

FRÜHLINGS-GLEISBAUSTELLEN IM LÜBECKER UMLAND

Im mittleren und nördlichen Ostholstein

Der Frühlingsbeginn des Jahres 2016 war im Lübecker Eisenbahnbetrieb gekennzeichnet von mehreren Gleisbaustellen, die im nördlichen und östlichen Umland der Trave-Hansestadt eingerichtet wurden und für teils erhebliche Änderungen in nicht wenigen Teilen vom Lübeck berührenden Zugverkehr sorgten.

Es begann mit Bauarbeiten im Verlauf der Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden, wo das Streckengleis an verschiedenen Stellen zwischen Haffkrug und Puttgarden von derartigen Arbeiten betroffen war. Deshalb waren hier die folgenden Streckenabschnitte zu folgenden Zeiten für den Zugverkehr völlig gesperrt:

Ratekau - Neustadt/Holst. Gbf vom 23.03.2016, 21.00 Uhr bis zum 28.03.2016, 12.00 Uhr wegen Weichenarbeiten in Haffkrug und Neust./H. Gbf

Neustadt/Holst. Gbf - Puttgarden vom 28.03.2016, 12.00 Uhr bis zum 09.04.2016, 02.00 Uhr wegen Gleiserneuerung zwischen Grüner Hirsch und Oldenburg/Holst. sowie Weichenarbeiten in Neustadt/Holst. Gbf, Göhl und Puttgarden.

Neustadt/Holst. Gbf - Neustadt/Holst. Pbf vom 09.04.2016, 02.00 Uhr bis zum 11.04.2016, 04.00 Uhr wegen Weichenarbeiten in Neust./H. Gbf

Wegen der o. a. Streckensperrungen fand vom 23. März 2016 bis zum 28. März 2016 Schienenersatzverkehr zwischen Lübeck und Puttgarden, also für den gesamten Verlauf der Eisenbahnstrecke Lübeck-Puttgarden statt. Nach dem 28.3.2016 (mittags) beschränkten sich die Maßnahmen des Schienenersatzverkehrs (SEV) während der o. a. Sperrzeiten auf den Bereich nördlich von Scharbeutz mit jeweiligem SEV-Beginn in Scharbeutz oder Haffkrug bis/ab Puttgarden und Fehmarn/Burg. Neben dem regionalen Personenverkehr auf der Schiene war auch der internationale Zugverkehr der Vogelfluglinie und der IC-Zugverkehr nach/von Fehmarn von den SEV-Maßnahmen betroffen. Als Ersatz für die ICE- und EC-Züge nach/von Kopenhagen wurden in den genannten Strecken-Sperrzeiten von Hamburg und Lübeck ins dänische Rødby und umgekehrt Straßenbusse eingesetzt - also incl. Fährroute Puttgarden-Rødby-Puttgarden. Da in den o. a. Zeiten teilweise auch Gleisbauarbeiten auf der dänischen Bahnverbindung Rødby-Kopenhagen stattfanden und hier für SEV-Maßnahmen sorgten, wurden in diesen Zeiten manchmal sogar SEV-Busse durchgehend von Hambg. bis Kopenhagen und umgekehrt eingesetzt.

Was die beschriebenen Bauarbeiten und die sie begleitenden SEV-Maßnahmen besonders unangenehm machte, war die Tatsache, daß sie auch über die Tage des Osterfestes stattfanden - also in einer Zeit, in der die Züge der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden traditionell stark ausgelastet sind, was auch für die Fernzüge Hamburg-Kopenhagen und umgekehrt gilt. Aber gerade zu Ostern bewegten sich zwischen Lübeck und Puttgarden nur Bauzüge.

An den erwähnten SEV-Maßnahmen für den SPNV waren Busse der DB-eigenen Firma Autokraft GmbH (AK), aber auch von versch. Busunternehmen aus den Kreisen Ostholstein, Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie aus Kiel beteiligt. Für den Ersatz der Fern-Reisezüge der Vogelfluglinie sorgten Reisebusse dänischer Unternehmen. Die IC-Züge nach/von Fehmarn Burg entfielen nördlich von Lübeck ersatzlos. Der Ausflugs-RE Hamburg-Fehmarn und zurück war völlig gestrichen.

Für die generelle Abwicklung der jüngsten Gleis- und Weichenbauarbeiten im Verlauf der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden, für die zeitweise ebenfalls versch. Bahnübergänge für den Straßenverkehr gesperrt werden mußten, war die bekannte Baufirma Wiebe zuständig, die ihre Basislager hierfür in Lübeck (unterhalb der Meierbrücke an den dortigen Rampengleisen) und in Oldenburg/Holstein (dort ebenfalls am Rampengleis) besaß.

Für die mit den beschriebenen Arbeiten verbundenen Bauzüge setzte die Firma Wiebe ihre folgenden Diesellokomotiven ein:

Wiebe-Lok Nr.	NVR.-Nr.	Bemerkungen
3	212 192	ehem. DB-Lok 212 192
8	211 015	ehem. DB-Lok 211 015
10	216 122	ehem. DB-Lok 216 122
11	216 012	ehem. DB-Lok 216 068
12	277 018	Typ MaK G 1700

Außerdem waren an diesen Arbeiten die folgenden Bauzug-Diesellokomotiven beteiligt: 293 030 der Firma DB Bahnbau AG, 745 702 der Firma Metrans (bei diesen beiden Lokomotiven handelt es sich um ehem. DR-Maschinen des Typs V 100 Ost) und 215 133 der Stauden-Verkehrsgesellschaft mbH.

Die o. a. Lokomotiven waren dadurch auch in Lübeck zu sehen und teilweise auch hier abgestellt. Die ehem. DB-216 der Firma Wiebe kamen erst nach dem 28.3.2016 für die Gleisbaustelle zwischen Grüner Jäger und Oldenburg/Holstein zum Einsatz. Sie waren außerhalb ihrer Einsatzzeiten im Bhf. von Oldenbg./Holst. abgestellt.

ÄHNLICHE OSTHOLSTEIN-BAHNSPERRUNGEN SCHON EINMAL VOR KNAPP 40 JAHREN

=====
1977 war die Bahnlinie Lübeck-Puttgarden bereits schon einmal für längere Zeit nördl. von Neustadt/Holstein wegen Bauarbeiten vollständig gesperrt. Damals genau zwischen Lensahn und Grossenbrode. Das aber seinerzeit nur von Montag bis Freitag und an diesen Tagen lediglich stundenweise von 10.00 - 19.30 Uhr. Eine 24-stündige Sperrung des nördlichen Bereiches der deutschen Vogelfluglinien-Schienenstrecke war vor fast 40 Jahren nicht möglich, weil auf dem Weg der o. a. Bahnlinie in jener Zeit auch noch zahlreiche Güterzüge rollten. Deren Umleitung über Flensburg und Jütland wäre schwierig gewesen, weil es 1977 die feste Querung des Großen Beltes in Dänemark noch nicht gab. Deshalb mußte der durchgehende Weg der Vogelfluglinie trotz Bauarbeiten für einige Stunden 'offen' bleiben. Während der Sperrzeiten gab es ähnl. wie bei der jüngsten (nun 24-stündigen) Sperrung des o.a. Bereiches umfangreiche SEV-Maßnahmen mit Straßenbussen (damals ausschließl. solche der Firma 'Autokraft'). Für die Streckensperrung des Jahres 2016 auf d. Vogelfluglinie brauchte man auf den Güterzugverkehr keine Rücksicht mehr zu nehmen, weil zwischen Lübeck und Dänemark auf dem Weg der genannten Verkehrsverbindung in deren deutschem Teil seit 1998 keine Güterzüge mehr fahren. Über die Streckensperrung im Bereich der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden vor knapp 40 Jahren, die genau vom 26.9. bis zum 21.10.1977 stattfand, berichtete der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) damals in der Ausgabe Nr. 017 seiner Publikation 'VLV-Kurzmeldungen'. Der entsprechende Bericht ist in seinem damaligen Originaldruck dieser Schilderung angefügt:

Wegen wichtiger Bauarbeiten wurde die Strecke Lübeck - Puttgarden zwischen den Bahnhöfen Lensahn und Großenbrode in der Zeit vom 26.9. bis 21.10. jeweils montags bis freitags von 10.30 - 19.30 Uhr total gesperrt. Das bedeutete, daß in diesen Zeitspannen auch der Zugverkehr zwischen Lensahn und Puttgarden völlig ruhte, da sich eine Umleitungsmöglichkeit für die eingleisige Strecke nicht bot. Der Reisezugverkehr wurde daher im Abschnitt Lensahn - Puttgarden auf die Straße verlagert und mit Bussen abgewickelt, was größere Veränderungen für die Fernreisezüge D 230/31 (Skandinavien-Holland-Express bzw. Holland-Skandinavien-Express, Kopenhagen - Hoek v. Holland u. umgek.), D 399 (Hamburg-Express, Kopenhagen-Hamburg), TEE 34 (Kopenhagen-Stuttgart), D 490/91 (Hamburg-Kopenhagen u. umgek.) sowie TEE 35/D 435 (Stuttgart-Kopenhagen u. Hamburg-Kopenhagen; diese beiden Züge fahren im Winterfahrplan vereinigt) mit sich brachte. Die genannten Züge verkehrten während der Streckensperrung mo - fr jeweils nur bis und ab Lensahn. Dabei fuhren TEE 34/35 (Merkur) lediglich zwischen Hamburg und Stuttgart bzw. umgekehrt. Den Anschluß aus und in Richtung Dänemark besorgte Ersatz-TEE 1134/1135 (Lensahn-Hamburg bzw. Hambg.-Lensahn).

Die Omnibusse für den Schienenersatzverkehr nördlich von Lensahn stellte sämtlich die AUTOKRAFT (Betrieb Kiel), wobei modernste Fahrzeuge des Fabrikates Auwärter-Neoplan zum Einsatz kamen. Dabei fuhren die Ersatzbusse teilweise nicht nur bis Puttgarden, sondern dort auf die jeweiligen Fährschiffe und in Rødby von diesen direkt vor das Bahnhofsgebäude, wo die Züge nach Kopenhagen bereitstanden. Entsprechend wurde in der Gegenrichtung verfahren. Auf diese Weise wurde den Reisenden zusätzliches Tragen des Gepäcks erspart wie auch in Lensahn zahlreiche Bundesbahn-Angehörige beim Umsteigen zu bzw. von den Ersatzbussen behilflich waren. Wie sich dieser interessante Schienenersatzverkehr im einzelnen abspielte mag die Schilderung eines "VLV-Reporters" verdeutlichen, der am 30.9. (FR) von Lübeck nach Rødby und zurück reiste - und zwar im D 490. Für dessen Ersatz standen in Lensahn die folgenden Busse entsprechend beschildert bereit:

Lauf-Nr.	Fahrzeug-Nr.	Ziel
1	110	Rødby
2	102	Rødby
3	109	Puttgarden (i. Puttgarden leer auf die Fähre)

Zwischen Lensahn und Puttgarden kam die folgende Bus-Kavalkade als Ersatz für die Züge TEE 34 und D 230 entgegen:

Lauf-Nr.	Fahrzeug-Nr.	Ziel
5	105)
3	104)
1	106)
2	107)
6	101)
4	103)

alle mit "Lensahn" beschildert

In Puttgarden stand Wg.Nr. 108 ohne Lauf-Nr. als Reservewagen bereit. Die Rückfahrt im "Bus-Zug D 491" gestaltete sich zwischen Rødby und Lensahn wieder mit den Wagen 102, 109 und 110 (siehe oben). Ab Puttgarden fuhr zusätzlich Reservewagen 108 mit. Entgegen kam der Ersatz für D 231 mit den Wagen 104, 106 und 101 (Lauf-Nr. 3, 1 und 6), während in Lensahn die Wagen 100, 103 und 105 die Fahrgäste des TEE 1135 / D 435 aufnahmen. Sämtliche genannten Busse waren Neoplan-Auwärter - Fahrzeuge.

Da der Bahnhof Lensahn für die genannten Schnell- bzw. TEE-Züge End- oder Anfangspunkt war, änderten sich für diese Züge die Wagenumläufe erheblich und wurden nach folgendem Schema durchgeführt:

1. Umlauf = Lübeck Hbf -Leefahrt- Lensahn -D 399- Hamburg
2. Umlauf = Hamburg -D 490- Lensahn -D 230- Hoek v. Holland -D 231- Lensahn -D 491- Hamburg
3. Umlauf = Hamburg -Mitführg. leer im D 490- Lensahn -TEE 1134- Hamburg (TEE-Wg.) -TEE 1135- Lensahn -Mitführg. leer im D 491- Hamburg

Die von der DB äußerst gut vorbereiteten und durchgeführten Ersatzverkehrsmaßnahmen während der Bauarbeiten auf der Vogelfluglinie sind mit den entsprechenden Fahrplänen sogar in das Kursbuch (Strecke 140) eingearbeitet. Im Lübecker Hbf wurden die autom. Zugzielfilmbänder auf den Bahnsteigen entsprechend geändert (Zugziel "Lensahn" mit Hinweis auf die Ersatzmaßnahmen) und zusätzlich wurden die Reisenden mit Informationszetteln versorgt.

Im Herbst 1977 mußte wegen Gleisbauarbeiten im nördlichen Teil der Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden in Lensahn von Zügen auf Busse und umgekehrt umgestiegen werden. Die SEV-Busse d. fuhren von Lensahn nach Rødby u. zurück und waren solche d. Firma Autokraft. Foto: Harald Tschirner.



Im Herbst 1980 fanden dann auch im Verlauf der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden ähnliche Bauarbeiten, wie sie 1977 hier nördlich von Neustadt/H. stattgefunden hatten, ebenfalls in ihrem Südteil zwischen Bad Schwartau und Neustadt/H. statt. Nun wurde die o. a. Bahnlinie in diesem Abschnitt vollständig gesperrt. Genau vom 28.9. bis zum 18.10.1980 und diesmal auch 24 Stunden pro Tag und nicht nur stundenweise tagsüber sowie an bestimmten Tagen wie im Streckenbereich Neustadt/H.-Puttgarden drei Jahre zuvor. Die jeweils 24-stündige Streckensperrung war zwischen Bad Schwartau und Neustadt/Holst. auch möglich, weil für diesen Bahnlinienbereich anders als für das Teilstück Neustadt-Puttgarden 1980 noch eine Umleitungs-Möglichkeit zur Verfügung stand. Dieses durch die seinerzeit noch vorhandene Bahnlinie Eutin-Neustadt/H., die zusammen mit der Strecke Lübeck-Eutin (-Kiel) einen zweiten Schienenweg von Lübeck nach Neustadt/Holst. bildete. Dadurch konnten die Fernzüge des Reise- und Güterverkehrs auch während der baustellenbedingten Streckensperrung des Abschnittes Bad Schwartau-Neustadt im Herbst 1980 weiterhin durchgehend von Lübeck über Puttgarden und Rødby nach Dänemark und umgekehrt fahren. Von Lübeck bis Neustadt/H. rollten sie aber nun abweichend vom direkten Laufweg der Vogelfluglinie auf der Strecke Lübeck-Kiel bis Eutin und von Eutin weiter auf der kurzen Nebenbahnstrecke nach Neustadt/H. wo wieder die Direktstrecke der Vogelfluglinie erreicht wurde. Entsprechend umgekehrt wurde in der Gegenrichtung verfahren. Auf der Bahnlinie Eutin-Neustadt/Holst. fuhren im Herbst 1980 an Planzügen nur noch lokale Nahverkehrszüge, die für die Zeit des o. a. Umleitungs-Zugverkehrs durch Straßenbusse im SEV ersetzt wurden, um so genügend viele Fahrplantrassen für die nun auf dieser Bahnlinie rollenden Umleitungszüge der Vogelfluglinie zu schaffen.

Der beschriebene Umleitungsweg machte also im Herbst 1980 für den Fernzugverkehr zwischen Lübeck und Dänemark keine Ausfälle und keinen SEV notwendig, brachte aber doch gewisse Betriebsengpässe mit sich. Dies unter anderem durch den bei allen Umleitungsfahrten Lübeck-Eutin-Neustadt und umgekehrt jeweils in Eutin notwendigen Fahrtrichtungswechsel und auch die geringe Zug-Durchlässigkeit der Bahnlinie Eutin-Neustadt, die in ihrer Gesamtlänge (16 km) einen einzigen Streckenblock bildete, in dem sich nur ein Zug bewegen konnte, zumal es auch Kreuzungs- und Ausweichmöglichkeiten im Verlauf der o. a. Bahnlinie im mittleren Ostholstein nicht gab. Um die Zugkapazität hier für die beschriebenen Umleitungsfahrten zu erhöhen, wurde der einzige Zwischenbahnhof der Strecke Eutin-Neustadt, die kleine Station Bujendorf, für die Zeit dieser Fahrten in eine Blockstelle mit Signalen und Behelfsstellwerk umgewandelt. Dadurch konnten sich in dieser Zeit von Eutin nach Neustadt oder umgekehrt pro Richtung jeweils zwei Züge bewegen, was den Betriebsablauf erleichterte. Den jeweiligen Fahrtrichtungswechsel im Bhf. von Eutin vereinfachte man zumindest bei den Umleiterzügen des Personenverkehrs durch gleichzeitigen Lokwechsel, was zeitaufwendige Lokumläufe bei den Umleiter-Reisezügen in Eutin ersparte. Bei den umgeleiteten Güterzügen wurden derartige Lokumläufe für deren Fahrtrichtungswechsel allerdings durchgeführt. Hierfür wurde teilweise auch auf den Eutin benachbarten Bahnhof in Malente-Gremsmühlen ausgewichen. Da die von Eutin nach Neustadt führende Bahnlinie durch die Umleiterzüge zwischen dem 28.9. und dem 18.10.1980 vollständig mit diesen Zügen belegt war, wurde wie schon erwähnt der planm. lokale Personenverkehr dieser Strecke in diesem Zeitraum auf die Straße mit SEV-Bussen verlegt. Diese kamen auch zwischen Lübeck und Neustadt/H. sowie umgekehrt als Ersatz der lokalen Züge des Personenverkehrs und zur Bedienung der Unterwegsbahnhöfe in diesem Streckenabschnitt zwischen Bad Schwartau und Neustadt zum Einsatz.

Insgesamt klappten die beschriebenen Umleitungsfahrten über die Strecke Eutin-Neustadt in der o. a. Zeit recht gut. Kam ein Fern-Reisezug von Lübeck her in Eutin an, stand hier schon am südlichen Ende des seinerzeit noch recht gleisreichen Bahnhofes der 'Festspiel- und Rosenstadt' eine andere Lok, um den Zug zur Weiterfahrt nach Puttgarden zu übernehmen. Umgekehrt vollzog es sich auf der Fahrt von Puttgarden nach Lübeck, wobei zumindest bei den Umleiter-Reisezügen ausschließl. 218-Maschinen zum Einsatz kamen. Die 221-Zeit auf der Vogelfluglinie und im Bw Lübeck war ja im Mai 1980 völlig beendet worden, nachdem hier im Reisezugdienst schon seit dem Herbst 1978 ausschließl. 218-Lokomotiven verwendet wurden.

Für den Umleiter-Zugverkehr der Vogelfluglinie im Herbst 1980 ist eine Abschrift der damals für diesen Zugverkehr gültigen Bahnhofsfahrordnung im Bhf. Eutin erhalten geblieben. In ihr sind alle seinerzeit über die Strecke Eutin-Neustadt umgeleiteten Züge enthalten und sie ist im Originalmanuskript Bestandteil dieses Rückblickes:

Bahnhofsfahrordnung Eutin
Umgeleitete Züge

28.9.-18.10.80

0.39	0.53	TBBM 41711	3	Pu	Basel
0.47	0.55	D 3970 (370)	1	Konstanz	Kbh
1.24	2.00	Dg 61018 <u>ns</u>	3	M	Pu
1.58	2.05	D 3934 (234)	1	Kbh	Paris
2.55	3.13	Dg 61001 S	3	Pu	M
3.08	3.24	Ng 65896 W	3	M	Pu
3.16	3.30	Dg 61005 W	2	Pu	M
4.10	4.42	B Sz 52743 W <u>ns</u>	2	Pu	Hmb-waltershof
4.15	4.22	B D 15971	1	Pu	Hmb
4.27	4.35	D 3971 (371)	3	Kbh	Konstanz
4.31	4.39	D 3933 (233)	1	Paris	Kbh
5.23	5.37	TBBM 41513	3	Apach	Pu
6.23	6.38	Dg 61003 <u>ns</u>	3	Pu	M
6.23	6.38	Lz 85601 <u>ns</u>	3	Pu	L
8.06	8.15	D 3994 (394)	3	Alt	Kbh
	8.52	Dg 60004 W	2	M - Eid	Pu
8.59	9.13	Dg 61004	3	M	Pu
9.26	9.34	D 3980 (280)	1	Roma	Kbh
9.42	9.51	D 3935 (235)	2	Paris	Kbh
10.59	11.12	Dg 61007 <u>Di</u>	3	Pu	M
10.59	11.12	Lz 85605 <u>Di</u>	3	Pu	L
11.20	11.27	D 3999 (399)	2	Kbh	Alt
12.28	12.35	D 3982 (372)	2	Kassel	Kbh
12.32	13.07	Dg 61009 <u>ns</u>	3	Pu	M
	13.34	TBBM 41715	1	Pu	Malente (Maschen) x)
13.40	13.57	Dg 61010 <u>Mo</u>	3	M	Pu
13.56	14.03	IC 3832 (132)	1	Kbh	Karlsruhe
	14.10	TBBM 40715	2	(Pu)Malente	M x)
14.40	14.54	TBBM 41710 <u>Mo</u>	3	Basel	Pu
14.52	16.07	Dg 61041 <u>ns</u>	2	Pu	M
15.46	15.53	IC 3823 (133)	1(Fr=3)	Karlsruhe	Kbh
16.34	16.48	Dg 61012 W	3	M	Pu
17.26	17.33	D 3973 (373)	3	Kbh	Kassel
18.41	18.47	D 3998 (398)	3	Alt	Kbh
19.25	19.40	Ng 65897 W <u>Sa</u>	3	Pu	M
19.36	19.50	B Sz 42742	2	Hmb-waltershof	Pu
20.38	20.45	D 3981 (281)	3	Kbh	Roma
	20.43	Dg 61014 W <u>Mo+Sa</u>	2	M	Malente (Pu) x)
20.43	21.18	Lz 85602 <u>Sa</u>	2	L	Pu
21.02	21.16	Dg 61013 <u>Sa+nS</u>	3	Pu	M
21.02	21.16	Dg 61023 <u>Sa</u>	3	Pu	M
21.24	21.28	Dg 60014 W <u>Mo+Sa</u>	2	(M) Malente	Pu (Betr.halt, ab Eu als 61014) x
21.27	21.34	D 3932 (232)	1	Kbh	Paris
21.27	21.34	D 3932 (232)	1	Kbh	Paris
22.22	22.29	D 3995 (395)	3	Kbh	Alt
23.02	23.21	Dg 61015 <u>Sa</u>	2	Pu	M
23.19	23.33	TBBM 41712	3	Basel	Pu

Reisezüge: Loktausch; Güterzüge: Lokumlauf

Alt=Hmb-Altona, Eid=Hmb-Eidelstedt, Eu=Eutin, Kbh=København, L=Lübeck, M=Maschen, Pu=Puttgarden

x)wegen"Platzmangels" in Eutin Lokumlauf in Malente

Nach dem Ende des Vogelfluglinie-Umleitungsverkehrs war die Bahnlinie Eutin-Neustadt ab dem 19.10.1980 erneut einzig den hier verkehrenden Lokal-Personenzügen vorbehalten. Die einst auch über diese Strecke planmäßig rollenden Fern-Güterzüge der Verbindung Puttgarden-Neustadt/H.-Eutin-Plön-Ascheberg/H.-Neumünster-Hamburg waren hier bereits mit vollständiger Inbetriebnahme des Groß-Rangierbahnhofes Maschen im Juli 1980 entfallen. Am 23.5.1982 wurde dann auch der lokale Personenverkehr der Bahnlinie Eutin-Neustadt eingestellt und für ständig auf Straßenbusse verlagert. Ohne planmäßige Verkehrs- und Zugleistungen blieb diese Bahnlinie danach noch einige Zeit betriebsfähig und benutzbar. Damals rollte hier z. B. nochmal der Sonderzug 'VLV-OSTHOLSTEIN-EXPRESS' am 9.4.1983 auf seiner Fahrt von Lübeck auf die Insel Fehmarn. Bald danach wurde die Eisenbahnstrecke Eutin-Neustadt/Holst. vollständig stillgelegt und noch in den 1980er Jahren baute man ihr Gleis ab.

Dadurch stand auch für den Streckenabschnitt Bad Schwartau - Neustadt/H. im Verlauf der Gesamt-Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden keine Umleitungsmöglichkeit mehr zur Verfügung. Nach 1980 war diese Bahnverbindung immer mal wieder baustellenbedingt an verschiedenen Stellen gesperrt - das dann aber nur an einzelnen Tagen und meist auch nur stundenweise sowie vorzugsweise in den Abend- und Nachtstunden mit insgesamt nur wenigen Zugausfällen und SEV-Maßnahmen. Die jüngsten Sperrungen im Verlauf der o. a. Bahnverbindung waren die umfangreichsten seit den beschriebenen Unterbrechungen der Jahre 1977 und 1980. Diesmal waren vor allem Weichenerneuerungen die Ursache für die erneuten Unterbrechungen - nördlich von Neustadt/H. aber auch ein genereller Gleistausch.

Wie schon eben deutlich gemacht stand für die erneute Streckensperrung zwischen Bad Schwartau und Neustadt/H. im Frühjahr 2016 natürlich keine Umleitungsmöglichkeit mehr zur Verfügung und man mußte hier diesmal auf vollständige SEV-Maßnahmen zurückgreifen - incl. Fern-Reisezugverkehr. Güterzugverkehr war von den neuerlichen Streckensperrungen auf der Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden nicht mehr betroffen, weil hier seit fast 20 Jahren keine Güterzüge mehr rollen.

Als 1977 und 1980 auf der o. a. Verbindung erhebliche und umfangreiche Bauarbeiten stattfanden, waren dies die ersten derartigen Arbeiten in diesem Umfang seit 1954/55, als man das Streckengleis von Bad Schwartau bis Grossenbrode für künftigen Schnellzugverkehr tauglich machte. Vorher war hier vor allem nördlich von Neustadt/Holstein teilweise noch Gleismaterial der 1941 verstaatlichten 'Kreis Oldenburger Eisenbahn' (KOE) verlegt und machte allenfalls den Einsatz von Maschinen der Bauart 50 als hier größte Schwergewichte möglich. Nach Verlegung eines neuen Gleisstranges konnten auch 41er-Maschinen mit Schnellzügen zum neuen Fährhafen in Grossenbrode dampfen; ab 1957 kamen die noch frischen V-200-Diesellokomotiven hinzu und ab 1963 wurde die Bahnverbindung Lübeck-Grossenbrode Bestandteil der zwischen 1959 und 1963 neu geschaffenen Vogelfluglinie mit Fährhafen Puttgarden und nun ausschließlichm Diesellokeinsatz. Hier erhielt die genannte Bahnverbindung dann 1977 und 1980 im Rahmen der beschriebenen seinerzeitigen Bauarbeiten abermals neues Gleismaterial. Nun solches mit schweren UIC-60-Schienen.

Vom 25.9. bis zum 21.10.1977 fand wegen baustellenbedingter Sperrung des Nordteiles d. Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden ab/bis Lensahn Schienenersatzverkehr mit Autokraft-Bussen statt. Auch für Fern-Reisezüge: Am 30.9.1977 nahm am Bhf. Lensahn eine Kolonne von SEV-Bussen die Reisenden des D 490 auf, um sie als 'Ersatzzug' weiter nach Rødby zu bringen.

Foto:
Harald Tschirner.



Erinnerungen an die Bahnlinie Eutin-Neustadt/Holst. durch die es einst einen zweiten Schienenweg von Lübeck nach Neustadt außerhalb der direkten und entlang der Lübecker Bucht verlaufenden 'Bäderbahn' gab. Kurz vor dem Ende des planmäßigen Personenverkehrs auf dieser Strecke, der am 22.5.1982 eingestellt wurde, pendelte am 8. und 9.5.1982 auf dem Gleis der o. a. Bahnlinie statt der zuletzt hier überwiegend üblichen Schienenbusse der VLV-Doppelstockwagen mit Bundesbahn-Kleinlokomotiven in den meisten der damals von Eutin nach Neust. und umgekehrt durchgeführten Zugkurse. Dieses geschah sogar auf Initiative und in Veranstaltung der Deutschen Bundesbahn. Am 8.5.1982 wurde der VLV-Doppeldecker dabei sogar von drei Kleinlokomotiven befördert. Zwei 332- bzw. 333-Maschinen ('Köf III') und einer 323-Lok ('Köf II'). Die Züge dieses nostalgischen 'Plan-Diesels' hielten natürlich auch auf den Unterwegsstationen d. 16 km langen Strecke Neustadt/H.-Eutin. So sehen wir auf den neben stehenden Bildern den ehem. LBE-Doppeldecker Nr. 8 mit seinen 'Lokomotivchen' am 8.5.1982 im Haltepkt. Övelgönne (oben), im Bhf. Bujendorf (Mitte) und im Haltepunkt Röbel (unten).

Fotos:
Michael Hecht.



Mit der Stilllegung des planmäßigen Personenverkehrs verlor die Strecke Eutin - Neustadt/H. gleichzeitig ihren Gesamtbetrieb und wurde bis auf einen kleinen Gleisrest in Eutin in der Mitte der 1980er Jahre abgebrochen. Heute entdeckt man nur noch wenige Spuren von ihr. In Bujendorf steht noch der einstige Bahnhofsbaus, der heute als Wohnhaus dient. Die Haltepunkte Oevelgönne und Röbel verfügten über keine Gebäude.

Der Regel-Personenverkehr auf der o. a. Strecke bestand seit den 1950er Jahren zum größten Teil aus Schienenbussen. Es fuhren hier aber Akku-Triebwagen und fast bis zuletzt gab es einen von Heide/Holstein quer durch die holsteinische Mitte nach Neustadt/Holstein und zurück verkehrenden Eiltriebwagen, der aus einer ETA/ESA-Einheit bestand. Zeitweise fuhr dieser Et sogar von Büsum bis Neustadt/H. und umgek. Und damit genau von der Nordsee an die Ostseeküste und retour. In der Mitte d.

1970er Jahre wurde die Bahnlinie Neustadt/H.-Eutin von einem lokbespannten N-Zug Neustadt/H.-Kiel benutzt, den sogar eine 220-Lok beförderte. Unvergessen ist auch der über diese Strecke rollende D-Zug Kiel-Puttgarden und zurück, der nur 1974 fuhr und ganz schnell wieder verschwand. Ihn zog eine Lok der Baur. 212. Im Güterzugverkehr wurde die Strecke Eutin-Bujendorf-Neustadt/Holstein bis hinein in den Sommer von 1980 intensiv von den mit 221-Maschinen (bis 1972 teilweise auch mit 50er-Dampflokomotiven) bespannten Güterzügen benutzt, die von Hamburg-Eidelstedt über Elmshorn, Neumünster, Ascheberg, Plön, Eutin und Neustadt-Nord nach Puttgarden und umgekehrt fuhren. Die vollständige Inbetriebnahme des Groß-Rangierbahnhofes Maschen in der Mitte von 1980 machte diesen Güterzugweg zugunsten der Direktstrecke via Lübeck unnötig und entzog zugleich der Bahnlinie Eutin-Neustadt/H. die Existenz-Grundlage. Im Oktober 1980 wurde sie noch für die Umleitungsfahrten im Zusammenhang mit den damaligen Gleisbauarbeiten auf der 'Bäderbahn' genutzt. Für kurze Zeit rollten dadurch sogar internationale Fern-Reisezüge der Verbindung Hamburg-Lübeck-Puttgarden über die Bahnlinie Eutin-Neustadt/Holstein. 1 1/2 Jahre später aber kam dann das Ende dieser Bahnlinie und zum Abschied fuhr nochmal der oben abgebildete schöne Oldtimerzug zwischen Eutin und Neustadt, wo LBE-Doppeldecker planmäßig nie im Einsatz waren.

Fotos: Sammlg. M. Hecht.



Die für die Gleisbauarbeiten im Verlauf der Bahnlinie Lübeck - Puttgarden im März und April 2016 eingesetzten Bauzug-Lokomotiven waren während ihrer Einsatzpausen auch teilweise in Lübeck auf den dortigen Rampengleisen am Ostrand vom Hbf abgestellt. Es waren vor allem Maschinen der Firma Wiebe, aber auch solche der Unternehmen Metrans und DB Bahnbau. Auf den nebenstehenden Bildern, die am 30.3.2016 und 3.4.2016 entstanden, ist unten Lok 293 030 d. Firma DB Bahnbau zu sehen. Darüber Wiebe-Lokomotiven d. ehem. DB-Baur. 212 u. vom MaK-Typ G 1700 sowie Lok 746 702 d. tschechischen Metrans-Unternehmens.

Fotos:
Michael Hecht.







Hier gab es
auch ein
interessantes
Zusammenref--
fen von V-100-
Lokomotiven
aus ehemali-
gen Reichs-
und Bundes-
bahn-
Fahrzeug=
beständen.

Fotos:
Michael Hecht.







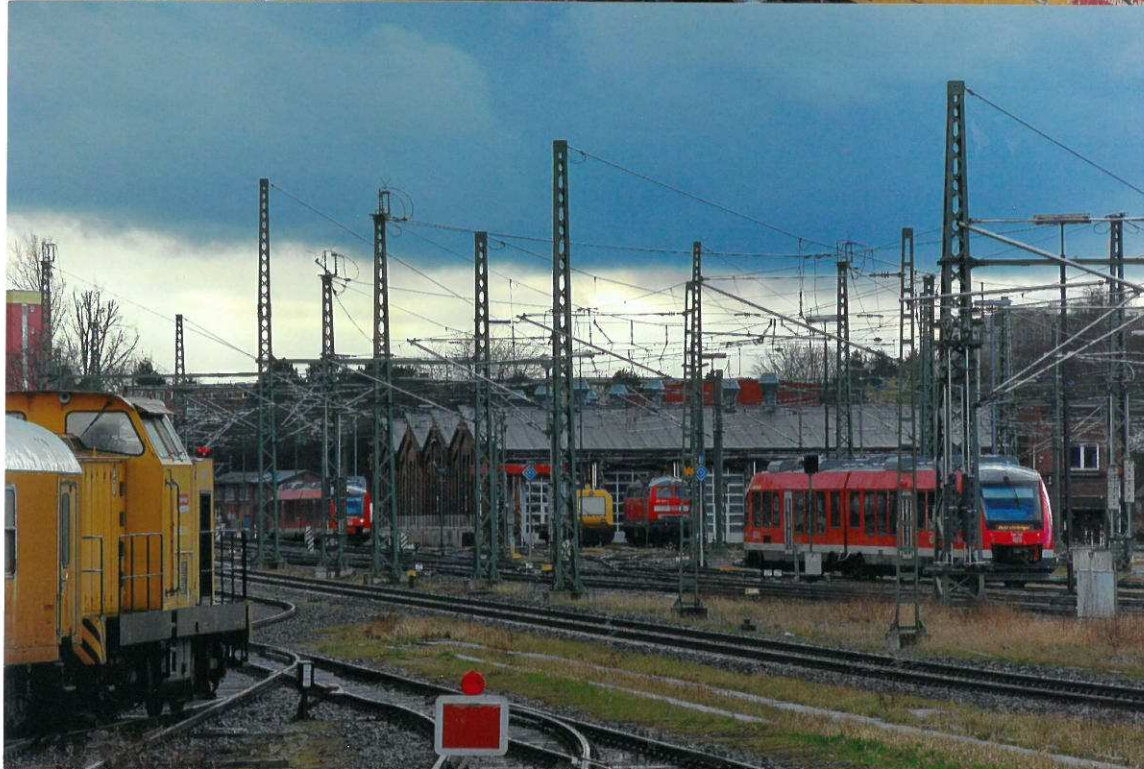
Auch bei den Gleisarbeiten der Strecke Lübeck-Puttgarden verwendete Baumaschinen, Kranwagen sowie Schottertransporter fanden außerhalb ihrer Einsätze Platz auf den Rampengleisen am Lübecker Hbf und deren Nachbarbereichen.

Fotos:
Michael Hecht.



Zu den Fahrzeugen, die sich im Rahmen von Bauzugtätigkeiten am Ende vom März und am Anfang vom April 2016 am Rande des Lübecker Hbf's aufhielten, gehörte auch die Diesellok 293 030 der Firma DB Bahnbau. Bei dieser Lok handelt es sich um eine Reichsbahn-Maschine des V-100-Typs. In Lübeck stand sie zur o. a. Zeit in unmittelbarer Nachbarschaft des ehem., heute längst funktionslosen Stellwerkes 'Wtm', des daran angrenzenden Abstellbahnhofes und des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Lübeck, das auf dem mittleren der nebenstehenden Bilder im Hintergrund zu sehen ist und dessen Umfeld heute auch zur Abstellung von Fahrzeugen des DB-Regionalverkehrs gehört. Das in Bildmitte erkennbare Skl-Fahrzeug hat seinen Stammplatz sonst, wo im März und im April 2016 die Fahrzeuge der o.a. Tätigkeiten abgestellt waren. D. 'Stamm-Skl' mußte daher vor's benachbarte Lübecker ex-Bw ausweichen.

Fotos:
Michael Hecht.



Die Firma Wiebe setzte für die Gleisbauarbeiten im Streckenabschnitt Neustadt/H.-Oldenburg/Holst. auch ihre Lokomotiven 10 und 11, die ehem. Bundesb.-Maschinen 216 122 + 216 068 ein. Ende März trafen diese beiden Lokomotiven mit einem Wiebe-Gleisumbauzug in Lübeck ein, wo sie oben bei Ankunft am Hgbf zu sehen sind. Auf den Bildern darunter dann während der o. a. Arbeiten bei Lensahn und bei der Alt-Schotterentladung im Bhf. Oldenbg./Holstein am 30.3.2016.

Fotos:
Oben =
Hans-Joachim
Klaas. Unten =
Hatti.





Die Wiebe-
Lokomotiven
10 und 11
bewegten sich
als als Doppel-
Lok-Lz auf dem
Gleis der
Bahnlinie
Lübeck-
Puttgarden,
auf der durch
ihre jüngsten
Gleisbaustellen
im Frühling 2016
nach langer Zeit
erstmal wieder
ein Einsatz der
Lokbaureihe 216
stattfand.

Fotos:
Hatti.





Zuführungs- und Überführungs-Bauzüge für die Gleisbauarbeiten im Verlauf der Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden Ende März/Anfang April 2016 wurden nach/von Lübeck auch von der zum genannten Zeitpunkt von der Bocholter Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) eingesetzten Diesellok 225 133 befördert. Auf den obigen Bildern ist diese dem Lokvermieter Thomas Kaiser gehörende Lok bei ihrem jüngsten und seltenen Lübeck-Gastspiel im Hgbf-Bereich der Trave-Hansestadt zu sehen. Es handelt sich bei ihr um eine ehem.DB-Masch. der Baureihe 215, die 1970 bei den Henschel-Werken gebaut wurde. Später ließ sie die DB zu einer ausschl. Güterzuglok umrüsten, wodurch sie gleichzeitig die Baureihen-Nr. 225 erhielt. Fotos: lefo.