aber noch der Einsatz auf der RE-Linie 2, der nun aber auch (inzwischen bereits weitestgehend reduziert) sein Ende findet. Und damit unwiderruflich auch der 114-Einsatz in Mecklenburg !!!

Nach Auflösung des 114-Restbestandes in Cottbus werden DB-Lokomotiven der Baur. 114 im ehem. Reichsbahn-Gebiet nur noch in Magdeburg beheimatet sein.

Zum Leiheinsatz von Cottbus-114er bei der ODEG darf noch ergänzt werden, daß dieser DB-seitig vom Stützpunkt Berlin-Ostbf. der DB Regio AG durchgeführt wurde. Nachdem die ODEG einige ihrer neuen Doppelstock-Triebzüge auch für den Einsatz auf d. Li. RE 2 in Betrieb nehmen konnte, gab das DB-Werk Cottbus die vorher im ODEG-Leiheinsatz verwendeten Maschinen 114 018, 020, 021 + 022 am 29.3.2013 an das DB-Werk Frankfurt/M.-Griesheim ab. Es verblieben in Cottbus für diesen Einsatz nun nur noch die Lokomotiven 114 002, 003, 005, 017, 026 u. 040.

Allererste Fahrt eines KISS-Triebzuges auf d. ODEG-Linie RE 2: Am 15.2.2013 fuhr der ODEG-Doppelstock-Triebzug 445 103 in einem regulären Kurs der o. a. Linie und mit Fahrgästen besetzt von Cottbus nach Wismar und zurück. Diese Fahrt hatte auch Testcharakter und in ihrem Verlauf ist der ODEG-KISS 445 103 auf den neben stehenden Bildern im Bhf. von Bad Kleinen zu sehen.

Ab dem 10.3.2013 konnten dann ständig zwei Umläufe auf der RE-Linie 2 mit den neuen Doppelstock-Triebzügen der ODEG gefahren werden.

Ab Anfang Mai 2013 konnten sechs weitere Umläufe der RE-Linie 2 auf die neuen KISS-Züge umgestellt werden, so daß nun auf dieser Linie nur noch ein DB-Ersatzzug benötigt wurde, auf den schließlich ab 25.5.2013 verzichtet werden konnte.

Fotos:  
Jürgen Bühring.



Die DB Regio AG sorgte mit ihren lokbespannten Doppelstock-Wendezügen bei der ODEG für den Ersatz der noch nicht für die Linie RE 2 zur Verfügung stehenden KISS-Triebzüge. Einer dieser Ersatzzüge ist auf den nebenstehenden Bildern am 9.2.2013 während seiner Fahrt von Wismar nach Cottbus im Bhf. von Bad Kleinen (oben) und im Hbf von Schwerin (Mitte und unten) zu sehen. Mit 114 040 befördert ihn das nummernmäßige Schlußlicht der 114er-Flotte, die im DB-Werk Cottbus für die ODEG-Ersatzmaßnahmen über den 9.12.2012 hinaus und anders als eigentlich von der DB geplant, noch weiterhin im Betrieb bleiben mußte. Die ODEG-Ersatzfahrten mit 114-bespannten DB-zugeneinheiten endeten endgültig erst am 25.5.2013, wobei aber seit Anfang Mai 2013 nur noch eine dieser Einheiten bei der ODEG im Einsatz war.

Fotos:  
Michael Hecht.



ODEG-Doppelstock-  
triebzug 445 109 als  
RE 2 auf der Fahrt  
von Cottbus nach  
Wismar am 11.5.2013  
im Bhf. von Bad Kleinen.

Den Lübecker Anschluß  
an die auch für Berlin-  
Ausflüge äußerst be-  
liebte RE-Linie 2  
stellen die auf der  
Strecke Lübeck-  
Bad Kleinen einge-  
setzten DB-Dieseltrieb-  
züge der Baur. 628/928  
her, die nun in  
Bad Kleinen regelmässi-  
gen elektrischen KISS-  
Kollegen von der ODEG  
begegnen.

ODEG-Doppelstock-  
triebzug 445 106  
verläßt den Bhf. von  
Wismar Ende Mai 2012  
zur langen Fahrt über  
Berlin nach Cottbus.  
Links ein lokbepan-  
neter Doppelstockzug der  
RE-Linie Wismar-  
Ludwigslust-Wismar  
die im DB-Betrieb  
verblieben ist. Die  
112-bespannten  
Doppeldecker-Einheiten  
dieser RE-Linie sollen  
durch einstöckige  
442-Elektro-Triebzüge  
ersetzt werden, sobald  
genügend viele dieser  
Züge zur Verfügung  
stehen. Bei Fahrzeug-  
mangel helfen auf der  
o. a. DB-RE-Linie auch  
mal 628/928-Dieseltrieb-  
züge im RE-Pendeldienst  
Wismar-Bad Kleinen-  
Schwerin-Ludwigslust  
und umgek. aus.

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



ODEG-Doppelstock-Triebzüge bei Einfahrt in den Bhf. von Wismar und vor dem markanten Empfangsgebäude dieses Bahnhofes. Auch mit den auf der Strecke Wismar-Bad Doberan-Rostock-Tessin eingesetzten DB-Dieseltriebzügen der Baureihe 642 treffen sich die KISS-Züge der ODEG nun regelmäßig im o. a. Bahnhof, dessen Gleis 3 samt dazu gehörigem Bahnsteig seit dem Dezember 2012 wieder für den regelmäßigen Personenverkehr genutzt wird.

Wenn auch die RE-Linie Wismar-Schwerin-Ludwigslust auf Triebwageneinsatz (mit 442-Einheiten) umgerüstet sein wird, kommen nach Wismar im planmäßigen Betrieb keine lokbespannten Züge des Personenverkehrs mehr !!!!

Fotos:  
Jürgen Bühring.

