

ERINNERUNGEN AN DIE FRÜHJAHR'S →BAHNLINIEN-SPERRUNG IM NORDEN VOM KREIS OSTHOLSTEIN IM APRIL 2017

Vom 4. bis zum 18. April 2017 war der nördliche Teil der Bahnverbindung Lübeck - Puttgarden erneut für jeglichen Betrieb gesperrt. Diesmal sogar zwischen Neustadt/Holstein und Puttgarden. Ursache hierfür war ein schwerer Brückenschaden im Bereich von Neustadt/Holstein. Hier war die Brücke, auf der das Gleis der o.a. Bahnverbindung über die Straße „Wiesenhof“ geführt wird, schon seit längerer Zeit baufällig und ein erstmal behelfsmäßiger Ersatz an der Wende vom April zum Mai 2017 vorgesehen. Aber so lange hielt die alte Originalbrücke nicht mehr durch. Am 4.4.2017 wurden an ihr so schwere Schäden festgestellt, daß ihre sofortige Sperrung für jeglichen Bahnbetrieb wirksam werden musste. Der Straßenverkehr unter der Brücke blieb von dieser Sperrung unberührt.

Diese Brücke hatte ihren genauen Platz am Strecken-Km 30,140 der Strecke Lübeck – Puttgarden. Letzter fahrgastbesetzter Zug, der sie benutzte, war am 4.4.2017 d. RB 21 711 auf seiner Fahrt von Puttgarden nach Lübeck. Dann mußte sie nach Sicherheitsüberprüfung sofort gesperrt werden. Nördlich von ihr befand sich noch ein 648-Triebwagen, der als Leerzug vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit über die Brücke nach Lübeck geholt wurde.

Für den Eisenbahnbetrieb bedeutete die o. a. Brückensperrung den völligen Ausfall allen Zugverkehrs zwischen dem Betriebs-Bhf Neustadt/Nord (Neustadt Gbf) und Puttgarden. Die Zufahrt in den Pbf in Neustadt konnte weiterhin benutzt werden, so daß der Zugverkehr zwischen Lübeck und Neustadt/H. und umgekehrt bestehen bleiben konnte.

Zwischen Neustadt/H. und Puttgarden wurde nach der o.a. Streckensperrung ein Schienenersatzverkehr mit Straßenbussen (SEV) für die hier nun entfallenden RB-Züge des SPNV's eingerichtet. Hierfür war der Einsatz von vielen Bussen notwendig und die diesen SEV leitende und DB-eigene Firma "Autokraft GmbH" (AK) musste neben eigenen Fahrzeugen zahlreiche Busse anderer Unternehmen heranziehen - teilweise sogar aus dem westlichen Holstein (Heide/Holst.). Ein zunächst auch in Erwägung gezogener Pendel-Schienenverkehr zwischen Lensahn und Puttgarden als Bahn-Inselbetrieb im nördlichen Ostholstein wurde nicht verwirklicht, weil es in diesem Gebiet incl. dem Fährbahnhof Puttgarden keine stationäre Betankungsanlage für Dieseltriebfahrzeuge des Schienenverkehrs mehr gibt. Und eine Betankung der in diesem Inselbetrieb eingesetzten Dieseltriebwagen per Straßen-Tank-Lkw hielt man beim DB-Regie-Betrieb "Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH)" wohl für unoptimal.

Eine Überführung von Triebwagen für den o.a. Inselbetrieb als Leerfahrzeuge nach/von Lensahn auf dem Weg der angeschlagenen Neustädter Brücke hielt man wohl auch für zu riskant.

Umfangreich von dieser Sperrung war auch der gesamte ICE- und EC-Fernreisezugverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen sowie umgekehrt betroffen. Der wurde vom 4.4 bis zum 18.4.2017 auf der Gesamtstrecke Hamburg - Kopenhagen und zurück mit Straßenbussen abgewickelt. Hierfür wurden vor allem Reisebusse dänischer Unternehmen eingesetzt, teilweise aber auch deutsche Fahrzeuge, die sonst als IC-Busse unterwegs sind.

Es fuhren mehrere Busse von Hamburg nach Kopenhagen und zurück hintereinander im Konvoi. In Dänemark bedienten einige von ihnen auch größere Unterwegsbahnhöfe wie Nykøbing und Naestved.

Völlig abgeschnitten von diesem ersetzenden "Togbus"-Verkehr Hamburg - Kopenhagen - Hamburg war Lübeck. Der Fernreisezug-SEV der Vogelfluglinie berührte und bediente Lübeck überhaupt nicht, worauf in der Trave-Hansestadt in keiner Weise aufmerksam gemacht wurde. Es war so, als hätte es hier nie Züge nach/von Kopenhagen gegeben. Das gab es noch nicht einmal während des 2. Weltkrieges. Auch Oldenburg/Holst., wo die Kopenhagener Vogelfluglinien-Züge sonst halten, wurde vom o. a. „Togbus“-SEV nicht bedient.

Dafür verkehrte paradoxerweise am Samstag und Sonntag der sonst dann von Hamburg nach Puttgarden und zurück fahrende Ausflugs-RE "Hamburger Strand-Express". Das aber nur von Hamburg bis Lübeck und umgekehrt - ohne irgendwelchen Ersatz nördlich von Lübeck. Auf diesen "amputierten" Ausflugs-RE bis/ab Lübeck hätte man auch verzichten können.

Die seit dem April-Anfang an Samstagen verkehrenden Saison-IC nach/von Fehmarn entfielen zwischen Lübeck und Fehmarn ersatzlos. Sie fuhren nur bis/ab Lübeck.

Für Fern-Reisende von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt standen alternativ und als "Umleitungsreise" die Züge der Verbindung Hamburg - Flensburg - Fredericia - Odense - Kopenhagen und zurück mit mehrmaligem Umstieg zur Verfügung. Diese Umleitungsrouten wurden nach Augenzeugenberichten aber mehr in Anspruch genommen als der umsteigelose SEV auf den Straßen- und Autobahnwegen der Vogelfluglinie, der aber insgesamt recht gut klappte. Trotzdem fuhren hier SEV-Busse teilweise fast völlig leer und auch Bahn-Konkurrent "Flix" hatte in seinen von Hamburg nach Kopenhagen und zurück rollenden Fernbussen nicht mehr Fahrgäste durch die Zugausfälle zu verzeichnen.

Abgesehen davon, daß hier regionale und lokale Umleitungsmöglichkeiten ohnehin nicht zur Verfügung stehen, traf die beschriebene Streckensperrung den Schienenweg nach Fehmarn und den deutschen Eisenbahnteil der "Vogelfluglinie" an einer der sensibelsten Stellen. Bis 1953 trafen die damals noch drei Neustadt/Holstein berührenden Eisenbahnstrecken hier in dem am Innenstadt- und Hafenanrand gelegenen Kopfbahnhof zusammen.

Vom Norden her kam als älteste Strecke die von Kiel und Neumünster über Eutin nach Neustadt führende Bahnlinie, die 1866 von der Altona-Kieler Eisenbahn eröffnet wurde und 1884 zur Preußischen Staatsbahn kam. 20 Jahre nach dieser auch als "Ostholsteinische Eisenbahn" bekannten Strecke wurde ebenfalls ein Schienenweg von Neustadt/H. aus in den Norden des heutigen Ostholstein-Kreises, den damaligen Kreis Oldenburg/Holstein, als „Kreis Oldenburger Eisenbahn“ (KOE) in Betrieb genommen. Diese Kreisbahn-Strecke wurde erst 1941 von der Staatsbahn (damals DR) übernommen.

Die baute aber von Anfang an Neustadt's dritte Bahnlinie: Die sogenannte "Bäderbahn" von Bad Schwartau, die erst in den 1920er Jahren entstand; aber nun auch einen direkten Schienenweg von Lübeck nach Neustadt/H. entlang der Lübecker Bucht herstellte. Alle drei genannten Bahnlinien trafen sich wie schon erwähnt in dem seit 1866 vorhandenen Personenbahnhof von Neustadt/H. - einer Kopfstation.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges und der danach vollzogenen Teilung Deutschland's stand der vorher jahrzehntelange Fernreisezugverkehr von Hamburg nach Kopenhagen über Warnemünde und Gedser sowie umgekehrt nicht mehr zur Verfügung. Man konnte zwar nun von der Elbmetropole in die dänische Hauptstadt und umgekehrt mit umsteigefreien Fern-Reisezügen fahren, die auf dem Weg über Flensburg, Fredericia, Odense und den Großen Belt geführt wurden, hier aber über lange Fahrzeiten verfügten. Sehr schnell wuchs das Bedürfnis für einen kürzeren und direkten Eisenbahnweg von Hamburg nach Kopenhagen - zumal auch die 1945 auf die doppelte Einwohnerzahl gewachsene Stadt Lübeck wieder die bis 1944 bestehende Bahnverbindung nach/von Kopenhagen (damals über Warnemünde und Gedser) erneut dringend wünschte. Man griff in dieser Situation den alten, erstmals schon im 19. Jahrhundert entstandenen Plan der sogenannten "Vogelfluglinie" über die Insel Fehmarn und mit einer Fährschiffspassage über den Fehmarn-Belt erneut auf. Schon in den 1930er Jahren war dieser Plan konkret geworden und 1941 hatte sogar seine Verwirklichung mit ersten Baumaßnahmen begonnen. Die wurden aber wegen des 2. Weltkrieges bald wieder eingestellt.

Wenige Jahre später und nun wieder im Frieden wurde die Vogelfluglinie erneut aktuell. Aber im noch stark kriegsgeschädigten und inzwischen politisch geteilten Europa ließ die sich nicht so schnell verwirklichen. Es kam deshalb erstmal ab 1951 zur sogenannten "Interims-Vogelfluglinie". Für die wurde ab dem April des Jahres 1951 der ehemalige Marinehafen in Großenbrode an der Nordspitze des damaligen Kreises Oldenburg/Holstein in einen Fährschiffshafen umgebaut. Dieser Hafen wurde von Anfang an so eingerichtet, daß hier auch die Verladung von Schienenfahrzeugen auf Fährschiffe möglich war, die außer Straßen- auch solche Fahrzeuge transportieren konnten. Der neue Fährhafen in Großenbrode war im Sommer 1951 soweit hergestellt, daß hier ein Fährschiff anlegen konnte. Ab dem 14.7.1951 absolvierte das Dampf-Fährschiff "Danmark"

der Dänischen Staatsbahnen (DSB) daraufhin eine tägliche Fahrt vom Fährhafen im süddänischen Gedser aus nach Großenbrode und zurück. Diese Fähre beförderte aber bis zum Herbst 1951 nur Personen. Die Mitnahme von Autos und Eisenbahnfahrzeugen war erst nach Abschluss des Hafenneubaus in Großenbrode ab 15.10.1951 möglich. Beim Schienen-Rollmaterial trajektierte die "Danmark" aber zunächst nur Wagen des Güterverkehrs. In Gedser wurden die Anlagen des Eisenbahn-Fährverkehrs nach/von Warnemünde (der in der Nachkriegszeit erneut aufgenommen wurde) für die Be- und Entladung der Eisenbahnwagen nach/von Großenbrode genutzt.

Als Anschluss an das DSB-Fährschiff nach Gedser fuhr ab dem Sommer 1951 von Hamburg und Lübeck aus ein Vorkriegs-Dieseltriebwagen der Deutschen Bundesbahn zum neuen Fährhafen in Großenbrode, der im Frühjahr 1951 Gleisanschluss an das ehem. KOE-Bahnlinien-Netz im Norden des Kreises Oldenburg/Holstein erhalten hatte. Bei diesem Triebwagen handelte es sich um ein Fahrzeug der Baur. VT 36. In Großenbrode mussten seine Passagiere auf die Dampf-Fähre "Danmark" umsteigen, mit dem auf der Ostsee ins 69 km entfernte Gedser auf der dänischen Insel Falster gefahren wurde. Hier wurde dann auf einen DSB-Zug nach Kopenhagen umgestiegen. Eine umgekehrte Reiseverbindung gab es von Kopenhagen über Gedser, Großenbrode und Lübeck nach Hamburg.

Die Reisezeit von Hamburg nach Kopenhagen betrug auf dem beschriebenen Weg in den Jahren 1951 bis 1953 knapp elf Stunden pro Richtung. Zum Vergleich: Heute erreicht man Kopenhagen von Hamburg aus per Bahn in fünf Stunden, wobei die Fahrt über Lübeck, Puttgarden und Rødby mit kurzer Fährpassage (19 km) über den Fehmarnbelt führt.

Der in den Jahren 1951 bis 1953 von Hamburg über Lübeck nach Großenbrode und umgekehrt eingesetzte VT 36-Dieseltriebwagen benötigte für seine Fahrt pro Richtung alleine drei Stunden und musste dabei jeweils in die Kopfstation Neustadt/Holstein Pbf zum jeweiligen Fahrtrichtungswechsel hineinfahren. Trotzdem wurde diese Triebwagenfahrt von Hamburg nach Großenbrode und umgekehrt zuggattungsmäßig jeweils als Schnellzug (Dt) geführt. Heute benötigt der schnellste Zug von Hamburg zum heutigen Bahnhof in Großenbrode als Zug, der dort auch hält (Wochenend-RE Hamburg - Puttgarden und zurück), Neustadt Pbf aber nicht berührt, 2 Stunden und 4 Minuten; in der Gegenrichtung sogar zwei Minuten weniger.

Als die o.a. Triebwagenfahrt von Hamburg nach Großenbrode und zurück im Sommer 1951 begann, starteten ebenfalls weitere Arbeiten zur Verbesserung des direkten Reiseverkehrs von Hamburg über Lübeck, Großenbrode und Gedser nach Kopenhagen und umgekehrt als sogenannte "Interims-Vogelfluglinie"; denn der Plan einer eigentlichen Vogelfluglinie auf dem Weg über die Insel Fehmarn in Deutschland und die Insel Lolland in Dänemark stand schon längst wieder auf

der Tagesordnung, ließ sich aber nicht so schnell verwirklichen. Deshalb musste man sich erstmal mit dem Provisorium "Interims-Vogelfluglinie" behelfen.

Für die wurde unter anderem der Fährhafen in Großenbrode erweitert und es wurde der Bau neuer Diesel-Fährschiffe in Auftrag gegeben, die auch den Transport von Reisezug-Fahrzeugen zwischen Großenbrode und Gedser ermöglichten. Sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch die Dänischen Staatsbahnen beschafften derartige Neubau-Fähren.

Zu den Ausbauarbeiten für die "Interims-Vogelfluglinie" und zugleich als Vorbereitung für die spätere Verwirklichung der eigentlichen Vogelfluglinie gehörte auch die Errichtung einer neuen, etwa zwei Kilometer langen Strecke zur Umgehung des wie schon mehrfach erwähnt eine Kopfstation bildenden Personenbahnhofes in Neustadt/Holstein, die den bislang hier unvermeidlichen Fahrtrichtungswechsel einsparte. Die Einsparung dieser Fahrtrichtungswechsel war für die Direktfahrt von Zügen zwischen Lübeck und Großenbrode unbedingt notwendig.

Die erwähnte Neubaustrecke wurde am Westrand von Neustadt/H. verlegt, hatte ihren Ausgangspunkt im Betriebsbahnhof "Neustadt Nord" (auch als Neustadt Gbf bekannt) und endete an der Ausfahrt der einstigen KOE-Strecke nach Oldenburg/Holstein, Heiligenhafen und Großenbrode aus dem Pbf Neustadt heraus. Die neue, im Mai 1953 fertiggestellte Kurz-Eisenbahnstrecke in Neustadt/Holstein verband praktisch die drei Neustädter Bahnlinien außerhalb des (Kopf-)Pbf's und schuf zudem hier ein Eisenbahn-Streckendreieck, dessen Spitze dieser Pbf bildete.

Im Verlauf der o.a. neuen Eisenbahnstrecke in Neustadt/H. mussten auch zwei Betonbrücken errichtet werden. Eine etwas längere zur Überwindung der damaligen Bundesstraße 207, die heute als Landesstr. 309 in Neustadt/H. noch immer einen viel benutzten Straßenweg bildet. Außerdem überquerte das Gleis der neuen Strecke das heute nicht mehr vorhandene Gleis, das aus dem Pbf heraus in Richtung Oldenburg/Holstein und umgekehrt führte. Dieses Gleis traf dann nach einer kurzen Steigungsstrecke mit der neuen Verbindungsbahn an einer heute auch nicht mehr vorhandenen Abzweigstelle zusammen und auf nun gemeinsamem Weg führte der weitere Streckenverlauf weiter nach Hasselburg, Lensahn und Oldenburg/Holstein. Die Gleisverbindung vom Pbf Neustadt zur o.a. Abzweigstelle (also die alte Neustädter KOE-Ausfahrt) wurde auch als "Hasselburger Kurve bezeichnet. Diese Abzweigstelle, die 1953 neu errichtet wurde, erhielt die Bezeichnung „Abzw. Südschleuse“.

Eine zweite, kürzere Betonbrücke wurde im Verlauf der o.a. Verbindungsbahn zur Führung ihres Gleises über die Neustädter Straße "Wiesenhof" gebaut.

Vor den für den Bau der beschriebenen Neubau-Eisenbahnstrecke in Neustadt/H. eingesetzten Arbeitszügen kamen unter anderem auch

Dampflokomotiven der Baureihe 24 zum Einsatz. Dieser Bau konnte im Frühling des Jahres 1953 abgeschlossen werden. Zeitgleich auch die anderen Erweiterungs-Maßnahmen für die Erweiterung der "Interims-Vogelfluglinie": Der Fährhafen in Großenbrode war vergrößert worden und die Deutsche Bundesbahn stellte das neue kombinierte Auto- und Eisenbahn-Fährschiff "Deutschland" für die Ostsee-Passage Großenbrode - Gedser in Dienst.

Als Folge davon wurde der Fernschnellzug F 211/212 (Italien-Skandinavien-Express, ab 1960 als „Italia-Express“ bezeichnet) als erster Zug ab 17.5.1953 durchgehend mit seinen Wagen bis/ab Kopenhagen über Großenbrode und Gedser geführt. In Neustadt/Holstein rollte er über die neue Umgehungs-Bahnlinie. Zwischen Großenbrode und Gedser sowie umgekehrt wurden seine Wagen mit dem neuen DB-Fährschiff "Deutschland" transportiert.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1954 am 23.05.1954 fuhren weitere internationale Fernschnell- und Schnellzüge direkt und umsteigefrei über Großenbrode und Gedser nach/von Kopenhagen. Neu war hier nun auch ein Schnell-Triebwagen von Hamburg nach Kopenhagen und zurück, für den durchgehend einer der neuen Bundesbahn-Dieseltriebzüge der Baureihe VT 12 bis/ab Kopenhagen eingesetzt wurde. Die Zeit des Umsteigens von Bahn auf Fähren in Großenbrode und von Fähren auf Bahn in Gedser waren vorbei. Umgekehrt auch.

Verbunden damit benutzten nun immer mehr Züge die neue Umgehungs-Bahnlinie in Neustadt/Holstein. Sie verfügte über ein völlig neues Gleis, was für den an sie sich bis Oldenburg und Großenbrode anschließenden Streckenabschnitt quer durch den (1970 aufgelösten) Kreis Oldenburg/Holstein dagegen (noch) nicht galt. Hier „klapperten“ die Züge noch auf dem alten Kleinbahn-Gleis aus KOE-Zeiten-incl. der neuen internationalen Reisezüge nach/von Kopenhagen. Schnelle Geschwindigkeiten ließ dieser Streckenabschnitt nicht zu und sein maroder Oberbau ermöglichte höchstens den Einsatz von Dampflokomotiven der Baureihe 50 oder den recht leichten VT 12. Derartige Dampflokomotiven beförderten deshalb auch zunächst die D-Züge über Großenbrode und Gedser geführten F und D-Züge zwischen Lübeck und Großenbrode und umgekehrt. In den Jahren 1953 – 1955 wurde aber auch das Gleis von Neustadt bis Großenbrode ertüchtigt und verstärkt, so daß hier vor den internationalen Reisezügen ab dem Sommerfahrplan 1955 die stärkeren und schnelleren Dampflokomotiven der Baureihe 41 zum Einsatz kommen konnten. Ab Frühjahr 1957 ebenfalls vereinzelt die neuen V-200-Diesellokomotiven der DB.

Durch den Streckenausbau zwischen Neustadt und Großenbrode wuchs hier die Zahl der Güterzüge mit Ziel Dänemark, wengleich von denen die meisten weiterhin über Flensburg und den Großen Belt fuhren. Trotzdem wurde die Zahl der Züge, die die Umgehungs- und Verbindungsstrecke in Neustadt/Holstein

benutzten höher. Von den regionalen und lokalen Personenzügen wurde diese Strecke dagegen überhaupt nicht in Anspruch genommen. Derartige Züge, die durchgehend von Lübeck aus über Neustadt/H. hinaus in den Kreis Oldenburg/H. und umgekehrt rollten, gab es ohnehin nur wenig und die fuhren sämtlich in den (Kopf-) Pbf Neustadt mit dortigem Fahrtrichtungs- und Lokwechsel. Außerhalb dieser wenigen Züge mußte in diesem Pbf stets umgestiegen werden. Die nur von Neustadt/H. aus in Richtung Oldenburg/Holst. fahrenden Lokal-Personenzüge verliessen den Pbf Neustadt über dessen Nordkurve bzw. erreichten ihn von Oldenburg aus über diese Kurve.

Nachdem die „Interims-Vogelfluglinie“ durch die beschriebenen Maßnahmen der Jahre 1951 – 1955 gut etabliert war, begann man mit der Verwirklichung der eigentlichen Vogelfluglinie, die durch den ständigen Reise- und Güterverkehr zwischen der damaligen Bundesrepublik Deutschland und Dänemark immer wichtiger und dringender wurde; denn die „Interims-Vogelfluglinie“ konnte nur ein vorbereitendes Provisorium darstellen und bilden. In den Jahren 1959 – 1963 wurde deshalb die eigentliche „Vogelfluglinie“ in ihrer bekannten und noch heute bestehenden Form realisiert. Im Mai 1963 nahm sie ihren Betrieb auf und zog nun noch mehr Zugverkehr auf die Bahnlinie, die Lübeck mit Dänemark verband und jetzt den neuen Fährhafen Puttgarden auf der Insel Fehmarn zum Ziel hatte. Der deutsche Teil der Vogelfluglinie wurde im Schienenverkehr nördlich von Lübeck von Anfang an ausschließlich von Dieseltriebfahrzeugen benutzt, so daß der Einsatz von Dampflokomotiven auf der Umgehungs- und Verbindungsstrecke wie auch auf den anderen Gleisen in Neustadt/H. im Planbetrieb ab Mai 1963 vorbei war. Von unplanmäßigen, seltenen Ausnahmefällen mal abgesehen.

Die weiterhin wenigen regionalen Personenzüge, die durchgehend von Lübeck bis in den Kreis Oldenburg/Holstein (nach Heiligenhafen und Puttgarden) und zurück fuhren, verkehrten nun als Wendezüge. Man führte diese Züge jetzt in den Pbf Neustadt aus Richtung Oldenburg über Neustadt Gbf und die südliche Pbf-Einfahrt. Umgekehrt verließen diese Züge den Pbf Neustadt/H. auch so zur Fahrt in Richtung Oldenburg. Sie mußten dadurch zusätzlich im Gbf Neustadt „Kopf machen“, was aber mit Wendezügen recht einfach war (V-100.20 Lokomotiven + Silberling-Wendezüge). Lokal-Personenzüge, die nur von Neustadt/H. aus nach Oldenburg/H. und Heiligenhafen und zurück fuhren, gab es (anders als vorher) nach Eröffnung der Vogelfluglinie im Mai 1963 wegen der dichten Zugbelegung des Streckenabschnittes Neustadt – Puttgarden durch Fernzüge (F, D, Güterzüge) nicht mehr. Die Aufgaben der lokalen P-Züge wurden hier nun durch Straßenbusse der Autokraft wahrgenommen.

Die alte KOE-Ausfahrt aus dem Pbf Neustadt und unter der Umgehungsstrecke hindurch wurde deshalb ab der Mitte der 1960er Jahre nicht mehr planmäßig benutzt. Sie blieb aber erstmal noch betriebsfähig. Hindernis bei ihrer Benutzung waren stets auch die Bahnübergänge im Neustädter Stadtgebiet mit

steigendem Kfz.-Verkehr. Auch deshalb ging man dazu über, die Züge nur noch über Neustadt Gbf in den benachbarten Pbf einfahren und umgekehrt ausfahren zu lassen.

Die o. a. in ihrer Schlußzeit auch als „Hasselburger Kurve“ bekannte Gleisverbindung vom Pbf Neustadt zum Streckenabschnitt Neustadt Nord – Hasselburg – Lensahn – Oldenburg/H. wurde dann aber am 1.12.1968 doch vollständig stillgelegt und ihr Gleis schließlich danach incl. ihrer Bü-Anlagen beseitigt. Das seit dem Mai 1953 durch Bau der beschriebenen Umgehungsstrecke entstandene Gleis- und Streckendreieck in Neustadt/Holstein gab es dadurch nicht mehr. Die Ein/Ausfahrt nach/von Neustadt Pbf war nun nur noch über den Betriebsbhf. „Nord“ (Neustadt Gbf) möglich. Die 1953 geschaffene Abzweigstelle „Südschleuse“ wurde mit Stilllegung der „Hasselburger Kurve“ am 1.12.1968 endgültig überflüssig und danach ebenfalls abgebaut.

Der Zugverkehr in und um Neustadt/Holstein wurde ruhiger, als 1997 der Güterzugverkehr auf der Vogelfluglinie eingestellt wurde. Der Reise- und Personenzugverkehr blieb hier aber (trotz der 1982 vollzogenen Stilllegung der Strecke Eutin – Neustadt) recht umfangreich, zumal der Regional-Zugverkehr in den Norden des Kreises Ostholstein, also das Gebiet des ehemaligen Kreises Oldenburg/H., am Anfang dieses Jahrhunderts intensiviert wurde. Die hier 1963 eingeführten Straßenbuskurse wurden wieder in Zugfahrten (mit 628-Triebwagen, ab 2009 mit 648-VT) umgewandelt, weil wieder genug Platz für diese Zugfahrten bestand. Der zwischen 1959 und 1953 entstandene Bahnlinien-Abschnitt am Westrand von Neustadt/Holstein wurde also weiterhin fleissig benutzt.

Allerdings begannen nach dem Jahrtausendwechsel auch Planungen für die Neugestaltung der Vogelfluglinie mit fester Querung des Fehmarnbelts, die auch Änderungen für die Bahnanlagen in Neustadt/H. bringen würden, wenn denn diese Neugestaltung kommt. Für notwendige Sanierungsarbeiten im Verlauf der inzwischen 64 Jahre alten Umgehungs-Bahnlinie bedeutet das Planungs-Unsicherheit, da diese Bahnlinie evtl. ohnehin in absehbarer Zeit entfällt. Beim dringenden Ersatz von einer der zu dieser Umgehungsbahn gehörenden Brücken entschloss sich die DB Netz AG deshalb erstmal zur Installation einer Behelfsbrücke, die ab Ende April 2017 das Gleis der Strecke Lübeck – Puttgarden im Verlauf der Neustädter Umgehungsbahn über die Straße „Wiesenhof“ hinweg führen sollte. Diese Behelfsbrücke wurde Anfang 2017 hergestellt und war für ihren Einbau in Neustadt/H. fast fertig, als Anfang April 2017 an der bisherigen Brücke in der o. a. Neustädter Straße eine so starke Baufälligkeit festgestellt wurde, daß diese Brücke für den Bahnverkehr sofort gesperrt werden mußte.

Die sich anschließenden Ersatzmaßnahmen wurden bereits an anderer Stelle beschrieben und sollten eigentlich bis zum 30.4.2017 dauern, weil es zunächst

nicht nach vorzeitigem Einbau der Behelfs-Ersatzbrücke aussah. Der Abbruch der alten, 64 Jahre alten Brücke und der Einbau ihres Behelfs-Ersatzes vollzogen sich dann aber doch schneller als zunächst vorgesehen. Am 12.4.2017 wurde mit dem Abbruch der bisherigen, maroden Brücke begonnen. In der Nacht vom Ostermontag 2017 zum Folge-Dienstag wurde die Ersatzbrücke in einer mehrstündigen Aktion eingebaut. Die in Preetz hergestellte Brücke wurde bis an ihren neuen Standort mit Eisenbahn-Spezialflachwagen auf der Schiene gerollt und hier dann mit großen Straßen-Mobilkränen installiert.

Alle hiermit verbundenen Arbeiten waren am 18.4.2017 um 6.30 Uhr beendet. Gleich danach rollte der Zugverkehr auf der Strecke Lübeck – Puttgarden zunächst wieder für alle Fernzüge nach/von Kopenhagen. Ab 19.4.2017 fuhren auch erneut alle Regionalzüge auf dem Streckenabschnitt Neustadt Nord (Gbf) – Puttgarden.

Es bleibt nun abzuwarten, wie lange die zweite zur Neustädter Umgebungsbahn gehörende und ebenfalls 64 Jahre alte Brücke, auf der die Eisenbahn die L 309 überquert, noch hält...

Auch wenn die feste Fehmarnbelt-Querung mit dann weitgehender Neugestaltung der Vogelfluglinie nicht Wirklichkeit werden sollte, muß man sich mit dem bestehenden Eisenbahnteil dieser deutsch-dänischen Verkehrsverbindung etwas einfallen lassen- bzw. richtiger gesagt, auch gerade dann: Die Anlagen dieser Verkehrsverbindung sind auf dem Festland zwischen Lübeck und Großenbrode über sechzig Jahre alt, auf Fehmarn über fünfzig. Die Fehmarnsundbrücke ebenfalls. Die Signal-Fernsteuerung zwischen Bad Schwartau und Puttgarden, die einst beispielhaft in Deutschland war, ist inzwischen „Asbach uralt“. Fast alles ist dringend erneuerungsbedürftig. Eine Variante, die aber hoffentlich im Traumland „wilder Planung“ bleibt, ist die völlige Herausnahme des Schienenverkehrs aus der Vogelfluglinie, über die ja im aktuellen Zustand schon seit 20 Jahren keine Güterzüge mehr rollen. Verbannt man nun auch die Zugereisenden hier auf den alten Weg über Flensburg oder in Busse, wie sie ja bei Baumaßnahmen und Betriebsstörungen immer häufiger als Vogelfluglinien-Zugersatz von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt fahren (z. B. im April 2017)????!!!!???

Wird die Fehmarnbelt-Querung realisiert, verschwindet der Schienenweg der Vogelfluglinie weitgehend durch den Bau einer neuen Eisenbahnstrecke im fast gesamten Kreis Ostholstein. Die Bahnanlagen in Neustadt/H. werden dann ein weiteres Mal neu gestaltet und die Verbindungsbahn aus den 1950er Jahren wird dann überflüssig.

Würde es in Neustadt/Holstein die „Hasselburger Kurve“ und die alte Nordausfahrt aus dem dortigen Pbf als Teil eines einstigen Gleisdreieckes noch geben, hätte es bei den jüngsten Betriebsstörungen und Sperrungen im Verlauf

des o. a. Verbindungsbahn eine Umleitungsmöglichkeit mit Zugführungen über Neustadt Pbf und dortigem Fahrtenrichtungswechsel gegeben. Beim heutigen Triebzugeinsatz kein Problem. Aber die genannte Kurve gibt es seit über 48 Jahren nicht mehr. Vor allem auch ihre niveaugleiche BÜ-Kreuzung mit der viel befahrenen Bundesstr. 207 (heute L 309) in Neustadt war wie schon erwähnt der Grund für die Stilllegung und den Abbau dieser Kurve. Und heute operiert man ja gerade lieber mit SEV an Stelle von Zugumleitungen, die bei Baumaßnahmen und Betriebsstörungen früher selbstverständlich waren. SEV mit Bussen kam da selten vor.

Heute wird zuweilen in den o. a. Fällen nicht mal mehr SEV angeboten, wie es das jüngste Beispiel der Verbindung Lübeck – Kopenhagen im April 2017 gezeigt hat...

Michael
Hecht





Das obige Bild zeigt die am Anfang der 1950er Jahre errichtete Eisenbahnstrecke zur Umfahrung des Bahnhofes in Neustadt/Holstein kurz vor deren Fertigstellung, wobei dieses Foto genau am 1.10.1952 entstand. Auf ihm befährt eine im Bw Lübeck beheimatete Dampflok der Baureihe 24 mit einem Arbeitszug das damals gerade neu verlegte Gleis am Westrand von Neustadt/Holstein. Der abgebildete Arbeitszug mit seinem 'Steppenpferd' der Lok-Baureihe 24 befindet sich gerade auf der zum Aufnahmezeitpunkt ganz neuen Brücke, die im April 2017 schadhaft wurde und durch eine Behelfs-Konstruktion ersetzt werden mußte.

Da es sich immer stärker abzeichnet, daß die feste Querung des Fehmarn-Beltes tatsächlich entsteht, wird es die o. a. Strecke am Rande von Neustadt/Holstein wohl nicht mehr lange geben. Mit der genannten Fest-Querung wird zwischen Ratekau und Neustadt/Holstein eine völlig neue Eisenbahnstrecke gebaut und es werden dann die Bahnanlagen in und um Neustadt/Holstein abermals verändert und neu gestaltet. Die heutige Bahnlinie von Bad Schwartau und Ratekau aus nach Neustadt/H., die auch als sogen. 'Bäderbahn' bekannt ist, wird nach Eröffnung der beschriebenen, weitgehend parallel zur Autobahn A 1 verlaufenden Neubau-Strecke auch stillgelegt u. abgebaut. Das wird nach dem momentanen Stand der Planungen am Ende des nächsten Jahrzehnts der Fall sein.

Mit den zu erwartenden neuen Strecken-Bauarbeiten in und um Neustadt/H. herum werden hier wieder Arbeitszüge rollen. Von dampfenden 24er-Steppenpferden werden die aber bestimmt nicht mehr befördert.....

Foto: Sammlung Gerd Neumann.