



**VOLKSKUNDEMUSEUM
SCHÖNBERG**
im Fürstentum Ratzeburg

150 Jahre Eisenbahn Bad Kleinen - Lübeck



Ausstellung „Vom Ankommen und Abfahren“

KONTAKT

MUSEUM . Am Markt 1 . 23923 Schönberg . Tel 038628-348993 . www.volkskundemuseum-schoenberg.de
FREILICHTANLAGE BECHELSDORFER SCHULZENHOF . Johann-Boye Straße 7 . 23923 Schönberg

ÖFFNUNGSZEITEN Dienstag 13:00 - 18:00 Uhr . Mittwoch, Donnerstag 11:00 - 18:00 Uhr . Samstag 13:00 - 18:00 Uhr

150 Jahre Eisenbahn Bad Kleinen - Lübeck

Sonderausstellung des Volkskundemuseums in Schönberg in Zusammenarbeit mit dem Städtischen Museum in Grevesmühlen.

„**Vom Ankommen und Abfahren**“, auf diesen Titel zu einer Sonderausstellung haben sich Sven Schiffner und Olaf Both recht zügig einigen können, denn es sind die wesentliche Dinge, wenn es um die Geschichte der Eisenbahn auf der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen. Im Sommer 1870 befuhr der erste Personenzug die fertiggestellten Streckenabschnitte, vor 150 Jahren.

Seither haben sich unterschiedliche gesellschaftliche Veränderungen auch auf den Verkehr im heutigen Landkreis Nordwestmecklenburg niedergeschlagen und vielerorts künden nur noch die verlassenen Bahnhofsgebäude von der einstigen Vormachtstellung der Eisenbahn für den Waren- und Personenverkehr.

Den wenigen Sachzeugen dieser Bahnstrecke sind Sven Schiffner vom Museumsbeirat Grevesmühlen und Olaf Both, Leiter des Volkskundemuseums Schönberg, nachgespürt und haben im Austausch mit Kennern der mecklenburgischen Eisenbahngeschichte einen kulturgeschichtlichen Blick auf die Auswirkung der Eisenbahntwicklung im Landkreis genommen. Dabei fiel auf, dass vor allem den Sammlern von Eisenbahnartefakten zu danken ist, denn aus den Museumsbeständen allein, wäre eine Sonderschau nicht zu Stande gekommen.

Am 5. September eröffnet die Sonderausstellung „Vom Ankommen und Abfahren“ –150 Jahre Eisenbahn Bad Kleinen - Lübeck, im Volkskundemuseum am Markt in Schönberg.

Bis Ende November wird die Sonderausstellung dann für Gäste zu den gewohnten Öffnungszeiten, unter Einhaltung der jeweiligen Bestimmungen, zu sehen sein. Anschließend wandert die Ausstellung ins städtische Museum Grevesmühlen. Diese Kooperation zwischen beiden Museen ist eine sehr schöne Sache, freut Marina Safarian, die Leiterin des dortigen Museums.

Olaf Both ergänzt, unsere Sonderausstellung ist so konzipiert, dass Geschichten und Sachzeugen über die Eisenbahnstrecke und der Menschen an der Eisenbahn jeder Zeit ergänzt werden können, wir sammeln weiter!

Impressum:

Text: Olaf Both, Sven Schiffner

Gestaltung: Olaf Both

Bildauswahl: Olaf Both, Sven Schiffner

Bildquellen: Stadtarchiv Grevesmühlen, Archiv der Bundespolizei Lübeck, Archiv Volkskundemuseum in Schönberg, Landeshauptarchiv Schwerin, Archiv Udo Meier, Grevesmühlen, Sammlung Conny Förster Lüdersdorf, Christoff Arndt

Leihgeber: Sammlung Förster Lüdersdorf, Peter Fahlow, Schwerin

Autor/in: Olaf Both

150 JAHRE SCHIENENWEG VON DER TRAVE AN DEN SCHWERINER SEE: DIE BAHNLINIE LÜBECK – BAD KLEINEN IST 1 ½ JAHRHUNDERT ALT

Im Sommer von 2020 ist die Eisenbahnstrecke, die die Hansestadt Lübeck mit dem benachbarten Mecklenburg verbindet, genau 150 Jahre alt. Diese 59 km lange Strecke wurde von Lübeck nach Bad Kleinen am Schweriner See gebaut und am 1. Juli 1870 eröffnet. In Bad Kleinen (das bei Streckeneröffnung noch einfach als „Kleinen“ bezeichnet wurde), schloss die neue Strecke an die schon seit 1847 bestehende Bahnverbindung von Hagenow Land über Schwerin nach Rostock an, die ihrerseits mit den Strecken Hamburg – Berlin und Rostock – Berlin verbunden war, so daß Lübeck nun auch auf direktem Weg mit dem mecklenburgischen Eisenbahn-Streckennetz verknüpft war. Betreiber und Eigentümer der Bahnverbindung Lübeck – Bad Kleinen waren zunächst nacheinander verschiedene mecklenburgische Eisenbahnbetriebe, die sich überwiegend in staatlichem Besitz befanden, teilweise aber auch als Privat-Unternehmen fungierten.

Schnell gewann die o.a. Bahnverbindung auch Bedeutung für den Fern-Reisezugverkehr. Schon ab 1871 rollten hier erste Schnellzüge, die von Hamburg über Lübeck, Bad Kleinen, Güstrow, Neubrandenburg und Pasewalk nach Stettin und umgekehrt rollten. 1903 kamen Schnellzüge hinzu, die von Hamburg über Lübeck, Bad Kleinen und Rostock nach Warnemünde fuhren, ab dort per Eisenbahnfähre nach Gedser in Dänemark und dort dann bis Kopenhagen. Genauso in der Gegenrichtung. Ähnlich verhielt es sich mit Schnellzügen, die ab 1909 von Hamburg und Lübeck aus auf die Insel Rügen gelangten und ab dort per Bahnfähre Schweden erreichten. Das ebenfalls umgekehrt.

Aber auch sonst gab es für die Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen eine günstige Entwicklung im Zugverkehr. Schon vor dem 1. Weltkrieg erhielt sie in weiten Bereichen ein zweites Gleis. Nach dem 1. Weltkrieg wurde diese Bahnlinie dann 1920 Bestandteil des Streckennetzes der damals neu gegründeten Deutschen Reichsbahn und blieb auch unter ihr ein wichtiger Verkehrsweg, über den weiterhin ebenfalls die o.a. Schnellzüge in recht umfangreicher Anzahl rollten.

Die Folgen des 2. Weltkrieges wirkten sich dann sehr ungünstig für die Eisenbahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen aus. Sie wurde nun durch die neue innerdeutsche Grenze geteilt und ihr überwiegender Teil verlief nun in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ), aus der 1949 die DDR wurde. Durchgehende Reisezüge fuhren auf ihr nun nicht mehr. Schnellzüge schon gar nicht. Der Abschnitt von der neuen Grenze bis nach Bad Kleinen verblieb bei der Deutschen Reichsbahn, während der kurze Streckenabschnitt vom Lübecker Hbf bis zur o.a. Grenze zum Netz der 1949 neu gebildeten Deutschen Bundesbahn (DB) kam. 1952 unterbrach dann die nun als DDR-Staatsbahn fungierende DR das Streckengleis der Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen im Bereich der DDR-Grenze, so daß diese Strecke nicht mehr durchgehend befahrbar war. Das zweite Gleis war in ihrem Verlauf schon vorher überall verschwunden.

Anfang 1960 wurde die durchgehende Befahrbarkeit des Schienenstranges von Lübeck nach Bad Kleinen wieder hergestellt und es entstand hier ein Eisenbahn-Grenzübergang, der sowohl dem Personen- als auch Güterverkehr diente. Er wurde ab 20.3.1960 auch von einem neuen Schnellzug-Paar im Interzonenzug-Verkehr benutzt, das von Hamburg über Lübeck und Rostock bis Stralsund und umgekehrt fuhr.

Deutschland's Teilung kennzeichnete die Strecke Lübeck – Bad Kleinen aber auch nach ihrer durchgehenden Wiederherstellung. Lokale Personenzüge verkehrten hier grenzüberschreitend nicht. Im Reisezugverkehr fand man nur in Durchgangsfahrt die erwähnten Schnellzüge. Es rollten aber über den Eisenbahn-Grenzübergang Lübeck/Herrenburg nicht wenige Güterzüge.

Mit Öffnung der DDR-Grenze im November 1989 stieg auch auf der o.a. Strecke das Verkehrsaufkommen sehr umfangreich. Nun vor allem im Personenverkehr. Viele neue Schnellzüge rollten hier, nun aber auch bald lokale Reisezüge und bald dann sogar im nun schon vereinten Deutschland ein IC-Zugpaar.

Am 1.1.1994 kam die gesamte Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen zum Streckennetz der damals neu gegründeten Deutschen Bahn AG (DB). Ihre geteilte Zugehörigkeit zu alter DB und DR, die am 1.1.1994 beide in der neuen DB AG aufgingen, endete damit. Aber schon bald nach deren Gründung sank die Bedeutung der o.a. Strecke mehr und mehr; obwohl auch in ihrem Verlauf in den 1990er Jahren verschiedene Modernisierungen erfolgten. Ein erneuter zweigleisiger Ausbau unterblieb aber und Priorität genoss nun der Ausbau der benachbarten Bahnverbindung Hamburg – Büchen – Hagenow Land – Schwerin – Bad Kleinen incl. von deren Ausstattung mit elektrischem Fahrbetrieb. Als Folge davon verlor die Strecke Lübeck – Bad Kleinen immer mehr Fern-Reisezugverkehr und ebenso mehr und mehr Güterzüge. Für elektrischen Fahrbetrieb wurde sie auch nicht ausgerüstet und am 10.6.2001 verlor sie ihre letzten Fern-Reisezüge. Der planmäßige Güterzugverkehr wurde hier im Durchgangsverkehr im Herbst 1996 und im lokalen Betrieb im November 1999 eingestellt. Danach befuhren im Fracht- und Güterverkehr nur noch Sonder-Güterzüge außerplanmäßig und in eher seltenen Fällen diese Strecke, was noch heute so ist.

Immerhin erhielt sie Ende 2006 ein wenig Fern-Reisezugverkehr zurück. Damals wurden Personenzüge des Regionalverkehrs eingeführt, die durchgehend von Lübeck über Bad Kleinen, Bützow, Güstrow, Neubrandenburg und Pasewalk ins polnische Stettin und umgekehrt fuhren. Wohlgermerkt, es handelte sich um Züge vom sogen. „Schienen-Personen-Nah-Verkehr“ (SPNV), die auch mit dem zu derartigem Angebot passendem Fahrzeugmaterial fuhren Triebwagen für Regionalverkehr mit keinerlei Gastronomie-Versorgung und nur einer WC-Anlage pro Zug, und das auf einer 297 km langen Strecke, die einst über eine hierfür wesentlich besser passende Fern-Reisezug-Ausstattung verfügte. Immerhin verkehrten die „Regionalbahnen“ von Lübeck nach Stettin und umgekehrt jeweils alle zwei Stunden, was ebenfalls noch heute so ist. Die Fahrten dieser Regionalbahn führt die Nordost-Niederlassung des Unternehmens „DB-Regio AG“ durch, die ihre RB-Linie Lübeck – Stettin seit 2016 als „Stadttore-Linie“ bezeichnet. Die DB-Strecke Lübeck – Bad Kleinen ist Bestandteil dieser RB-Linie, die durch zweistündlich zwischen Lübeck und Bad Kleinen pendelnde RE-Züge ergänzt wird, so daß hier aktuell ein stündliches Zugangebot im SPNV besteht. Die noch bis 2009 bestehenden Durchgangs-Verbindungen mit Regional-Express-Zügen von Kiel über Lübeck und Bad Kleinen bis Rostock und umgekehrt gibt es seit aktuell fast elf Jahren nicht mehr. Auch durchgehende Züge von Lübeck nach Schwerin werden so gut wie nicht mehr angeboten. So muß von Lübeck aus für Mecklenburg-Bahnfahrten oft in Bad Kleinen umgestiegen werden. Immerhin gibt es hier seit Mai 2019 einen vollständig modernisierten, fast völlig neu gebauten Bahnhof. In Grevesmühlen, wo sich der wichtigste Unterwegsbahnhof der Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen befindet, werden die Bahnsteiganlagen momentan gerade an neuzeitliche Bedingungen angepaßt und entsprechend umgebaut.

Das Bahnhofsgebäude wurde hier schon am Anfang des vergangenen Jahrzehnts von der Stadt erworben, vollständig saniert und in gelungener Weise in einen erfolgreichen Bürgerbahnhof mit mannigfaltigen Einrichtungen umgewandelt. Im benachbarten Schönberg verfällt der seit vielen Jahren leer stehende Bhf. dagegen mehr und mehr. Immerhin wurde hier der Bahnsteig mit seiner historischen Überdachung saniert.

Auf die beschriebene Weise bietet sich die Eisenbahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen 150 Jahre nach ihrer Eröffnung recht ordentlich dar, wenngleich auch der Glanz der Vorkriegszeit sowie des ersten Jahrzehnts im wieder vereinten Deutschland nach 1990 auf diesem Verkehrs- und Schienenweg vergangen ist. Auch die technische und betriebliche Ausrüstung verkörpert hier an längst nicht allen Stellen modernen Standard. Es gibt noch einige örtlich besetzte Stellwerke und verschiedene Bahnübergänge, von denen die am meisten frequentierten sogar auf dem Lübecker Gebiet der Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen liegen.

In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts wurden mehrfach ernsthafte Pläne für die weitere Modernisierung und den Ausbau dieser Bahnlinie bekannt. Sie hatten ihre Ausstattung für den elektrischen Fahrbetrieb und mit einem zweiten Gleis sowie die Neugestaltung des SPNV's an dieser Stelle zum Inhalt. In diesem Zusammenhang tauchte auch das schon erstmals Anfang der 1990er Jahre propagierte Projekt einer Verbindungskurve am Rande von Bad Kleinen erneut auf, die es Zügen unter Umfahrung des dortigen Bahnhofs ermöglichen soll, direkt und ohne den jetzt noch hier notwendigen Fahrtrichtungswechsel von der Strecke Lübeck – Bad Kleinen auf die Strecke Rostock – Schwerin zu gelangen. Die o.a. Ausbau- und Erweiterungspläne standen mit der akuten und dringend notwendigen Schaffung von Umleitungswegen für die künftige und äußerst erforderliche Entlastung der Hamburger Bahnanlagen im hier immer stärker anwachsenden Güterzugverkehr im Zusammenhang. Dieses sogar unabhängig vom Bau der festen Fehmarnbelt-Querung im Verlauf der Vogelfluglinie und der Rückkehr des Güterzugverkehrs auf diese Verkehrsverbindung. Auch ohne Belt-Querung sollte die Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen zunächst als eingleisige Strecke elektr. Fahrbetrieb mit Oberleitungen erhalten und später dann auch zumindest an ihren meisten Stellen ein zweites Gleis. Ebenso sollte die erwähnte Verbindungskurve in Bad Kleinen entstehen und es war schon von durchgehenden Regional-Express-Zügen von Kiel über Lübeck nach Schwerin und umgekehrt im 2-Stunden-Takt die Rede. Inzwischen ist es um die erläuterten Pläne zum Ausbau der Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen wieder recht still geworden.

Sehr still bzw. gar nicht gestaltete sich auch der 150. Geburtstag dieser Strecke. Feierlichkeiten und Würdigungen dazu gab es zunächst nicht. Irgendwelche Veranstaltungen auch nicht. Nicht mal in Presse und TV-Medien wurde darüber berichtet. Eine traurige Tatsache, die der Schienenweg von Lübeck ins benachbarte Mecklenburg keinesfalls verdient hat.

So lief der Betrieb auf der Eisenbahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen am Tag ihres 150. Bestehens ganz normal und glanzlos weiter. Gewissermaßen im „Dornröschenschlaf“ dieser einst so bedeutenden Strecke.

Zwar wären größere Veranstaltungen zur Feier des 150. Geburtstages der Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen ohnehin bekannten Corona-Problemen zum Opfer gefallen, aber derartige Veranstaltungen waren sowieso sehr begrenzt geplant und die o.a. Bahnlinie teilt damit das Schicksal von einem für Lübeck noch bedeutsameren Schienenweg: Der Strecke Lübeck – Hamburg. Als die 2015 auf ihr 150-jähriges Bestehen zurück blicken konnte, wurde das auch in keiner Weise gefeiert und gewürdigt – es wurde nicht mal erwähnt und es wurde davon kaum Notiz genommen. In allen anderen Teilen von Deutschland geht man mit derartigen Eisenbahnstrecken-Jubiläen anders um, feiert sie dort gebührend. Nur der sich sonst so gefallende Norden von Deutschland hat so etwas nicht (mehr) nötig und vergißt, daß ihn die Schienenwege einst aus ärmlichster Struktur heraus holten und diese Wege noch heute zu seiner gewachsenen Wirtschaft beitragen.

Inzwischen ist es nun aber doch noch zu einer Würdigung des 150-jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen gekommen. Im Völkerkundemuseum in Schöberg/Meckl. wurde am 5. September 2020 eine Ausstellung eröffnet, die sich mit histor. Fotos, Dokumenten u. Requisiten mit diesem Streckenjubiläum befaßt und die auch aktuell noch im o. a. Museum präsentiert wird und zu d. dort gültigen Öffnungszeiten besucht werden kann. Ab Dezember 2020 wird diese Ausstellung im Städtischen Museums in Grevesmühlen zu sehen sein. So wurde und wird auf den 150. Geburtstag des Schienenweges von der Trave an den Schweriner See doch noch in geeigneter Form eingegangen, was als erfreuliche Tatsache betrachtet und gewürdigt werden muß !

ALLEN ZÜGEN VON LÜBECK NACH BAD KLEINEN UND UMGEKEHRT AUCH IN DEN BEVORSTEHENDEN 150 JAHREN: STETS GUTE FAHRT !!!!!!!!!!!!!!!

Michael Hecht

Mit Volldampf in die nächsten Jahre:
Im Februar 1967 hat ein von einer DR-Dampflokomotive der Baureihe 41 geführter Güterzug im Stadtteil Lübeck-Genin das Streckengleis der Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen erreicht. Sie verlief damals noch im geteilten Deutschland und der abgebildete Güterzug, der auch



einen schönen alten Begleitwagen als erstes Fahrzeug hinter der Lok enthielt, wird bald den DDR-Grenzbahnhof Herrnburg erreichen.

Foto: Michael Hecht.

Von 1960 bis 1990 bestand der durchgehende und damals noch grenzüberschreitende Personenverkehr auf der Eisenbahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen aus Schnellzügen, die in der Frühzeit dieser Ära allgemein auch als 'Interzonenzüge' bezeichnet wurden.

Das obere der nebenstehenden Bilder zeigt einen dieser auf dem Weg über die Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen geführten 'Interzonenzüge' am Anfang des Jahres 1967 vor seiner Abfahrt in die DDR im Lübecker Hbf. Die Reichsbahndampflokomotive

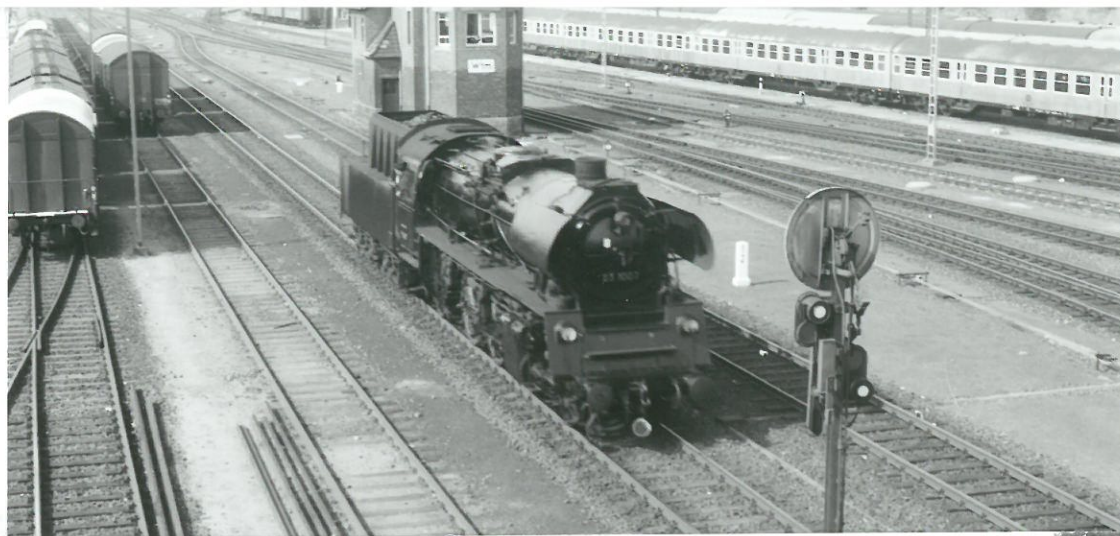
23 1010 (Bw Schwerin) hat diesen insges.v.Hamburg nach Stralsund fahrenden Schnellzug im Lübecker Hbf übernommen und wird ihn bis Rostock befördern. Gleich hinter der Lok läuft ein DR-Wg. der LOWA-Bauart aus den 1950er Jahren, die später in den DR-Nahverkehr abwanderten. Auf dem Bild darunter wartet eine DR-Diesellok der Baur. 118 mit dem Schnellzug Köln-Rostock im Mai 1974 in Lübeck Hbf auf Abfahrt und die Ausfahrt auf d. Bahnlinie nach Bad Kleinen hinaus. In den 1990er Jahren kamen im vereinten Deutschland f.

den Fern-Reisezugverkehr dieser Bahnlinie die Interregio-Züge hinzu. Auf dem unteren ist einer von ihnen im Juni 2001 in Lübeck Hbf zu sehen. Bis Bad Kleinen befördert ihn die ehem, DR-Diesellok 232 592, die zum Aufnahmezeitpunkt schon sieben Jahre lang zur Deutschen Bahn AG gehörte - wie auch die gesamte Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen.



Fotos: Michael Hecht.

Bis Ende 1989 wurde die Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen triebfahrzeugmäßig ausschließl. von Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn befahren. Bis zum Herbst 1968 kamen dabei ausnahmslos Dampflokomotiven zum Einsatz. Vielfach waren es ab 1960 Maschinen der DR-Lokbaureihe 23.10, von denen die Lok 23 1003 im Lübecker Hbf 1967 zu sehen ist, als sie diesen Bf. in Lz-Fahrt in Richtung der Bahnlinie nach Bad Kleinen verläßt und dabei auch an der Abstellanlage sowie dem Stellwerk 'Wtm' des Lübecker Hbf's vorüber dampft. Der Einsatz von DR-Dampflokomotiven nach/von Lübeck wurde am 28.9.1968 beendet. Künftig wurden danach im grenzüberschreitenden Zugverkehr der Bahnlinie Lübeck - Bad Kleinen nur noch DR-Diesellokomotiven der Baureihe V 180 (ab 1970 als Baureihe 118 bezeichnet) verwendet. Das mittlere Bild zeigt die Maschine V 180 336. Anf. Okt. 1968 mit einem Schnellzug, den sie nach Rostock bringen wird, im Lübecker Hbf.



Im Herbst 1975 übernahmen die aus sowjetischer Fertigung stammenden DR-Diesellokomotiven die planmäßigen Leistungen der vorher hierfür verwendeten Lokbaureihe 118. Das untere Bild zeigt die Lok 132 160 im Nov. 1975 mit dem Schnellzug Köln-Rostock in dem damals vom Herbstnebel eingehüllten Hbf der Hansestadt Lübeck.

Fotos: Michael Hecht.



Von 1990 bis 2009 wurde die Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen, auch planmäßig von den in den 1970er Jahren in größeren Stückzahlen durch die Deutsche Bundesbahn beschafften Diesellokomotiven der Baureihe 218 befahren. In der Endphase dieses Einsatzes auf der genannten Strecke beförderten 218er-Maschinen in d. 2000er Jahren an dieser Stelle RE-Züge, die damals von Kiel nach Rostock u. umgek. fahren. Mit einem derartigen Zug ist die Lok 218 218 im Mai 2008 mit einem RE-Zug Rostock-Kiel bei Einfahrt in den zur Strecke Bad Kleinen-Lübeck gehörenden Bhf. v. Grevesmühlen zu sehen. Die Lok war zum Aufnahmezeitpunkt in Lübeck stationiert und schob die aus umgebauten ex-Silberlingen bestehende Wendezg.-Einheit des von ihr beförderten RE's von Rostock nach Kiel. 218 218 wurde im Juli 2010 ausgemustert und gleich danach verschrottet. Das untere Foto zeigt die damals ebenfalls in Lübeck beheimatete Maschine 218 282 am Beginn d. 2000er Jahre mit einem RE Rostock-Kiel ebenfalls im Bhf. v. Grevesmühlen. Diese 218 wurde Anfang 2006 ausgemustert und im März 2006 verschrottet.

Fotos: Jürgen Bühring.



Aktuell, also 2020 und damit im Jahr ihres 150-jährigen Bestehens, wird die Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen planm. nur noch von Zügen des regionalen Personenverkehrs benutzt. Fern-Reisezüge und Plan-Güterzüge sind auf dieser Strecke nicht mehr z. finden. Seit 2009 werden nur noch Dieseltriebzüge eingesetzt. Bis 2015 waren es solche d. Baur. 628/928, wie einer von ihnen auf dem oberen der obigen Bilder in Lübeck Hbf zu sehen ist. Heute fahren hier im Planbetrieb ausschl. Dieseltriebzüge der Baur. 623, von denen d. Einheit 623 017/517 auf dem unteren Foto im Sept. 2020 ebenfalls in Lübeck Hbf zu sehen ist. Die 623-Dieseltriebzüge kommen dabei teilw. in durchgehenden RE-Zugläufen von Lübeck bis Stettin und umgekehrt zum Einsatz ! Die von Lübeck nach Stettin führende RE-Linie der DB Regio AG trägt auch die Bezeichnung 'Stadttore-Linie'. Von 1870 bis zum Ende des 2. Weltkrieges fuhren schon einmal durchgehende Reisezüge von Lübeck bis Stettin und umgek. Damals waren es Schnellzüge des Fern-Reisezugverkehrs mit entsprechenden Fahrzeugen.

Fotos: Michael Hecht.

Als die Bahnlinie Lübeck - Bad Kleinen noch im geteilten Deutschland grenzüberschreitend verlief, hatte sie noch recht umfangreichen Güterzugverkehr zu verzeichnen, dessen Züge ab/bis Lübeck Hgbf (vorm. Vbf und Rbf) sämtlich von Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn befördert wurden. Bis zum Herbst 1968 wurden hierfür ausnahmslos Dampflokomotiven eingesetzt, zu denen auch die Maschine 41 284 gehörte, die im Sommer 1968 auf dem neben stehenden Bild den Lübecker Rbf mit einem Güterzug Richtung Bad Kleinen verläßt.



Auf dem Bild darunter fährt die DR-Diesellok 132 228 am 15.11.1975 mit einem Güterzug aus dem Lübecker Rbf bzw. nun Hgbf in Ri. Bad Kleinen hinaus. Die 132-Maschinen kamen zum Aufnahmezeitpunkt noch nicht lange nach Lübeck. Das auf den beiden oberen Aufnahmen erkennbare Stellwerk 'Stm' im Lübecker Hgbf ist inzwischen längst außer Betrieb und sein Gebäude abgerissen.



Auf der Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen rollen seit 1999 planmäßig keine Güterzüge mehr. Selten wird sie dann und wann nochmal von Sonder-Güterzügen benutzt. Wie z. B. am 6.8.2003, als zwei damals zur Mitteldeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (MEG) gehörende und einst von der Deutschen Reichsbahn eingesetzte Diesellokomotiven des V-180-Typs einen Zug des Zement-Transportes auf d. Weg dieser Bahnlinie nach Lübeck brachten und dabei mit ihm auch durch Grevesnühlen brumnten.



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



Ab 1990 befuhren auch zum ersten Mal nach etwas über 21 Jahren auch wieder Dampflokomotiven die Bahnlinie Lübeck-B.Kleinen durchgehend. Dieses nun immer wieder mal mit Sonderzügen nostalgischer Art, die auch meistens das zu den Zügen dieser Art passende Fahrzeugmaterial enthielten. Der erste von ihnen war am 7.4.1990 ein von Lübeck nach Schwerin und zurück fahrender Sonderzug des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV), den die damals noch im Bw Wismar betriebsfähig vorgehaltenen DR-Dampflok 50 3545 beförderte und der auf dem oberen der obigen Bilder bei seinem Aufenthalt im Bhf. von Grevesmühlen zu sehen ist, wo er auch der links zu sehenden DR-Diesellok 112 697 begegnete. Die DR-112er beförderten damals die lokalen Züge auf der o. a. Strecke. Im abgebildeten VLV-Sonderzug fuhr hinter der ihn befördernden Dampflok der damals noch vom VLV eingesetzte historische Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE). Mit diesem Sonderzug befuhr zum ersten Mal seit dem 26.9.1968 eine Dampflok die Strecke Lübeck-Bad Kleinen durchgehend von Lübeck bis Bad Kleinen. Auch weitere VLV-Sonderzüge benutzten sie danach im Dampflok-Schlepp. Am 5.9.1998 z. B. auch der Sonderzug 'VLV-Prignitz-Express', den die ehem. DR-Schnellzug-Dampflok 01 519 zog und der auf dem unteren Bild in dem zur genannten Strecke gehörenden Bhf. Grieben zu sehen ist, wo dieser Sonderzug von einem ab Lübeck fahrenden Interregio-Zug überholt wurde, den damals die zur DB Fernverkehr AG gehörende Diesellok 234 507 nach Bad Kleinen zog. Auch im Sonderzug 'VLV-Prignitz-Express' nach Pritzwalk und Perleberg lief hinter der ihn befördernden Dampflok 01 519 der VLV-Doppelstockwagen. Die einstigen DR-Dampflokomotiven 50 3545 und 01 519 werden heute museal erhalten (01 519 auch betriebsfähig). Sonderzüge mit Dampflokomotiven befahren die Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen heute noch immer mal wieder, wenngleich auch in jüngster Vergangenheit sehr selten.

Fotos: Michael Hecht.

Bahnstrecke Lübeck - Bad Kleinen: CDU sieht Handlungsbedarf

In Berlin wandert gerade ein Bericht der Bundesregierung mit dem Namen "Über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke Lübeck - Schwerin" durch die zuständigen Arbeitsgruppen und Ausschüsse (Drucksache 19/17945). Die Ausbaupläne der Bahnstrecke werden zunehmend konkreter. Im Bereich Lübeck sei dies aber nur bedingt der Fall. Hier sieht die Lübecker CDU erheblichen Handlungsbedarf seitens der Stadt.

Bernhard Simon, der für die CDU den Lübecker Süden in der Bürgerschaft vertritt: "In Mecklenburg-Vorpommern ist die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bereits erfolgt: Anregungen und Bedenken von Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunen wurden vorgetragen, geprüft und gegebenenfalls in die Planungen aufgenommen. Für Lübeck stehen solche Informations- und Diskussionsveranstaltungen noch aus. Hier muss die Stadt zeitnah Kontakt mit den zuständigen Stellen aufnehmen, damit auch die Anregungen der Lübeckerinnen und Lübecker in den Prozess einfließen."

Beim übergesetzlichen Lärmschutz habe die Verwaltung im letzten Jahr zwar einen umfangreichen Katalog mit Wunschmaßnahmen vorgelegt, die im Rahmen des Ausbaus der Hinterland-Anbindung der festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) umgesetzt werden sollen. Jedoch würden sich diese Maßnahmen ausschließlich auf den Streckenabschnitt der Bahn von der Stadtgrenze zu Bad Schwartau bis nach Buntekuh beziehen. Die Ausbaustrecke Lübeck – Bad Kleinen werde nicht berücksichtigt, da diese nicht Teil der Hinterland-Anbindung der FFBQ sei. Dies sehe die Bundesregierung laut dem vorliegenden Bericht jedoch völlig anders, begründe das Ausbauvorhaben sogar ausdrücklich mit der FFBQ.

Im Bericht werde zudem erwähnt, dass man seitens Lübecks noch Wünsche zum übergesetzlichen Lärmschutz erwarte, diese aber bisher nicht vorliegen würden. "Dass die Stadt Lübeck indirekt aufgefordert werden muss, etwas zu liefern, ist schon ein starkes Stück", so Bernhard Simon weiter.

Ähnlich sehe es bei den Planungen zum Bahnübergang in der Ratzeburger Allee aus. Hier sollen die negativen Auswirkungen von zusätzlichen und längeren Schranken- Schließzeiten für den Straßenverkehr durch eine Optimierung bei den Signalschaltungen abgefedert werden. Senatorin Joanna Hagen habe dies auf der Stadtteil-Konferenz St. Jürgen im letzten Jahr als angemessene Lösung vorgestellt. Weitergehende Lösungen, wie einen kreuzungsfreien Bahnübergang (Brücke oder Unterführung), seien seitens der Senatorin als nicht durchsetzbar bezeichnet worden.

Insbesondere bezüglich einer kreuzungsfreien Lösung setze sich die Lübecker CDUBundestagsabgeordnete Prof. Dr. Claudia Schmidtke derzeit aktiv für eine Bereitschaft des Bundes und der Bahn ein und sehe gute Chancen für eine Realisierung, wenn auch das Land seinen Anteil leiste. Im Februar habe der Bundestag das Planungsbeschleunigungsgesetz verabschiedet, durch das auch die Finanzierung für derartige Abschnitte neu geordnet worden wäre. Mittlerweile liege die Finanzierung derartiger Eisenbahnkreuzungen über eine kommunale Straße vollständig bei Bund, Land und Bahn. Das schaffe eine neue Ausgangslage für die Hansestadt Lübeck - sie müsste nunmehr lediglich die Verkehrsführung und hierbei insbesondere die Erreichbarkeit der benachbarten Grundstücke sicherstellen.

"Es ist bedauerlich, dass die Hansestadt Lübeck diesem für die Infrastruktur Lübecks so wichtigem Projekt bisher offensichtlich nicht die angemessene Aufmerksamkeit widmet. Die CDU wird die offenen Fragen beim Ausbau der Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen daher in der nächsten Sitzung des Hauptausschusses zum Thema machen. Es muss hier zügig vorangehen", so Bernhard Simon.

Bernhard Simon vertritt für die CDU den Lübecker Süden in der Bürgerschaft.

GANZ SO STILL IST ES INZWISCHEN HINSICHTLICH DER ZUKUNFT FÜR DIE
EISENBANHNSTRECKE LÜBECK – BAD KLEINEN NICHT MEHR !!!!! AUCH IM
LANDTAG VON MECKLENBURG–VORPOMMERN WIRD DIESES THEMA AKTUELL
WIEDER EINGEHEND UND UMFANGREICHER BEHANDELT !!!!!!!

mh