

KEIN SCHIENENFAHRZEUG -TRANSPORT MEHR AUF DEN FEHMARNBELT - FÄHREN UND LÄNGERE PAUSE IM ZUGVERKEHR LÜBECK - KOPENHAGEN

Mit Ablauf vom 14. Dezember 2019 endete auf den zwischen Puttgarden und Rødby pendelnden Fährschiffen der Vogelfluglinie die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen. Gleichzeitig wurde der durchgehende und umsteigefreie Zugverkehr von Lübeck in die dänische Hauptstadt Kopenhagen und umgekehrt für lange Zeit eingestellt. In dieser Zeit präsentiert sich die internationale und traditionsreiche Verkehrsverbindung "Vogelfluglinie" ausschl. nur noch als solche für Straßenfahrzeuge. Schienenverkehr gibt es hier erstmal nicht mehr.

Die o.a. Stilllegungs- und Einstellungsmaßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Schaffung einer festen Schienen- und Straßenverbindung zwischen der dänischen Insel Lolland und der deutschen Insel Fehmarn, die vsl. ab dem Ende des gerade begonnenen Jahrzehnts die noch zwischen den beiden genannten Inseln auf dem Ostseewasser des Fehmarnbeltes pendelnden Fähren entbehrlich machen wird. Leider hat man bei diesem Projekt auf deutscher Seite noch nicht mal alle Planungsphasen letztendlich bewältigt, während man in Dänemark nun bereits in die konkreten Baumaßnahmen dafür eintritt. Dazu gehört auch die völlige Neuordnung und Neukonzeption des Eisenbahnverkehrs auf den dänischen Inseln Falster und Lolland sowie in Teilen der dänischen Hauptinsel Seeland. Während der Bauarbeiten hierfür ist hier kein Eisenbahnbetrieb möglich, weshalb der Eisenbahnverkehr von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt seit dem 14.12.2019 über Flensburg und Odense sowie den Weg der Festquerung des Großen Belts geführt wird. Mit der Folge, daß der bisherige durchgehende Zugverkehr von Hamburg nach Kopenhagen und zurück über Lübeck und die Vogelfluglinie entfällt. Nach 56 1/2 Jahren Dauer.

Zugverkehr von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt war erstmals ab dem 1.11.1866 möglich. Damals fuhr man auf der genannten Verbindung mit dem Zug zunächst noch von Hamburg aus über Flensburg bis ins dänische Fredericia und von hier aus mit einem weiteren Zug unter Benutzung der Fähren vom Kleinen Belt und vom Großen Belt bis nach Kopenhagen. Umgekehrt geschah es genauso. Aber jeweils war damit eine längere Bahnfahrt verbunden. Sie dauerte einschl. der Fährschiffspassagen insgesamt 14 Stunden und 50 Minuten.

Etwas Erleichterung gab es, als 1903 die Eisenbahnfähre vom mecklenburgischen Warnemünde in Deutschland zum dänischen Hafen Gedser an Dänemarks Südspitze eröffnet wurde. Die beförderte aber bahnmässig zunächst nur von Berlin nach Kopenhagen und zurück verkehrende Züge, erfreute sich jedoch schnell ständig steigender Beliebtheit und Benutzung. Die auf der Fährroute Warnemünde - Gedser eingesetzten Schiffe mussten deshalb bereits bald vergrößert werden, was in den Jahren 1906 und 1907 geschah. Als Folge dieser Maßnahme beförderte einer der von Berlin nach Kopenhagen rollenden Schnellzüge ab Juli 1907 einen Kurswagen, der von Paris (!) über Hamburg nach Kopenhagen geführt wurde. Das auch in der Gegenrichtung Kopenhagen - Hamburg - Paris. Dieser Kurswagen berührte auf seiner Fahrt auch Lübeck, das damit erstmals eine durchgehende und umsteigefreie Bahnverbindung mit Kopenhagen erhielt. Für die Fahrt von Lübeck in die dänische Hauptstadt benötigte man im Sommer 1907 bei Benutzung des o.a. Wagens im umsteigefreien Durchgangs-Laufweg 13 Stunden.

Nach Abschluss der Fährschiff-Vergrößerungen für die Route Warnemünde - Gedser beförderten deren Schiffe ab Mai 2008 neben den beiden Schnellzugpaaren Berlin - Kopenhagen und umgek. auch zwei Schnellzugpaare, die von Hamburg über Lübeck, Rostock, Warnemünde, Gedser und Nykøbing/Falster nach Kopenhagen und umgekehrt fuhren. Es gab dadurch nun auch zwei direkte Hauptzug-Paare, die sich durchgehend und umsteigefrei von Lübeck nach Kopenhagen und zurück bewegten. In Lübeck benutzten sie den am 1. Mai 1908 eröffneten neuen Hbf der Trave-Hansestadt.

Von Hamburg bis Kopenhagen und umgek. gelangte man nun im durchgehenden D-Zug in jew. 12 1/2 Stunden, ab/bis Lübeck per gleichem Zug in 11 1/2 Stunden.

Ab Mai 2008 gab es also wie schon erwähnt zwei Schnellzugpaare, die von Hamburg über Lübeck, Rostock, Warnemünde und Gedser nach Kopenhagen und zurück fuhren. Aber auch noch weiterhin Züge, die von Hamburg aus auf dem längeren Weg über Flensburg in die dänische Hauptstadt und zurück rollten. Der 1. Weltkrieg unterbrach alle diese Zugverbindungen nur kurz.

Danach fuhren von Hamburg über Lübeck, Rostock, Warnemünde und Gedser weiterhin zwei Schnellzugpaare nach Kopenhagen und umgekehrt, die weiterhin die Eisenbahnfähre Warnemünde - Gedser in Anspruch nahmen und der damals noch Freien und Hansestadt Lübeck einen durchgehenden Zugverkehr nach/von Kopenhagen boten.

Wie gesagt, auch der war nicht der direkteste zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen. Den hätte von Anfang an eine Verkehrsverbindung hergestellt, die der Fluglinie der Zugvögel zwischen Skandinavien und Mitteleuropa gefolgt wäre. Die verlief zwischen Kopenhagen und Hamburg über die dänischen Inseln Seeland, Falster und Lolland, den Fehmarnbelt, die deutsche Insel Fehmarn, den Fehmarnsund und den Osten und Südosten von Holstein hindurch sowie über Lübeck hinweg.

Der Landvermesser und Ingenieur Gustav Kröhnke (1826 - 1904) sah bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts nach damaliger Verbesserung verkehrstechnischer Gegebenheiten und insbesondere des Eisenbahnwesens eine in seinen Augen reale Möglichkeit, auf dem Weg der Zugvögel auch unter Nutzung von kurzen Fährstrecken eine schnelle und direkte Verkehrsverbindung von Hamburg aus nach Kopenhagen zu schaffen. Kröhnke stellte das von ihm konzipierte Projekt als "Hamburg-Kopenhagen direkt" am 27.04.1864 erstmals der Öffentlichkeit und Fachwelt vor, fand aber keine Investoren zur Finanzierung der damit verbundenen immensen Baukosten. 1867 gab Gustav Kröhnke seine ersten, aber sehr konkreten Pläne zur Schaffung einer "Vogelfluglinie" als Verkehrsweg von Hamburg nach Kopenhagen auf. 1912 griff ein Komitee dieses Projekt erneut auf, scheiterte aber auch schnell an den hohen Baukosten und ebenso am Ausbruch des 1. Weltkrieges. Immerhin war die Einbeziehung von Lübeck inzwischen voll berücksichtigt, nachdem erste Pläne für die "Vogelfluglinie" die damals noch Freie und Hansestadt Lübeck aus preußischen Erwägungen heraus umgehen wollte. Was Lübeck dazu veranlasste, eine finanzielle Beteiligung an den Baukosten zum Bau der Vogelfluglinie für den Fall von deren Führung über den Weg der Trave-Hansestadt in Aussicht zu stellen. Aber zum Bau dieser Verkehrsverbindung kam es im 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts noch nicht.

Konkret wurde es aber damit ein erstes Mal 1940 und ausgerechnet in einer Zeit, in der das eigentl. im 2. Weltkrieg neutrale Dänemark im April jenen Jahres nach einem militärischen Überfall des benachbarten Deutschlands von dessen Truppen besetzt war. Trotzdem sollte die Vogelfluglinie auf der Grundlage ihrer im 19. Jahrhundert stammenden Pläne realisiert werden. Im Herbst 1940 begannen erste Bauarbeiten hierfür auf den Inseln Fehmarn und Lolland, wurden aber nach kurzer Zeit wegen des weiteren Kriegsverlaufes ersatzlos wieder eingestellt.

Ohnehin ruhte der zivile Eisenbahn-Reiseverkehr von Deutschland nach Dänemark und umgekehrt nach dem deutschen Überfall auf Dänemark bis zum Kriegsende auch auf den seinerzeit auf den damals bestehenden Routen über den Großen Belt und die Fähre Warnemünde - Gedser. Es fuhren grenzüberschreitend im Personen-Durchgangsverkehr nur Fronturlauber-Züge vom ebenfalls deutsch besetzten Norwegen aus durch das (neutrale) Schweden und das (besetzte) Dänemark aus nach Deutschland.

In den Jahren vor dem Ausbruch des 2. Weltkriegs hatte sich der Reisezugverkehr zwischen Deutschland und Dänemark noch umfangreich verbessert. Auf der Route über Flensburg und den Großen Belt gab es ab 1932 zunächst einen durchgehenden Schlafwagen, der von Paris nach Kopenhagen und zurück rollte. Wenige Jahre später wurde aus dieser Kurswagen-Verbindung ein regelrecht fester Zug, als man den vorher von Paris nach Riga und zurück verkehrenden "Nord-Express" auf die Strecke Paris - Kopenhagen verlegte. Der Eisenbahnverkehr in Dänemark allgemein wurde in den 30er Jahren durch zwei große Brückenbau-Projekte beschleunigt und erleichtert: 1935 wurde eine Großbrücke als Verbindung zwischen der Insel Fünen und dem dänischen Festlandsteil Jütland zur Überwindung der hier den Ostseeteil "Kleiner Belt" bildenden Wasserfläche eröffnet. Diese Brücke war für den Eisenbahn- und Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet. Zwei Jahre später folgte eine ähnliche Brücke zur Überwindung der Ostseeflächen zwischen den Inseln Seeland und Falster - dem sogenannten "Storström" (großer Strom). Diese Großbrücken ersetzten bisherige Eisenbahnfähren und machten auf den Bahnrouen von Deutschland nach Dänemark und umgekehrt nur noch jeweils die Benutzung von zwei Eisenbahnfähren notwendig. Die des Großen Belts auf der Route Hamburg - Flensburg - Kopenhagen und die von Warnemünde nach Gedser auf der Route Hamburg - Lübeck - Rostock - Kopenhagen. Im innerdänischen Schnellzugverkehr begann man nun sogar mit der Einführung von "Motor-Schnellzügen", deren Neubau-Dieseltriebzüge denen damals in Deutschland verwendeten Schnellzugtriebwagen ähnlich waren.

Alle diese Bemühungen erhielten einen großen Rückschlag durch den deutschen Überfall auf Dänemark im April 1940, dem auch sofort alle zivilen Reisezugverbindungen zwischen Deutschland und Dänemark zum Opfer fielen. Auch Lübeck verlor dadurch erstmal seine Direktzug-Verbindungen nach/von Kopenhagen; sie entstanden zunächst auch nicht nach dem Ende des 2. Weltkrieges, der aus Deutschland ein für lange Zeit geteiltes Land machte. In dem lag der deutsche Fährhafen Warnemünde im sowjetisch beeinflussten deutschen Zweitstaat, in dem es eine Fährverbindung mit Dänemark zunächst nicht gab. Was bedeutete, daß der gesamte grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr von Deutschland nach Dänemark und umgekehrt erstmal wieder (wie schon von 1866 bis 1903) einzig über die Route Flensburg - Fredericia - Odense und dem Großen Belt und seine Fähren abgewickelt werden musste.

Internationalen Reisezugverkehr gab es hier erneut ab Mai 1946, als der von Paris nach Kopenhagen und zurück verkehrende "Nord-Express" wieder seine Fahrt begann. Weitere internationale Schnellzüge nach/von Kopenhagen folgten schon 1947.

Jetzt war auch von Basel, Ostende, Amsterdam und Hoek van Holland die durchgehende Schnellzugfahrt nach Kopenhagen und umgekehrt möglich. Bald ebenfalls von Rom. Auch diese internationalen Schnellzüge mussten von Hamburg bis Kopenhagen und zurück über Flensburg und die Route des Großen Belts geführt werden. In der allerersten Zeit dieser ab 1946 und 1947 verkehrenden Schnellzüge durften diese grenzüberschreitend nach/von Dänemark von deutschen Fahrgästen nicht benutzt werden, was aber nur für kurze Zeit praktiziert wurde. Die Reisenden-Zahlen im Schnellzugverkehr zwischen Deutschland und Dänemark steigerten sich in der Folge immer mehr und der internationale Zugverkehr belastete die schon durch den innerdänischen Bahnbetrieb stark ausgelasteten Fährden des Großen Belts immer mehr.

In dieser Situation besann man sich ein weiteres Mal auf den alten Plan der Vogelfluglinie und verwirklichte ihn ab 1951 zunächst teil- und behelfsweise. Damals richtete man eine Eisenbahnfähre von dem in dem in der Bundesrepublik Deutschland und hier in Ostholstein liegenden Hafen Großenbrode zum dänischen Eisenbahn-Fährhafen Gedser ein, der aus den Zeiten der einstigen Fähre von Warnemünde noch immer vorhanden war. Die neue Fähre von Großenbrode nach Gedser und umgekehrt nahm am 14.07.1951 ihren Betrieb auf. Sie beförderte unter Einsatz eines dänischen Eisenbahn-Fährschiffes Strassenfahrzeuge, Eisenbahnwagen des Güterverkehrs und Passagiere. Die Ostsee-Überfahrt von Großenbrode nach Gedser und umgekehrt dauerte pro Richtung immerhin bis zu 3 Stunden und 20 Minuten. In Großenbrode waren für den neuen Fährhafen die Anlagen des einstigen Marinehafens umgerüstet worden. Als Zubringer zum Fährschiff Großenbrode - Gedser fuhr ab dem 14.07.1951 von Hamburg aus über Lübeck nach Großenbrode ein aus einem Vorkriegs-Triebwagen (später einem Schienenbus) bestehender "Schnell"-Triebwagen. Von dem mußte in Großenbrode aber aufs Fährschiff umgestiegen werden. Gleichfalls in Gedser auf einen Personenzug der Dänischen Staatsbahnen (DSB) nach Kopenhagen. Umgekehrt wurde es in der Gegenrichtung zwischen Kopenhagen und Hamburg gehandhabt. Immerhin war Kopenhagen von Lübeck aus nun per Bahn wieder etwas schneller erreichbar. Acht Stunden Fahrt benötigte man unter Umsteigen in Großenbrode und Gedser aber immer noch.

Als für diese Fährroute 1953 auch ein neues Eisenbahn-Fährschiff der Deutschen Bundesbahn sowie eine weitere DSB-Fähre zur Verfügung standen, begann von Großenbrode nach Gedser und zurück auch der Fährschiff-Transport von Reisezug-Fahrzeugen.

Nun konnten auf dem Weg der Ostsee-Fähre auch die Wagen von internationalen Schnellzügen mit Ziel- und Abgangshf. Kopenhagen trajektiert werden. Der bisherige Umstieg in Großenbrode und Gedser für Bahnreisende entfiel. Als Folge davon wurden ab 17.05.1953 einige der von Deutschland nach Dänemark und umgekehrt fahrenden Schnell- und Fernschnellzüge vom bisherigen Weg über den Großen Belt auf die neue Route über Großenbrode und Gedser verlegt. Diese Züge berührten auch Lübeck, so daß es hier nach knapp 13-jähriger Unterbrechung erneut durchgehende und umsteigefreie Reisezüge nach/von Kopenhagen gab. Ab 1954 verkehrte sogar ein durchgehender Schnelltriebwagen mit einem DB-Neubau-Dieseltriebwagen der Baureihe VT 12 von Hamburg über Lübeck bis Kopenhagen und umgekehrt.

Als 1957 mit der Fähre "Theodor Heuss" ein zweites DB-Fäherschiff für die Strecke Großenbrode - Gedser in Dienst gestellt wurde, verlegte man weitere internationale Schnell- und Fernschnellzüge zwischen Hamburg und Kopenhagen und umgekehrt vom Weg über den Großen Belt auf die Route über Großenbrode und Gedser.

Lübeck erhielt dadurch noch mehr direkte und umsteigefreie Zugverbindungen mit Kopenhagen. Zehn Stück immerhin. Von Lübeck nach Kopenhagen gelangte man im Zug nun in rd. 7 Std. und 30 Min.

Auf der Route über den Großen Belt rollte ab 1957 von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt nur noch der weiterhin von Paris nach Kopenhagen und zurück verkehrende "Nord-Express". Der Weg über die Eisenbahnfähre Großenbrode - Gedser hatte dieser Route eine spürbare Entlastung gebracht, wenngleich sich ebenfalls die Bahn-Reisezeiten von Deutschland nach Dänemark und umgekehrt auch durch den neuen Weg durch dessen relativ lange Fähr- und Seepassage immer noch zeitlich recht aufwändig gestalteten. Aber dieser Weg verstand sich von Anfang an nur als Provisorium. Im neuen Europa kristallisierte sich schnell die nun endgültige Verwirklichung der "Vogelfluglinie" als direkter und schneller Verkehrsweg zwischen Mitteleuropa und Skandinavien ab. Seine Planung begann 1957 und basierte abermals auf den inzwischen fast 90 Jahre alten Konzeptionen des längst verstorbenen Ingenieurs Kröhnke.

Kröhnkes Pläne hatten eine nur kurze Fährpassage zwischen Deutschland und Dänemark an geeigneter Stelle, nämlich von Fehmarn nach Lolland und feste Landwege auf direktestem Weg zum Inhalt. Und die wurden nach modernen, aktuellen und zeitgemäßen Grundsätzen auch so verwirklicht. Das unter Bau einer knapp einen Kilometer langen Bahn- und Straßenbrücke zwischen dem deutschen Festland und der Insel Fehmarn, Fährhäfen im deutschen, auf Fehmarn gelegenen Ort Puttgarden sowie im dänischen, auf Lolland gelegenen Ort Rødby und neue Eisenbahnstrecken auf Fehmarn und Lolland als Zuführung zu diesen Häfen. Ebenso von neuen Straßen hierher.

1958 schlossen die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark nach Beendigung aller Planungen einen Staatsvertrag über das gemeinschaftliche Projekt "Vogelfluglinie" und 1959 begann dessen Verwirklichung mit allen hierfür notwendigen Bauarbeiten. Diese wurden im Frühjahr 1963 beendet und für den Schienenverkehr wurde die Vogelfluglinie als neue, schnelle und direkteste Verkehrsverbindung von Hamburg nach Kopenhagen am 14. Mai 1963 in Betrieb genommen. Alle Züge, die von Hamburg nach Kopenhagen und zurück fuhren, benutzten nun den Weg der neuen Vogelfluglinie, die die Fahrt dieser Züge zwischen beiden genannten Metropolen merklich verkürzte; denn die Seestrecke, die auf dieser neuen Route zurückgelegt werden musste, umfasste nur noch 18,5 Kilometer bzw. 60 Minuten Fäherschiff-Passage. Ein Schnellzug benötigte nun für die Fahrt von Hamburg nach Kopenhagen 6 Std. und 15 Min. - vorher bei Fahrt über Gedser 8 Std. und über den Großen Belt 9 Std. und 20 Min.

Von Lübeck aus gelangte man per Bahn nach Kopenhagen nach Vogelflug-Eröffnung in nur noch 4 1/2 Std. Fahrt.

Der Fährhafen Gedser blieb als Eisenbahn-Fährhafen auch nach Eröffnung der Vogelfluglinie in Betrieb; denn schon 1947 war eine Fährroute von hier nach Warnemünde wieder belebt worden.

Auf der wurde ab 1960 sogar ein durchgehender Reisezug, der vom damaligen Ost-Berlin nach Kopenhagen und zurück verkehrte, befördert. 1963 kam ein zweiter derartiger Zug hinzu. Eine ernsthafte Konkurrenz für die Vogelfluglinie und ihrem Interims-Vorgänger bedeutete diese überwiegend auf die DDR und die Ostblock-Staaten ausgerichtete Verkehrsverbindung aber nicht.

Lübeck lag direkt am Weg der neuen Vogelfluglinie, was die Zugfahrt von hier nach Kopenhagen und umgekehrt ab Mai 1963 merklich verkürzte und auch zu einer umfangreichen Modernisierung und Neuordnung des Eisenbahnbetriebes in und um Lübeck führte. Beispielsweise durch den nun fast völligen Einsatz von modernen Diesellokomotiven auf den Gleisen dieser Hansestadt - auf deren Strecke zum neuen Fährbf. Puttgarden sogar ausnahmslos.

In der Folgezeit traten dann auch auf der Vogelfluglinie und verbunden damit für den durchgehenden Zugverkehr von Lübeck nach Kopenhagen und umgek. zahlreiche Verbesserungen und Neuerungen ein. Neue Fahrzeuge verkürzten die Reisezeiten auf dieser Verbindung. Ebenso neue Schiffe auf der zu ihr gehörenden Fährpassage des Fehmarnbeltes. Ab 1974 rollte sogar zeitweise ein TEE-Zug von Hamburg über Lübeck nach Kopenhagen und zurück. 1986 folgten die Intercity-Züge, 1988 die Eurocity-Züge (EC).

Ab Mai 1993 kamen im EC-Zugverkehr von Kopenhagen über Lübeck nach Hamburg und zurück erstmals dänische Dieseltriebzüge der DSB-Klasse MF zu Einsatz. Diese Fahrzeuge der Dänischen Staatsbahnen waren damals noch neu und einige von ihnen wurden für den Einsatz ins benachbarte Deutschland hergerichtet, wohin sie, wie gesagt als EC-Züge von Kopenhagen über Lübeck und Hamburg und zurück rollten. Damit wurde eine Tradition wieder belebt, die es schon einmal vom Mai 1954 bis zum Mai 1967 gab, als ein VT-12 Dieseltriebzug der Deutschen Bundesbahn als Schnellzug "Kopenhagen-Express" durchgehend von Hamburg über Lübeck bis Kopenhagen und zurück fuhr. Den jeweiligen VT-Triebzug fuhren Bundesbahn-Lokführer sogar bis/ab Kopenhagen. Umgekehrt kamen DSB-Dieseltriebfahrzeuge von Jütland aus im Durchlauf vor Schnellzügen bis/ab Hamburg. Eine Praxis, die wie gesagt, 1967 endete unter gleichzeitiger Aufgabe des Triebzug-Einsatzes auf der Verbindung Hamburg - Kopenhagen. Im Mai 1993 wurde er wieder aufgenommen. Nun aber im Durchlauf von dänischen Dieseltriebzügen der DSB-Klasse MF von Kopenhagen über Rødby, Puttgarden, Lübeck bis Hamburg und zurück. Diese Triebzüge wurden von Kopenhagen bis Puttgarden und umgekehrt von DSB-Lokführern und auf der Reststrecke bis/ab Hamburg von DB-Lokführern gefahren. Dadurch wurden MF-Dieseltriebzüge nun zu ständigen und täglichen Fahrzeug-Gästen in Lübeck, Hamburg und den Gleisen der Vogelfluglinie sowie auf deren Fährschiffen. Wegen ihrer eigenartig anmutenden Stirnfronten und deren Gummiwülsten wurden die MF-Triebzüge in Deutschland auch schnell als „Gumminasen“ tituiert. Eine andere, auch in Dänemark gebräuchliche Bezeichnung für die MF-Triebzüge war die als „IC/3-Züge“ der kurz „IC/3“.

Die MF-Triebzüge kamen bei den DSB umfangreich landesweit ab 1988 zum Einsatz. Ab Mai 1993 dann auch erstmals im internationalen Zugverkehr auf der Vogelfluglinie von Kopenhagen bis Hamburg und zurück, wofür mehrere MF-Zugseinheiten speziell ausgerüstet wurden. Lokbespannte Schnellzüge fuhren auf dieser Verbindung aber auch noch.

Das hörte erst auf, als die Fährroute der Vogelfluglinie 1997 neue Doppelend-Schiffe erhielt, die die Fährpassage Puttgarden – Rødby – Puttgarden beschleunigten und die Betriebsabläufe hier erleichterten. Die Fährfahrt von Puttgarden nach Rødby und umgekehrt reduzierte sich dadurch auf jeweils nur noch 45 Minuten. Die zeitaufwendigen Schiffsdrehungen vor Puttgarden und Rødby wurden durch die neuen Fähren überflüssig. Allerdings beförderten sie im Schienenverkehr keine lokbespannten Züge mehr. Die Güterzüge von Hamburg nach Kopenhagen nahmen als Folge davon ab Juni 1977 ihren Weg über Flensburg und den Großen Belt, wo inzwischen eine feste Querung Fährschiffspassagen überflüssig gemacht hatte.

Alle Tages-Reisezugverbindungen von Hamburg über Lübeck, Puttgarden und Rødby nach Kopenhagen und zurück wurden durch die Vogelfluglinien-Umstellung auf neue Fährschiffe ab dem Herbst 1997 ausschl. mit MF-Dieseltriebzügen der DSB gefahren, die hier sämtlich als EC-Züge verkehrten. Lokbespannte Reisezüge im grenzüberschreitenden Zugverkehr der Vogelfluglinie gab es dadurch nicht mehr. Die Nacht-Schnellzugverbindungen von Hamburg nach Kopenhagen und zurück, die noch lokbespannt verblieben wurden auch auf den Weg über Flensburg und den Großen Belt verlegt.

Durch die o.a. Maßnahme endeten für Lübeck auch die internationalen Durchgangs-Reisezugverbindungen nach/von Rom, Basel, Amsterdam, Wien und Paris, weil die Reisezugläufe der Vogelfluglinie ab/bis Kopenhagen sich nun nur noch auf die Verbindung bis/ab Hamburg beschränkten. Von Lübeck aus war Kopenhagen außerdem im umsteigefreien Zugverkehr nur noch durch Tagesverbindungen erreichbar, weil der Nachtzugverkehr Hamburg – Kopenhagen – Hamburg nun über Flensburg verlief.

Trotzdem gab es trotz dieser Reduzierungen im Durchgangs-Zugverkehr Lübeck – Kopenhagen und umgekehrt ab Dezember 2007 nochmal eine Verbesserung, als mehrere der bisherigen EC-Züge Hamburg – Kopenhagen – Hamburg in ICE-Züge umgewandelt wurden. Hierfür waren mehrere ICE-Dieseltriebzüge der Deutschen Bahn AG (DB, genau von deren DB Fernverkehr AG) für den Einsatz von Hamburg auf dem Weg der Vogelfluglinie nach Kopenhagen und umgekehrt ausgerüstet worden. Der Einsatz dieser die DB-Baureihenbezeichnung 605 tragenden Dieseltriebzüge erfolgte durch die Dänischen Staatsbahnen (DSB) in Kooperation mit der DB; aber unter weitgehender DSB-Federführung. Viele Züge von Hamburg über Lübeck, Puttgarden und Rødby bis Kopenhagen und zurück verkehrten unter 605-Einsatz ab Dez. 2007 als ICE-Züge. Es verblieben hier aber auch noch einige EC-Züge, für die weiterhin DSB-Triebzüge der Klasse MF zum Einsatz kamen.

Nachdem im Dezember 2016 schon eine weitgehende Reduzierung des ICE-Zugverkehrs Hamburg – Kopenhagen – Hamburg unter Rückumstellung auf EC-Züge mit MF-Einheiten erfolgt war, endeten die letzte ICE-Zugverbindung auf dieser Verbindung mit Ablauf des 30.9.2017.

Und damit auch der 605-Einsatz zwischen Hamburg und Kopenhagen sowie umgekehrt. Hier fuhren auf dem Weg der Vogelfluglinie nun erneut nur noch EC-Züge, für deren Fahrt ausnahmslos DSB-Dieseltriebzüge der Klasse MF verwendet wurden- wie es schon von 1998 bis 2007 der Fall war.

Am 15.12.2019 wurde nun der gesamte EC-Zugverkehr von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt auf die Strecke über Flensburg und die feste Querung des Großen Belts verlegt.

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr der Vogelfluglinie wurde dadurch restlos eingestellt und der Transport von Schienenfahrzeugen auf deren Schiffen ebenfalls-zumindest im Regelbetrieb auf eigener Achse.

Lübeck verlor durch diese Maßnahme seinen gesamten Direkt-Zugverkehr nach/von Kopenhagen. Wer nun von hier in die dänische Hauptstadt per Bahn reisen möchte, muß nach Hamburg fahren und hier in einen der weiterhin von Hamburg über Flensburg und den Großen Belt verkehrenden EC-Zug umsteigen. Genauso geschieht es umgekehrt für eine Bahnfahrt von Kopenhagen nach Lübeck.

Benötigte man hierfür bis zum 14.12.2019 noch umsteigefrei 4 Std. und 20 Minuten so sind es aktuell mit Umstieg in Hamburg 5 Std. und 30 Minuten.

Lübeck hat durch die Durchgangs-Züge nach/von Kopenhagen auch letzten internationalen Reisezugverkehr verloren. Der Fern-Reisezugverkehr beschränkt sich hier nun nur noch auf innerdeutsche ICE- und IC Züge, die nach/von Lübeck in verhältnismäßig geringer Anzahl verkehren. Und es kommen hierher nach Wegfall der Kopenhagen-Züge auch keine Fahrzeuge der Dänischen Staatsbahnen mehr.

Ebenso ist durch deren Wegfall auf der Bahnlinie Hamburg – Lübeck der Anteil der planmäßigen Züge, die auf dieser Strecke in Dieseltraktion fahren, rapide gesunken. Verblieben sind an derartigen Zügen hier nur noch die folgenden Züge:

RE 21 447 Kiel – Lübeck – Hamburg (Mo-Fr)
RE 21 446 Hamburg – Lübeck – Kiel (Mo-Do)
RE 21 442 Hamburg – Lübeck – Kiel (Fr)

Hinzu kommen ab 4.4.2020 die nur am Samstag und Sonntag von Hamburg über Lübeck nach Puttgarden und umgekehrt rollenden RE-Züge RE 21 448 und RE 21 450 (Hmb-Puttg.), RE 21 449 und RE 21 452 (umgek.). Die fahren bis Okt. 2020.

Alle o.a. RE-Züge werden durchgehend von Diesellokomotiven der Baureihe 2018 befördert, die zum Fahrzeugbestand des DB-Regio-Betriebes „Regionalbahn Schleswig Holstein“ (RBSH) gehören und aus doppelstöckigen RBSH-Wendezugeneinheiten bestehen.

Außerdem gibt es noch die folgenden planmäßig von Diesellokomotiven auf d. DB-Strecke Hamburg – Lübeck erbrachten Zugleistungen: Lr. Zug (Leer-Reisezug) Hamburg – Lübeck – Fehmarn Burg (Fahrzeug-Überführung f. IC „Fehmarn“ und IC 2415 (Fehmarn Burg – Lübeck – Hamburg 14.6.-13.9.2020 tägl., 14.9-1.11.2020 Fr.-So. Diese Zugleistungen werden mit 218-Diesellokomotiven d. DB Fernverk. AG, Niederlassung Nord gefahren (Hamburg – Fehmarn und umgekehrt); meistens mit 218 307, 321 oder 322.

Durch die nun auf der DB-Strecke Hamburg – Lübeck entfallenen Fahrten der DSB-Dieseltriebzüge von/nach Kopenhagen ist der Anteil der Zugkurse, die hier planmäßig per Diesel unterm Fahrdraht fahren, sehr klein geworden.

Die EC-Züge, die sich jetzt von Hamburg aus über Flensburg und die Querung des Großen Belts nach Kopenhagen und umgekehrt bewegen, bestehen sämtlich aus MF-Dieseltriebzügen der DSB. Nach Hamburg kommen diese Dieseltriebzüge also wie bisher auch schon, wobei es ja seit vielen Jahren ebenfalls schon MF-Zugläufe nach/von Hamburg gibt, die von Jütland aus insbesondere vom dortigen Aarhus hierher rollen.

Seit dem 15.12.2019 wird nun der gesamte Zugverkehr zwischen Hamburg und Dänemark über Jütland geführt – so wie es schon vor 1903 und von 1940 bis 1951 der Fall war. Im Gegensatz zu früheren Zeiten gestaltet sich die Zugfahrt von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt im EC-Zug nun recht schnell und gegenüber dem bisherigen Weg über die Vogelfluglinie ist die Fahrt in einem derartigen Zug nun sogar um rd. 30 Minuten kürzer als auf der eingestellten Fahrt via Vogelfluglinie. Was an der Festen Querung des Großen Belts und der Vermeidung von jeglicher Fährschiff-Passage liegt. Und auch an der Tatsache, daß die von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt verkehrenden EC-Züge in ihrem Fahrtrouten-Abschnitt Ringsted – Kopenhagen die hier im Sommer 2019 eröffnete DSB-Neubau-Schnellstrecke benutzen.

Die MF-Dieseltriebzüge der DSB, die nun von Hamburg über Rensburg und die Große-Belt-Strecke nach Kopenhagen und umgekehrt rollen, fahren auf ihrer 500 km langen Gesamtstrecke per Diesel unterm Fahrdraht. Mehrsystem-Elektrotriebzüge, die die unterschiedlichen Wechselstrom-Systeme für den elektr. Bahn-Fahrbetrieb in Deutschland und Dänemark (16 2/3 Hz und 50 Hz) benutzen können, stehen nicht zur Verfügung. Es muß erstmal trotz durchgehend elektrifizierter Fahrstrecke für den neu gestalteten EC-Zugverkehr Hamburg – Kopenhagen und zurück beim Dieselbetrieb geblieben werden. Auf der alten Strecke via Vogelfluglinie war der schon notwendig, weil zwischen Lübeck (Abzw. Wr) und Puttgarden sowie von Rødby bis Ringsted der Fahrdraht fehlte und noch fehlt.

In Deutschland haben die von Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt fahrenden EC-Züge keinen Unterwegs-Verkehrshalt mehr. Nicht mal in Flensburg, wo diese Züge über die sonst planmäßig nicht von Reisezügen benutzte Verbindungskurve in Flensburg Weiche unter Umfahrung des Flensburger Pbf's in/aus Richtung Padborg rollen. Erster Verkehrshalt für die EC-Züge Hamburg – Kopenhagen ist im dänischen Grenzbhf. Padborg, wo auf den MF-Triebzügen auch von DB- auf DSB-Lokpersonal gewechselt wird. Umgekehrt geschieht es in der Gegenrichtung.

Als die o.a. Züge noch auf dem Vogelfluglinien-Weg rollten, verfügten die auch über Unterwegs-Verkehrshalte in Lübeck Hbf, Oldenburg/Holst. und Puttgarden. Insbesondere auch auf der Fahrt von Hamburg nach Oldenburg/Holst. und umgekehrt wurden die EC-Züge nach/von Kopenhagen vielfach von Fahrgästen des Binnenverkehrs genutzt. Das auch weil im Zugverkehr der Vogelfluglinie nördl. von Neustadt/Holst. viele Fahrplantrassen durch die EC-Züge nach/von Kopenhagen blockiert waren und keinen Platz für regionale Personenzüge ließen. Bahnfahrer aus Oldenburg/Holst. waren dadurch in vielen Fällen also auf die Benutzung der EC-Züge angewiesen. Sie konnten hier aber nur zum vergleichsweise teureren Fahrpreis für den DB-Fernverkehr mitfahren. Auf der Strecke Hamburg – Lübeck waren diese Züge dagegen zur Benutzung von Hamburg bis Lübeck oder umgekehrt für den Binnenverkehr dagegen meistens gesperrt, insbesondere in den letzten Jahren.

Nach ihrem Wegfall stehen nun auch im Nordteil der deutschen Vogelfluglinien-Schienenstrecke eigentlich genügend viele Fahrplantrassen zur Verfügung, auf denen nun als EC-Zugersatz für die Bahnfahrer bis/ab Oldenburg/Holst. Züge des Regionalverkehrs eingesetzt werden könnten. Hierauf wurde zum Leidwesen dieser Bahnfahrer verzichtet.

Um nun von Lübeck nach Kopenhagen und umgekehrt auf dem Schienenweg zu gelangen, kann man natürlich auch mit den Zügen des RBSH-Regionalverkehrs nach Puttgarden fahren und ab dort dann per weiterhin verkehrender Fähre über den Fehmarnbelt ins dänische Rødby. Von dort dann mit Zügen des DSB-Regionalverkehrs weiter bis Kopenhagen. Umgekehrt natürlich genauso. Das ist aber zeitaufwendig und mit Umsteigen in Puttgarden und Rødby verbunden. Allerdings ist auch diese Reisemöglichkeit zeitweise mit Schwierigkeiten verbunden, weil der Bahnhof in Rødby wegen Bauarbeiten immer mal wieder in naher Zukunft von Zügen über Wochen hinweg von Zügen nicht erreicht wird. 2020 wird das immerhin von April bis Oktober der Fall sein.

Es bleibt natürlich auch noch die Möglichkeit der Benutzung von den zwischen Lübeck und Kopenhagen sowie umgekehrt auf dem Straßenweg der Vogelfluglinie fahrenden Fernbuslinien der Firma FLIXBUS.

Fairerweise muß angeführt werden, daß es durchgehende und umsteigefreie Züge von Lübeck nach Kopenhagen und umgekehrt wieder nach Eröffnung der festen Fehmarnbelt-Querung geben wird. Wann das aber genau sein wird, kann im Moment noch niemand exakt sagen. Geplant ist hierfür das Jahr 2028. Aber ob dann wirklich der durchgehende Schienen- und Straßenweg zwischen Lübeck und Kopenhagen ohne irgendwelche Schiffs- und Seestrecke in Betrieb geht, ist höchst ungewiss. Auf dänischer Seite beginnen die Bauarbeiten im Frühjahr 2020. In Deutschland ist für diese Arbeiten noch nicht mal die Planungsphase beendet. Viele Einsprüche aus der Bevölkerung und Widerstände sowie Ablehnung aus verschiedenen Interessengruppen haben deutsche Planungen für die Fehmarnbeltquerung incl. von deren deutscher Hinterlandanbindung in bislang über zehn Jahren nur sehr langsam voran kommen lassen und sie sind bislang keinesfalls völlig abgeschlossen.

Verbunden ist mit ihnen auch die künftige Festquerung des Fehmarnsundes zwischen der Insel Fehmarn und dem Festland, weil die hier aktuell vorhandene Brücke aus dem Jahr 1963 für die neue Verbindung Lübeck – Kopenhagen nicht mehr geeignet ist. Wenn diese Verbindung eines Tages einmal fertiggestellt sein wird, dann wird ihr Schienenweg durchgehend elektrischen Fahrbetrieb mit hohen Geschwindigkeiten bieten. Auch Güterzüge werden dann wieder auf dem Weg über Lübeck zwischen Hamburg und Kopenhagen rollen.

Der konkrete Beginn der Bauarbeiten für die Schaffung der Fehmarnbelt-Festquerung in Dänemark bildet wie schon eingangs erwähnt auch den Hauptgrund für die aktuelle Umleitung der Züge von Hamburg nach Kopenhagen und zurück auf den Weg über Flensburg, Süd-Jütland und Odense. Die Bahnverbindung von Ringsted bis Rødby („Ringsted – Femern – Banen“) wird in den kommenden Jahren völlig neu gestaltet, was teilweise einem kompletten Strecken-Neubau gleich kommt.

Für die Züge der bisherigen Vogelfluglinie lassen diese Bauarbeiten keinen Platz, weshalb diese Verkehrsverbindung in dieser Form erstmal nur für Straßenfahrzeuge verbleibt- incl. der Fähren auf dem Fehmarnbelt. Für den künftigen Eisenbahnverkehr einer neu gestalteten Vogelfluglinie mit fester durch einen Tunnel erstellenden Querung des Fehmarnbelts werden Fähren und Trajektbetrieb nicht mehr notwendig sein.

Der Eisenbahn-Trajektbetrieb auf der Fähre Puttgarden – Rødby und der Vogelfluglinie ging deshalb mit Ablauf des 14.12.2019 zu Ende. Zugleich damit einer der letzten länderüberschreitenden und internationalen Eisenbahn-Trajektbetriebe überhaupt; denn es verbleibt an derartigen Betrieben auf internationaler Ebene nur noch der regelmäßige Fährschiff-Transport von Schienenfahrzeugen des Personenverkehrs zwischen Deutschland und Schweden- genau von Sassnitz-Mukran auf Rügen nach Trelleborg in Schweden und umgekehrt sowie zwischen Rostock und Trelleborg. Der Trajektbetrieb beschränkt sich auf beiden Verbindungen aber nur auf wenige saisonale Züge an vergleichsweise wenigen Tagen.

Auch auf nationalen Binnenland-Verbindungen sind Schienenfahrzeuge-Trajekte auf Fähren rar geworden. Eines der Haupteinsatzgebiete hierfür bietet immer noch die Meeresstraße von Messina zwischen dem italienischen Festland und der Insel Sizilien. In Europa ist das außer dem spärlichen Deutschland-Schweden-Verkehr der allerletzte Rest an Eisenbahn Trajektbetrieb. Die Einstellung des Transportes von Schienenfahrzeugen auf den Vogelfluglinien Fähren im Dezember 2019 bildete für diese einst weit verbreitete Betriebsart zweifellos eine Zäsur.

Und die Reise von Lübeck nach Kopenhagen und umgekehrt verlängert und erschwert sich für mehrere Jahre lang empfindlich. Es muß auch hier allerdings angeführt werden, daß sie auch im Zug in den vergangenen Jahren streng genommen nicht mehr völlig durchgehend verlief; denn während des Aufenthaltes auf den Fährschiffen der Vogelfluglinie mußte der Zug jeweils verlassen werden. Aber das nahm man gerne in Kauf; denn gerade die Schiffspassage von Puttgarden nach Rødby und umgekehrt bedeutete immer einen Höhepunkt im Verlauf einer jeden Bahnfahrt auf der Vogelfluglinie.

Damit ist es nun für immer vorbei !!!

Michael Hecht

BILDTTEIL ZU DIESEM BEITRAG FOLGT
IN EINER DER NÄCHSTEN AUSGABEN
VOM LBE-EXPRESS