

WINTER-AUSGABE 2023

vom

LBE-EXPRESS

Die angekündigte Jahresabschluss- und Neujahrs-Ausgabe 2022/23 kann leider nicht erscheinen und entfällt.

TEIL II - ERGÄNZUNGEN



Vom 4. bis zum 18. März 2023 war auf den Gleisen vom Personenbhf. in Bad Segeberg mal wieder intensive 'Gumminasen'-Zeit !!!

Foto: Rolf Brehmer.



Das obere der obigen Bilder zeigt die zum Kieler Nordbetrieb der DB Regio AG gehörende Diesellok 218 330 kurz nach ihrer am 25.2.2022 im DB-Instandsetzungswerk Cottbus abgeschlossenen Hauptuntersuchung und das schon nach ihrer Rückkehr aus diesem Werk in schleswig-holsteinisches Heimatgebiet, wohin diese Lok am 2.3.2022 zurück gelangte. Erster dortiger Einsatz für 218 330 war dann nach dieser HU am 10.3.2022 (DO). Das nun in der beige-blauen Farbgebung alter Bundesbahn-Art, den diese Lok während ihrer o.a., jüngsten HU in Cottbus (zurück) erhielt.. In der befördertesie dann am 10.3.2022 (ihrem E ersten Einsatztag nach der HU) den RE 11 447 von Kiel über Lübeck nach Hamburg sowie den Gegenzug RE 11 446 umgekehrt. Mit diesem Zug ist 218 330 am 10.3.2022 auf dem oberen Bild im Lübecker Hbf zu sehen. Schon kurz danach mußte sie für Nacharbeiten zurück ins o.a. Instandsetzungswerk, von wo sie erst im Sommer 2022 in ihr Kieler Regio-Heimat-Werk zurückkehrte. Während der Nacharbeiten wurden ihr die Stirnseiten-Betriebsnummern vom Randbereich unter dem rechten Stirn-Führerstands-Fenster in den Bereich unter dem 'DB-Keks' am unteren Lokkasten-Rand verlegt, wie es auch dem alten Bundesbahn-Beschriftungs-System zu Zeiten des Baues und der Neubeschaffung von 218 330 entsprach und entspricht. In dieser Weise nun korrekt nummernmäßig beschriftet, ist 218 330 mit einem DB-Zug nach Neustadt/H. am 23.2.2023 (DO) ebenfalls im Lübecker Hbf zu sehen. Momentan (Stand 16. März '23) ist 218 330 aber leider (wieder) defekt und hält sich nicht betriebsfähig im DB-Regio-Werk in Kiel auf.

Fotos: Oben = Rolf Brehmer. Unten = Michael Hecht.

Auch die zweite 218-Lok, die dem Kieler DB-Regio-Werk zur Verfügung steht, die der Firma DB Gebrauchtzug gehörende u.seit d. Sept. 2022 an dieses Werk verliehene Lok 218 435 ist momentan defekt und hält sich ebenfalls nicht betriebsfähig im DB-Regio-Werk in Kiel auf. Der noch aus baden-würt. Beheimatungszeit dieser 218 an ihr äußerlich übrig gebliebene Slogan hinsichtlich ihrer Beweglichkeit entspricht also z.Zt. nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Was noch anders war, als sie oben am 8.2.2023 (MI) mit einem RB-Zug v.Neust./Holst. im Lübecker Hbf nur eine kurze Pause in ihrer damals noch vorhandenen Beweglichkeit einlegte, um seine Doppelstockwg.gleich wieder in Wendezug-Schiebfahrt nach Neust./H. zurück zu bewegen. Was auch d. mittlere Bild deutl. macht, auf dem 218 435 mit ihrem Wendezug n.Neust.in Lübeck Hbf unter d. neu fertiggestellten Ostteil d.Bahnhofsbrücke hindurch rollt. Da im DB-Regio-W. Kiel z.Zt.keine betriebsfähigen 218-Masch.z.Verfügung stehen, fahren momentan wieder ausschl. 648-Triebzüge, zu denen auch d.unten abgebildete Tz.648 107/507 gehört.

Fotos:
Michael Hecht.



HAMBURGER VERBINDUNGSBAHN-BAUARBEITEN
MIT UMLEITUNGEN + ERNEUTEN 'LUDMILLA'-EINSÄTZEN

Für die durch die wegen Bauarbeiten im Bereich der Hamburger Verbindungsbahn veränderten Lauf- und Fahrtroutenwege von Güter- und KV-Zügen in der Zeit vom 4. bis zum 18. März 2023 und die dadurch notwendige Umleitung derartiger Züge über die nicht elektrifizierte DB-Strecken Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe und Lübeck - Büchen - Lüneburg wurden von der Firma DB Cargo AG die folgenden, sämtlich zum 'Ludmilla'-Typ gehörenden Diesellokomotiven der Bau. 232 und 233 zur Verfügung gestellt:

232 255 (DB-Cargo-Werk Seelze)
498 (DB-Cargo-Werk Kornwestheim)
635 (DB-Cargo-Werk Oberhausen)
233 285 (DB-Cargo-Werk Nürnberg Rbf)
288 (DB-Cargo-Werk Halle G)

Für ihre Sondereinsätze vor den erwähnten Umleiter-Zügen des Güter- und KV-Zugverkehrs liefen die o. a. 232- und 233-Lokomotiven der Firma DB Cargo AG folgende Wendestationen an: Neumünster, Lübeck-Travemünde Skandinavienkai (Lsk), Lüneburg, Meimersdorf bei Kiel und Itzehoe.

Umleiterzüge, die von Neumünster aus nach Lübeck-Travemünde Lsk bzw. umgekehrt fahren, führten den für die notwendigen Fahrtrichtungswechsel zum Übergang von der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe auf die Strecke Hamburg - Lübeck bzw. umgekehrt teilweise nicht in Bad Oldesloe durch, sondern im benachbarten Ahrensburg.

Im Personenverkehr fahren wegen der o. a. Bauarbeiten im genannten Zeitraum alle Züge des Regionalverkehrs bzw. des SPNV's von Westerland/Sylt, Itzehoe und Flensburg/Kiel ausschl. bis Pinneberg bzw. ab dort Ri. Norden. Im Personen-Fernverkehr erfolgte Umleitung einiger ICE- u. IC-Züge nach/von Kiel über d. Hamburger Güterumgebungsbahn. Teilweise fielen derartige Züge im Abschnitt Hamburg-Kiel aus. Der EC Prag-Flensburg u.zur. entfiel im Abschnitt Hamburg-Flensburg. Auf dem Weg über die Hamburger Güterumgebungsbahn wurden außerdem folgende IC-Züge umgeleitet: IC 2374/75 (Frankfurt/M.-Westerland/Sylt u.umgek.) sowie IC 2310/11 (Köln-Westerland/Sylt u.umgek.). Fern-Reisezüge, die von Hamburg-Harburg aus Ri. Schwerin, Rostock und Stralsund sowie umgek. verkehren, rollten unter Umfahrung von Hamburg Hbf von Hamburg-Harburg bis Hamburg-Rothenburgsort und umgekehrt auf dem Weg über d. südlichen Teil der Hamburger Güterumgebungsbahn.

IC-Züge von Hamburg nach Aarhus und Kopenhagen sowie umgek. wurden von Hamburg Hbf bis Neumünster sowie umgek. auf dem Weg über Bad Oldesloe und Bad Segeberg umgeleitet. Mit 'Gumminasen' bzw. MF-Dieselmotoren der Dänischen Staatsbahnen (DSB) zum letzten Mal, weil die DSB ab 17.6.2023 nur noch mit ehem. IC-Wagen der DB und DSB-Elektrolokomotiven vom Vectron-Typ (DSB-Lokklasse EB) nach Hamburg kommen.

Zu den Bauarbeiten, die in Hamburg und Umgebung im vergangenen Jahr stattfanden und damals ähnliche Maßnahmen und Umleitungen notwendig machten u. verursachten, wie sie sich jetzt vom 4. - 18.3.2023 vollzogen, darf noch ergänzt und nachgetragen werden, daß diese damals zunächst vom 4.3.2022 bis zum 18.3.2022 im Bereich von Hamburg stattfanden. Es schlossen sich dann noch Bauarbeiten in Elmshorn mit dortiger Streckensperrung vom 21.3.2022 bis zum 11.4.2022 an.

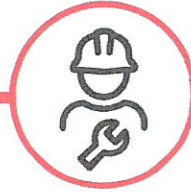
Bei den damaligen Bauarbeiten wurden einige RE-Züge von Kiel auch nach Hamburg Hbf auf dem Weg über die Hamburger Güterumgebungsbahn geleitet. Das auch umgek.z.Fahrt nach Kiel. Das war bei den aktuellen Bauarbeiten 2023 nicht möglich. Hier konnten diese Züge ebenfalls wie alle anderen SPNV-Züge nur bis/ab Pinneberg fahren, weil die Hamburger Güterumgebungsbahn durch Umleiterzüge des Personen-Fernverkehrs, des Güterverkehrs und durch ICE-Leerfahrten zum und vom ICE-Bw in Hmb-Eidelstedt zu stark belegt war.

Michael Hecht



Wir bauen für mehr Platz auf der Schiene und für mehr klimafreundliche Mobilität.

Hamburg-Altona



Hamburg Hbf

4. – 18. März 2023

Fahrplanänderungen im Großraum Hamburg
(Fern- und Regionalverkehr)

Während der Hamburger Märzferien bündeln wir einige Baustellen, um die Auswirkungen auf den Zugverkehr und damit auf die Bahnkunden so gering wie möglich zu halten. Dazu gehören unter anderem Arbeiten im Rahmen des Projekts „Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona“ sowie Kampfmittelsondierungen an den Eisenbahnüberführungen „Sternbrücke“ und „Schanzenstraße“.

Aufgrund unserer Bauarbeiten müssen wir die Verbindungsbahn zwischen Hamburg-Altona und Hauptbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr sperren. Die S-Bahn ist nicht betroffen.

Die **Fernverkehrszüge** erhalten im Großraum Hamburg umfangreiche Fahrplananpassungen. Zahlreiche Züge halten nicht in Hamburg-Altona und Hamburg Dammtor, zum Teil auch nicht in HH Hauptbahnhof. Ersatzweise halten die Züge in Hamburg-Harburg/Hamburg-Bergedorf. Einzelne Züge Richtung Westerland/Kiel/Berlin/Süddeutschland entfallen auf Teilstrecken.

Im **Regionalverkehr** enden/beginnen die Züge in/aus Richtung Norden in Pinneberg. Zwischen Hamburg und Pinneberg benutzen Sie bitte die Bahnen der Linien S21 (Mo – Fr) und S3. Auch in Richtung Bad Oldesloe sind Einschränkungen im Regionalverkehr notwendig. Darüber hinaus beginnen/enden die RE1-Verstärkerzüge (Hamburg Hbf ◀▶ Büchen) in Hamburg-Bergedorf.

Bitte informieren Sie sich rechtzeitig vor Reisebeginn über Ihre Verbindungen!

Für die entstehenden Unannehmlichkeiten bitten wir um Entschuldigung.



Internet	reiseauskunft.bahn.de bauinfos.deutschebahn.com nordbahn.de
App	DB Navigator DB Bauarbeiten



Ihre Reisemöglichkeiten
finden Sie hier unter
diesem QR-Code

Vom 4. bis zum 18. März 2023 befuhren erneut DSB-Dieseltriebzüge der Klasse MF die Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster, weil die IC-Züge, in deren Kursen sie von Hamburg bis Kopenhagen oder Aarhus sowie umgekehrt z. Ein- satz kommen, baustellenbe- dingt von Hamburg nach Neumünster u. umgek.üb. Bad Oldesloe u. Bad Segeberg u. umgek. umgeleitet wurden. Das auch am 6.3.2022 (MO) u. so zeigen die neben stehenden Bilder MF-Diesel- triebzüge der Dänischen Staats- bahnen (DSB) an diesem Tag im Bhf. v. Bad Oldes- loe auf dem Gleis, mit dem dort die Bahnlinie nach Bad Segeberg und Neumünster beginnt. Wie seine Fortsetz- bis Neumünster ist es bereits im Bhf.- Bereich von Bad Oldesloe nicht mit Fahrdrabt über- spannt. Auf dem oberen Bild ist rechts eine Wende- zug-Einheit der RB-81-Linie nach Hamburg Hbf erkenn- bar.

Fotos: Preetzer.



Das obere Bild zeigt nochmals einen MF-Dieseltriebzug d. Dänischen Staatsbahnen (DSB) am 6.3.2023 (MO) im Bhf. von Bad Oldesloe, auf dem Gleis, mit dem hier die Bahnlinie nach Bad Segeberg und Neumünster beginnt. In d. Mitte verläßt ein MF-Triebzug auf seiner Fahrt nach Hamburg den Bhf. in Bad Segeberg, zu dessen markanter Hintergrund-Kulisse der in Bildmitte erkennbare Fernmeldeturm gehört. Kurz vorher hatte der abgebildete MF-Triebzug Aufenthalt im heutigen Pbf von Bad Segebg., wo er unten abgebildet ist, Die MF-Triebzüge der DSB sind wegen ihrer Triebkopf-Stirnfronten in Deutschland auch als 'Gumminasen' bekannt.



Fotos:
Preetzer.

Schon vor den Bauarbeiten an der Hambg. Verbindungsbahn im März 2023 fuhren im Febr. 2023 an d. Wochenenden ab/bis Lübeck-Travemd. Skandinavienkai/LSK mehrere Umleiter-Güterzüge mit DB-Cargo-Diesellokomotiven d. Bau. 232 und 233.D. Grund hierfür war eine Sperrg.d. Strecke Lübeck-Hambg. im Bereich v. Hambg.-Wandsbek f. Arbeiten im Zusammenhang mit d. Errichtg.d. neuen S-Bahnstrecke n. Ahrensbg. D. Züge d. Personenverk. fuhren im Febr. an d. Wochenenden deshalb ab Lübeck u. B. Old. nur bis Hmb-Rahlstedt u. zur. Im Güterverk. wurden Züge ab Lübeck üb. Büchen direkt n. Lünebg. u. umgek. geleitet, weil in Hmb-Wandsbek wg. d. o. a. Bauarb. auch nicht d. Hamburger Güterumgehungsbahn erreichbar war. D. Umleitg. v. Güterzügen üb. Büchen erforderte für diese Züge zwischen Lübeck und Lünebg. u. umg. Diesellok-Bespannung, wie es auch d. neben stehenden Bilder zeigen: D. DB-Cargo-Diesellok 232 347 (DB-Cargo-W. Seddin) verläßt auf ihnen am 5.2.2023 (SO) mit einem KV-Zug den Lübecker Hgbf in Richtg. Büchen. um ihn nach Lünebg. zu schleppen, wo d. Übernahme durch eine Ellok f. d. Weiterfahrt in Ri. Süden erfolgte. Fotos: Gabafoto.



Das neben stehende Bild zeigt d. Ludmilla-Lok

232 093 der DB Cargo AG (beheimatet im DB-Cargo-Werk Halle G) wie sie mit einem Umleiter-Güterzug am 12.2.2023 (SO) an d. Südspitze vom Lübecker Hgbf vorbei fährt. Sie brachte diesen Zug noch bis z. Lsk-Bhf.in Lüb.-Travemünde und kehrte von dort mit einem KV-Zug zur Fahrt nach Lüneburg zurück. Dieser Umleiter-Zug ist auf dem mittleren Bild zwischen Bad

Schwartau (Abzw. Wr) und Lübeck Hbf im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord am ehem. Schlachthof-Gelände zu sehen. Die Lok 232 093 ist die letzte DB-Cargo-Ludmilla, die noch die Seitenbeschriftung 'Railion DB Logistics' trägt. Unter dieser Bezeichnung firmierte d.Güterverkehrssparte der DB AG vor langer Zeit auch einmal. Das untere Bild zeigt DB-Cargo-Lok 232 255 (DB-Cargo-Werk Seelze) am 12.2.2023 während einer Betriebspause vor dem Rechteckschuppen vom ehem. Bw Lübeck.

Fotos:
Rolf G. Schulz.





Auf dem oberen Bild verläßt DB-Cargo-Diesellok 232 531 (DB-Cargo-Werk Seddin) den Lübecker Hgbf am 18.2.2023 (SA) in Lz-Tour solo in südl. Richtung nach Lüneburg. Auch diese 'Ludmilla' gehört zu den Maschinen, die von 2007 bis 2012 in Polen im Einsatz waren und dort die rot-weiße Farbgebung in polnischen Landesfarben erhielten und diese Farbgebung auch heute noch als Lokomotiven der DB Cargo AG immer noch tragen. Diese Lokomotiven dürfen auch nach wie vor auf dem polnischen Eisenbahn-Streckennetz zum Einsatz kommen. Das untere Bild zeigt Ludmilla-Kollegin 232 635 (DB-Cargo-Werk Oberhausen) ebenfalls in Betriebspause vor dem (heute leer stehenden) großen Viereck-Schuppen vom ehem. Bw Lübeck - dem letzten noch übrig gebliebenen von einst drei Schuppen dieser früheren Bw-Anlage, die als Lok-Stützpunkt längst Geschichte ist.

Fotos: Rolf G. Schulz.

Die neben stehenden Bilder wurden am Ende vom März 2022 aufgenommen, als wegen Bauarbeiten in Elmshorn a auch schon Güterzug-Umleitungen ab/bis Lübeck unter Benutzung der Strecke B.Oldesloe-B.Segeberg-Neumünster notwendig waren. Das obere Bild zeigt die DB-Cargo-Diesellok 232 045 (DB-Cargo-Werk Seddin), wie sie am 25.3.2022



(FR) mit einem der oben erwähnten Umleiter-Güterzüge auf d. Strecke Lübeck-Hamburg durch d. Lübecker Stadtteil Genin hindurch fährt. D. Lok 232 045 besitzt aus d. Zeit, in der sie in Polen im Einsatz war (2007-2012) immer noch die rot-weiße Farbgebung, die sie dort erhielt.



Auf d. mittleren Bild ist eine Ludmilla-Diesellok d. DB Cargo AG zu sehen, wie sie am 27.3.2022 (SO) mit einem Leerwg.-Güterzug (Auflieger-Wagen) auf d. Strecke Neu-Neumünster-B.Oldesloe zwischen B.Segeberg u. Bad Oldesloe unterwegs ist. Die Ellok, die diesen Zug bis nach Nms befördert hat, wird in ihm hinter d. Ludmilla-Diesellok-Kollektin abgebügelt als Wagen mit geführt.



Fotos:
Rolf Brehmer.

Das obige Bild zeigt die DB-Cargo-Diesellok 232 571 (DB-Cargo-Werk Halle G), wie sie nach einer KV-Zug-Beförderung nach Lübeck-Travemü. Lsk am 28.3.2022 (MO) in Lz-TOUR solo durch den zur Bahnverbindg. L.-Travemünde - Lüb.Hbf gehörenden Haltepkt. Lüb.-Dänischbg. IKEA fährt.

Foto:
Rolf
Brehmer.

Auch diese Bilder entstanden im März vergangenen Jahres, also im März 2022, als wegen Bauarbeiten in Hamburg und Elmshorn auch die von Hamburg nach Dänemark (Kopenhagen u. Aarhus) sowie umgek. a fahrenden IC-Züge über d. Strecke Bad Oldesloe-Neumünster umgeleitet wurden. Sie bestanden auch damals aus MF-Dieseltriebzügen der Dänischen Staatsbahnen (DSB), die hierzulande ja mehr als 'Gumminasen' bekannt sind. Zwei von ihnen begegneten sich am 5.3.2022 (SA) bei einem Kreuzg.-Halt im Bhf. von Bad Segeberg. Einer von ihnen enthielt den DSB-Dieseltnebkopf MF 5077, wie auf d. Mittel-Bild deutlich zu sehen. Unten verläßt ein aus zwei 'Gumminasen' gebildeter Umleiter-IC am 5.3.2022 Bad Segeberg. Das Gebäude des alten Personenbahnhofes der Karl-May-Festspiel-Stadt ist im Hintergrd. links zu sehen. Das restaurierte Gebäude steht nach zeitweiser gastronomischer Nutzung heute weitgehend leer. Ein neuer, oben abgebildeter Pbf entstand in Bad Segeberg vor einigen Jahren nördl. vom vorherigen Bhf.

Fotos:
Rolf Brehmer.





Die obigen Bilder zeigen den von Lübeck-Siems nach Arsta bei Stockholm verkehrenden KV-Zug der Spedition Bode ('Bode-Zug') Anfang 2022 auf seiner Fahrt im Bereich der Hamburger Güterumgehungsbahn an der Stelle, wo deren Strecke entlang des S-Bahnhofes Rübenkamp entlang führt. Der 'Bode-Zug' benutzt d. o. a. Umgehungsbahn von Hamburg-Rothenburgsort bis Hamburg-Eidelstedt. Von Lübeck-Dänischburg bis Arsta befördert ihn im Langlauf eine 185-Ellok der Firma DB Schenker Rail Scandinavia A/S (einer Tochterfirma der DB Cargo AG). Die 185er-Masch. dieser Firma (185 321 - 337) sind speziell für diesen Langlauf auf Strecken durch Deutschland, Dänemark und Schweden ausgerüstet und einige von ihnen weisen in Außenbeschriftungen auf ihren Langlauf-Einsatz Lübeck-Stockholm (!) für die Spedition Bode hin. So auch die Lok 185 324, die vor dem Bode-Zug auf den obigen Bildern zu sehen ist. Vom 4.-18.3.2022, 21.3.-11.4.2022 sowie vom 4.-18.3.2023 mußte er wegen Bauarb. in Hambg. u. Elmshorn zwischn Lübeck u. Neumünster über Bad Oldesloe und Bad Segeberg umgeleitet werden, was für den Bode-Zug in diesen Zeiträumen Diesellok-Beförderung von Bad Oldesloe bis Neumünster notwendig machte. Die 185-Ellok, die diesen Zug dann 'nur' von Lüb.-Dänischburg bis Bad Oldesloe und von Neumünster bis Arsta beförderte, wurde in der Regel im stromlosen Umleitungs-Abschnitt Bad Oldesloe-Bad Segeberg-Neumünster 'abgebügelt' als Wagen im Bode-Zug mitgeführt. Fotos: Peter Rentzsch.



Das obere der obigen Bilder zeigt einen mit einer Traxx-Ellok des schwedischen Unternehmens 'Green Cargo' (Lok 5405) bespannten Güterzug Anfang 2022 auf der Hamburger Güterumgehungsbahn. Wenig später wurde auch ihr von Zügen des Personenverkehrs nur in Sonderfällen benutzter Streckenbereich von Hamburg-Rothenburgsort bis Hamburg-Eidelstedt von nicht wenigen Zügen des Personenverkehrs befahren, weil die regulären Gleise zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Eidelstedt (über Hmb Dammtor u. Hmb-Langenfelde) wegen Bauarbeiten nicht zur Verfügung standen. Die Hamburger Güterumgehungsbahn diente nun als Umleitungsweg. Damals auch für versch. RE-Züge von Hamburg Hbf nach Kiel. Dazu gehörte auch 20.3.2022 (SO) der auf der unteren Aufnahme abgebildete und aus doppelstöckigen Twindex-Elektro-Triebzügen der DB Regio AG bestehenden und von Kiel nach Hamburg fahrenden RE-Zug, der auf dem genannten Bild auf der Hamburger Güterumgehungsbahn am S-Bahnhof Rübenkamp vorbei fährt.

Fotos: Peter Rentzsch.



Auch der damals noch von Köln bis Kiel fahrende Flix-Zug mußte im März 2022 baustellenbedingt in Hamburg über den Weg der Güterumgehungsbahn geführt werden. Er ist oben am 22.3.2022 (DI) zu sehen, als er mit seiner Ellok v. Taurus-Typ neben dem S-Bhf. Rübenkamp in eine Kreuzungsstelle der an dieser Stelle eingeleisten Güterumgehungsbahn hinein fährt. Hier mußte der Flix-Zug einen Gegenzug abwarten, der auf dem unteren Bild am Flix-Zug vorüber rollt. Dieser Gegenzug wurde von der Ellok 181 215 der Firma Schlunß Eisenbahn Logistik GmbH (SEL) gezogen und er bestand aus leeren Auflieger-Wagen des KV-Zugverkehrs. In diesem Zug wurden hinter der 181-Ellok aber auch zwei Diesellokomotiven der Vossloh Locomotives GmbH (Typ G/DE 12/D/DE 18) mitgeführt.

Der Flix-Zug fährt heute nicht mehr bis Kiel, sondern nur noch von Köln bis Hamburg. Während der jüngsten Sperrung der Hamburger Verbindungsbahn befuhr er dennoch erneut die o.a. Güterumgehungs-Bahn - allerdings ohne Fahrgäste als Leerzug. Seine Fahrzeuge wurden vom Abstellbhf. in Hmb-Langenhfelde üb. Hmb-Eidelstedt und die Güterumgehungsbahn nach Hamburg-Harburg zur dortigen Fahrgastaufnahme und zum Beginn der Fahrt als besetzter Zug ab dort geführt.

Fotos: Peter Rentzsch.

MIT 3000-LOK-PS
AM KANAL ENTLANG

Das neben stehende Bild war auch bereits in der Haupt-Winter-Ausgabe 2023 vom LBE-Express enthalten und zeigt die zum 'Ludmila'-Typ gehörende Diesellok 232 531 (gebaut 1977 in Lubansk/Ukraine für die Deutsche Reichsbahn in d. DDR, 1994 an DB AG, 2007-2012 in Polen eingesetzt, seit 2012 bei DB Cargo), wie sie am



18.2.2023

(SA) mit einem Umleiter-Güterzug auf d. DB-

Strecke Lünebg.-Büchen-Lübeck bei Lauenbg./EL-be am Elbe-Lübeck-Kanal entlang fährt.

Diese 3.000 PS

starke

Lok

brachte

d.o.a.

Zug n.

L.-Trave-

münde.Auf

d.unteren

Bild ist

ebenfalls

eine

3.000 PS

starke Diesellok

der DB an fast

gleicher Stelle

wie der oben

abgebildete

Umleiter-Güterzug

zu sehen.

Dieses Bild wurde

aber 44 Jahre

nach dem oberen

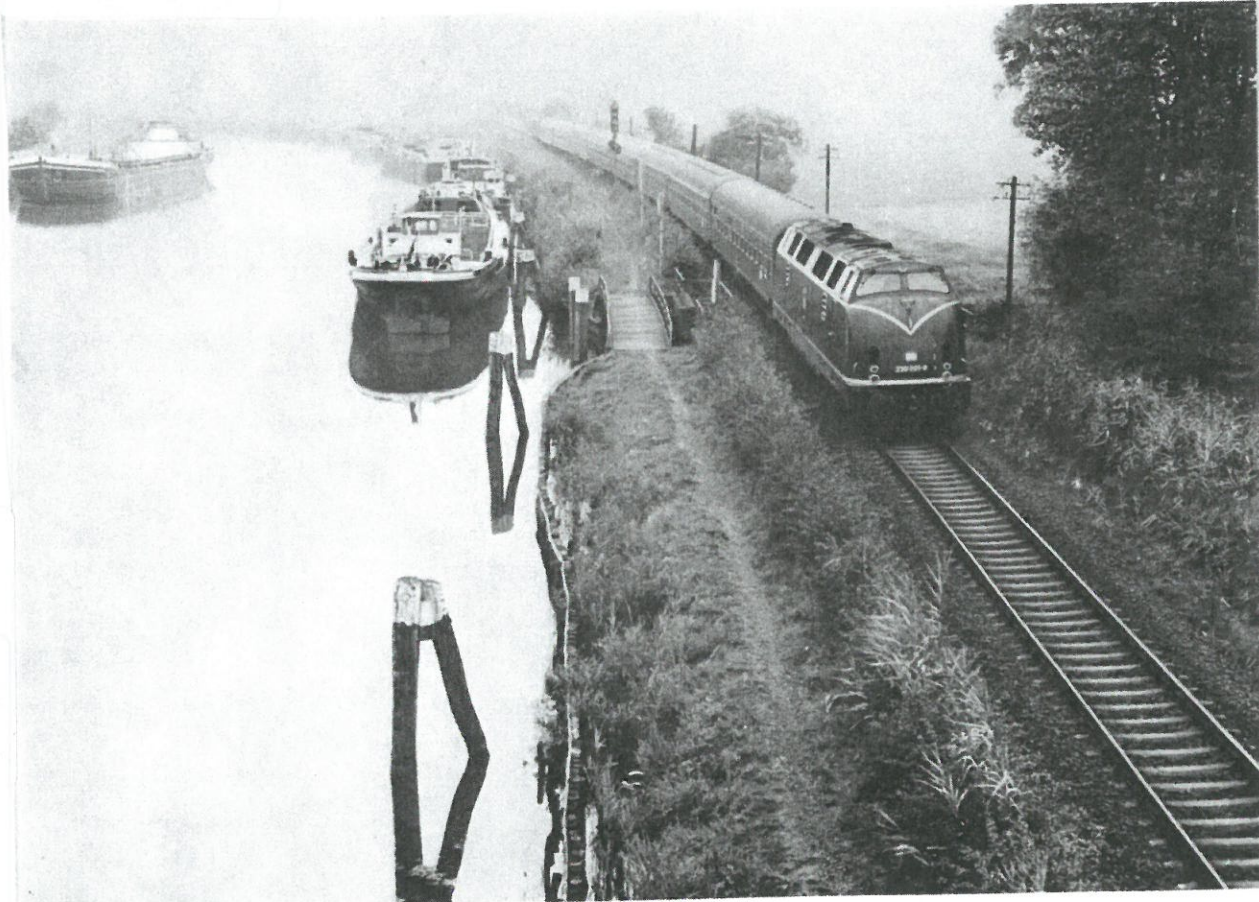
Foto aufgenommen

und mit einem

in Nord-Süd-Richtg.

rollenden Zug.

Es handelt sich um den



Schnellzug D 1342 (Neustadt/H.-Mönchengladbach), der auf seiner Fahrt an einem September-Tag vom Jahr 1969 auf der Strecke Lübeck-Lüneburg auch bei Lauenburg geziegt wird. Diesen Zug beförderte damals bis Lünebg. d. Diesellok 230 001 d. Deutschen Bundesbahn. Diese ebenfalls 3.000 PS starke Lok, die 1957 bei Krauss-Mafei als Musterlok gebaut wurde, gab es bei der DB nur in einem Exemplar, das vom J. Juni 1969 bis z. Aug. 1970 im Bw Lübeck beheimatet war. Die DB musterte diesen interessanten Lok-Einzelgänger im August 1975 aus. 1979 wurde er (leider) bei der Firma Layritz im bayer. Penzbg. verschrottet.

Im Planbetrieb dient d. Bahnlinie Lübeck-Lünebg. nur noch Zügen vom regionalen Personenverk. der hier ausschl. aus Dieseltriebzg. besteht. Lokbespannte Züge rollen auf ihr nur noch durch Sonderleistungen. Wie aktuell durch die o. a. Umleit.-Güterzg.

Fotos: Oben = hovi.

Unten = John Jürgens.

VOR EINEM JAHR:
TEE-BESUCH IN
HAMBURG-ALTONA

Am 20. März 2022, einem Sonntag und pünktl. zum Frühl.-Anfang von 2022, besuchte bei dazu genau passendem Wetter ein aus-schl. aus 1.-Kl.-Wagen vom ehem. TEE-Rollmaterial bestehender Sonderzug der Firma AKE Touristik Hamburg und hier insbesondere den Kopfbhf. Altona. Der genannte Sdvg. befand sich auf der Fahrt von Koblenz u. Köln nach Westerland auf Sylt u. gehörte zu einer AKE-Mehrtagesreise, deren wahlweise Ziele Hamburg, Husum und Westerland auf Sylt waren. Der hierfür eingesetzte AKE-Sonderzug bestand aus zehn Wagen u. von Koblenz bis Hamburg-Altona beförderte ihn d. heute zur Firma DB Gebrauchtzug gehörende Ellok 111 212. Die neben stehenden Bilder zeigen den o.a. Sonderzug bei u. nach seiner Ankunft im Bhf. Hamburg-Altona.

Fotos:
Peter Rentzsch.





Die jetzt zur Fahrzeug-Vermietungs-Firma 'DB Gebrauchtzug' gehörende Elektrolok 111 212 trägt bei ihrem heutigen Eigentümer neben ihrer Betr.-Nr. auch den Namen 'Loreley', den sie auch außen an ihren Lokkasten-Längsseiten in künstlerisch gestalteter, malerischer Form (wie es sich für einen derartigen Namen gehört) zeigt. Außerdem hat sie ihr jetziger Eigentümer mit einer creme-roten Farbgebung in der Gestaltungsart der ehem. 'Trans-Europ-Expresszüge' (TEE) versehen lassen. So eine Farbgebung besitzt unter den noch vorhandenen 111-Maschinen nur 111 212. Für Lokomotiven dieser Baureihe war sie sonst nicht üblich. Wohl aber für die TEE-Wagen, von denen einige noch für Sonderzugeinsätze vorhanden und betriebsfähig sind. Dieses im Bestand des DB-Museums, aber auch im Rollmaterial der Firma AKE Touristik. Der AKE-Sonderzug, der am 20.3.2022 von Koblenz und Köln nach Westerland fuhr, enthielt sowohl ehem. TEE-Wagen vom DB Museum als auch solche der Firma AKE Touristik. Unten ist der Daten-Steckbrief von einem der Avmz-Wagen des DB Museums zu sehen, der im o. a. Sonderzug mitfuhr.

Fotos: Peter Rentzsch.



Im Bhf. Hamburg-Altona übernahm die heute zum DB-Betrieb 'Westfrankenbahn' (der seinerseits Teil der DB Regio Netz Verkehrs GmbH ist) gehörende Diesellok 218 460 (1978 bei Henschel für die Deutsche Bundesbahn gebaut und von 1978 bis zum Dez. 2007 in Lübeck beheimatet !) den am 20.3.2022 von Koblenz nach Westerland/Sylt fahrenden AKE-Sonderzug, um ihn von Hamburg-Altona an sein Ziel Westerland zu bringen. Diese Diesellok, die seit dem Juli 2015 zur 'Westfrankenbahn' gehört, wurde dort wieder mit ihrer einstigen beige-blauen Farbgebung versehen und erhielt hier auch einen Namen: Conny. Die obigen Bilder zeigen sie am 20.3.2022 im Bhf. Hamburg-Altona bei und nach Übernahme des o. a. S AKE-Sonderzuges. Bei dem löste in Hamburg-Altona also Diesellok 'Conny' die Ellok-Kollegin 'Loreley' ab !
Fotos: Peter Rentzsch.



Das obere der obigen Bilder zeigt den beschriebenen u. abgebildeten AKE-Sonderzug nach Westerland am 20.3.2022 kurz vor seiner Abfahrt im Bhf. Hamburg-Altona. Auf dem Bild darunter rollt die lange Fahrzeug-Kette dieses imposanten Sonderzuges aus dem Altonaer Kopfbhf. heraus zur Weiterreise auf die Insel Sylt. Zu den Wagen gehörte auch ein 'Clubwagen', wie er aus letzten Einsatzjahren v. legendären TEE 'Rheingold' im heutigen histor. Rollmaterial noch für Sonderzugeinsätze übrig geblieben ist.
Fotos: Peter Rentzsch.



Nachdem der AKE-Sonderzug Koblenz-Westerland am 20.3.2022 den Bhf. Hamburg-Altona für seine Weiterreise auf die Insel Svlt im Schlepp von Diesellok 218 460 verlassen hatte, folgte ihm solo in Rangierfahrt Ellok 111 212, die diesen Sonderzug wie schon berichtet und abgebildet von Koblenz nach Hamburg-Altona befördert hatte. Als Ellok 111 212 den Bahnhof Hmb-Altona in Solotour als Rangierfahrt verließ, rollte sie auch an einem RE-Zug nach Westerland vorbei, der mit seiner zur Firma DB Fernverkehr gehörenden, aber zum Aufnahme-Zeitpkt. durch die Firma DB Regio AG eingesetzten 245-Diesellok auf dem oberen Bild in dessen linkem Teil zu sehen ist.

Fotos: Peter Rentzsch.

Am 24. März 2022 (DO) erfolgte für den Sonderzug der AKE-Frühlingsreise auf die Insel Sylt die Rückreise von Westerland nach Köln und Koblenz. Auch sie fand bei bestem Wetter statt und erneut war es der zum DB-Betrieb 'Westfrankenbahn' gehörenden Diesellok 218 460 vorbehalten, diesen Sonderzug über seine Dieselfahrtstrecke von Westerland n. Hamburg-Altona zu bringen. Das neben stehende Bild zeigt die o. a. Diesellok, die neben ihrer Nr. auch den Namen 'Conny' trägt und sich wieder in alter beige-blauer Farbgebung präsentiert, wie sie mit dem o. a., ausschl. aus nostalgischen und historischen TEE-Wagen bestehenden AKE-Sonderzug nach Köln und Koblenz am 24.3. 2022 in den Altonaer Kopfbhf. hineinfährt. Die Wagenkette mit 10 (!) TEE-Wg. die 'Conny' auf dem Weg der 'Marschbahn' von der Insel Sylt nach Hambg. zu schleppen hatte, war schon beeindruckend. Im Altonaer Kopfbhf. übernahm d. Ellok 111 111 der Firma DB Gebrauchtzug diese 1.-Kl.-Wg.-Kette, um sie für d. beschriebene u. abgebildete AKE-Reise v. Hmb-Altona nach Koblenz zu befördern. Auch lokmäßig in jeder Hinsicht eine 1.-Kl.-Reise !!!!!
Fotos:
Peter Rentzsch.





Die Ellok 111 111 der Firma DB Gebrauchtzug, die den AKE-Sonderzug Westerld.-Koblenz am 24.3.202 (DO) in Hamburg-Altona zur Weiterreise nach Koblenz übernahm, präsentiert sich heute in der Farbgebung, wie sie einst die bei d. Rhein-Ruhr-S-Bahn eingesetzten 111-Lokomotiven trugen. Nachdem sie den Bhf. Hamburg-Altona mit dem o. a. AKE-Sonderzug am 24.3.2022 verlassen hatte, folgte hier diesem Zug in Rangierfahrt die Diesellok 218 460 der 'Westfrankenbahn', die diesen Sonderzug von der Insel Sylt her nach Hamburg-Altona gebracht hatte. Sie fuhr anschliessend in Lz-Tour solo von Hamburg nach Niebüll zurück. Diese Lok stand 2022 ebenfalls der Firma DB Gebrauchtzug zur Verfügung und wurde fast das ganze Jahr 2022 über von der Firma DB Fernverkehr in deren Betriebsstandort Niebüll für IC- und Sylt-Auto-Zug-Beförderungen auf der 'Marschbahn' und über den Hindenburgdamm genutzt. Ausnahmen bildeten Sonderzugbeförderungen wie d. vom Sonderzug am 20. und 24. März 2022. Am Anfang von 2023 war 218 460 beim DB-Betrieb 'Süd-Ost-Bayernbahn' (SOB) im bayer. Mühldorf im Einsatz. Bei einem dortigen Einsatz erlitt sie im März 2023 einen Motorschaden und ist dadurch momentan ebenfalls nicht betriebsfähig.

Fotos: Peter Rentzsch.

Als am 20.3.2022 der an anderer Stelle abgebildete AKE-Sonderzug Koblenz-Westerland den Bhf.Hmb-Altona besuchte, war hier wenig später auch der damals von St. Anton in Österreich nach Hambg. verkehrende 'Urlaubs-Expr.' zu sehen. D. verstand sich als Touristen-Reisezug f.d.Wintersportverkehr und seine Fahrt wurde an allen Wochenenden v. 26.12.2021 bis zum 26.03.2022 vom Kölner Unternehmen 'Train4you' als 'Urlaubs-Express' (kurz als 'UEx') angeboten. Hinfahrt FR/SA Hmb-Österr., Rückf. Österr.-Hmb SA/SO. Der 'UEx' von Hamburg nach Österreich u.zurück, den 'Train4you' einsetzte, führte auch Wagen für d. Autotransport mit und bestand im übrigen aus Liege- u. Schlafwagen gebrauchter Art von versch. Vorbesitzern. Von Hamburg bis nach Österreich hinein und umgekehrt beförderte den o.a. 'Uex' auf interessanter Fahrtroute jeweils eine Vectron-Ellok des tschechischen Unternehmens Metrans (!), das bekanntlich eng mit der Hamburger Hafenwirtsch.-Fa. HHLA verbunden ist. An seinem vorletzten Wochenende ist der 'Uex' von St. Anton am 20.3.2022 mit seiner Metrans-Lok 193 854 (Vectron-Typ X 4 E) nach seiner Ankunft im Bhf.Hmb-Altona zu sehen. In Hmb fuhr d. UEx v. 'Train4you' zunächst nach Hamburg-Langenhfelde und von dort in Funk-Schiebefahrt in d. Altonaer Kopfbhf. in interessanter Betr.-Abwicklg. hinein.
Fotos:
Peter Rentzsch,



Die Führung des Wintersport-UEX d. Firma 'Train 4you' in Hamburg über Langenfelde und von dort in Funk-Schiebefahrt in den Altonaer Kopfbhf. war wegen der in diesem Zug mitgeführten Auto-transportwagen notwendig, die auf diese Weise richtig herum zur Autoentladung in den Altonaer Bhf. gelangten. Was besagte Funk-Schiebefahrt von Langenfelde nach Altona notwendig machte, die selbenerweise mit Fahrgästen erfolgte u. auch sonst (im Gegensatz zu früheren Zeiten) im überwiegenden Triebzug- u. Wendezug-Steuerweg. Zeitalter an dieser Stelle ebenfalls mit Leerzügen selten geworden ist. Die Auto-transportwg. vom UEX St. Anton-Hambg.-Altona wurden dann nach Entladung von einer V-60-Diesellok der DB Cargo AG aus d. Altonaer Bhf. heraus geschleppt. Was hier bei allen Zügen mit Autotransport-Wagen so gehandhabt wird und den letzten Einsatz für DB-V-60-Masch. in Hamburg bedeutet. Unten ist d. Vectron-Ellok d. Fa. Metrans v. UEX zu sehen die darauf wartet, d. Liege- u. Schlafwagen dieses Zuges nach Hmb-Langenfelde in die Abstellg. zu bringen. Vorher verließ aber noch d. links erkennbare RE-Zug nach Westerland mit seiner 245-Diesellok den Altonaer Bhf. 2023 verkehrte d. Wintersport-UEX v. 'Train4you' nicht mehr.

Fotos:
Peter Rentzsch.



Ostholsteiner Gemeinden wütend: Will das Land die Bäderbahn doch erhalten?

Die Landesregierung soll die Bahn beauftragt haben zu prüfen, was ein Erhalt der Bäderbahn bedeuten würde – Die betroffenen Gemeinden sollen aber nicht informiert worden sein – Bürgermeister erheben nun schwere Vorwürfe

VON SVEN WEHDE

RATEKAU. Plant die Landesregierung an den Kommunen vorbei heimlich den Erhalt der Bäderbahn? Diese Frage stellen betroffene Ostholsteiner Gemeinden. Es war nur ein kleiner Satz, der die Gemüter im Projektbeirat des Dialogforums zur festen Fehmarnbeltquerung erhitze. Es gebe einen „Arbeitsauftrag vom Land, bei dem wir die Bäderbahn noch mal überdenken“, sagte die Bahn-Projektleiterin Jutta Heine-Seela bei der Sitzung am Dienstag in Ratekau.

Der Hintergrund: Im Zuge des Baus des Fehmarnbelttunnels baut die Deutsche Bahn auch eine neue Bahnstrecke, die sogenannte Schienenhinterlandanbindung. Über diese soll auch der Personennahverkehr laufen. Die alte Bäderbahn, die durch die Küstenorte führt, wird von der Bahn nicht weiterbetrieben. Doch für den südlichen Teil der Bäderbahn, der von Bad Scharbeutz durch Ratekau nach Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug führt, gibt es einen Kaufinteressenten. Wer das ist und was dieser dort plant, ist aber nicht bekannt.

Transparenz gefordert

Der Sitzungsleiter und Ratekauer Bürgermeister Thomas Keller (parteilos) konnte nach der Äußerung der Bahnbeauftragten „nicht mehr an sich halten“. „Sie haben einen Auftrag vom Land bekommen? Welchen Auftrag haben Sie denn genau?“, wollte er wissen und erinnerte daran, dass es das Land selber gewesen sei, das das Dialogforum als neue Form der Bürgerbeteiligung ins Leben gerufen habe, um „größtmögliche Transparenz“ zu schaffen. Genau diese Transparenz vermissten die Kommunen jetzt. Schließlich hätten sich Bahn und Land doch schon 2014 eindeutig und wiederholt darauf verständigt, dass der „Nahverkehr komplett über die Neubautrasse“ geführt werde. „Wird diese Absichts-



Fährt die alte Bäderbahn auch nach Fertigstellung der neuen Schienenhinterlandanbindung weiter durch Scharbeutz?

FOTO: WEHDE

erklärung jetzt etwa infrage gestellt?“, hakte Keller nach. Für Kommunen wie Ratekau und Scharbeutz würde der Erhalt der alten Bäderbahn negative Folgen haben, weil dann gleich zwei Eisenbahnstrecken durch ihre Gemeinden führen würden.

Vertreter des zuständigen Verkehrsministeriums waren selber nicht anwesend, sodass es die Bahnvertreterin war, die nun Rede und Antwort stehen sollte. Doch das war Heine-Seela nicht möglich. „Ich kann nur sagen, dass ich Sie gut verstehen kann. Aber ich kann Ihnen heute keine andere Antwort geben.“ Sie könne lediglich sagen, dass man vom Land gebeten wurde zu prüfen, was es bedeuten würde, die Bäderbahn weiterhin zu betreiben. Und dass dann im Dialogforum vorgestellt werden solle, was die Arbeitsgruppe erarbeitet habe.

Als die Scharbeutzer Bürgermeisterin hörte, dass im Hintergrund sogar eine Arbeitsgruppe zum Thema Bäderbahn tätig sein soll,

brachte sie ihre Wut gegenüber der Landesregierung zum Ausdruck. „Mir springt hier gleich die Halsschlagader raus“, ärgerte sich Bettina Schäfer (parteilos). Wenn es da wirklich eine Arbeitsgruppe gebe, bei der die betroffenen Kommunen nicht mit an Bord seien, „hat das nichts mit den Grundsätzen von einem offenen Visier zu tun“. So gehe man nicht miteinander um. „Das ist keine wertschätzende und respektvolle Zusammenarbeit“, sagte sie an die Adresse des Landes.

Vorwürfe zurückgewiesen

Verkehrs-Staatssekretär Tobias von der Heide wies nach der Sitzung auf LN-Anfrage den Vorwurf der Intransparenz zurück: „Wir haben von Anfang an deutlich kommuniziert, dass es ein Bieterverfahren geben wird. Nun kristallisiert sich einerseits heraus, dass eine Entwidmung der Strecke kaum möglich sein wird, zugleich gibt es einen Interessenten für den Weiterbetrieb



Bettina Schäfer, Bürgermeisterin von Scharbeutz, in Richtung des Landes

„Das ist keine wertschätzende, respektvolle Zusammenarbeit.“

einer Teilstrecke. Das erfordert nun einmal vertiefende Gespräche sowie einen Abwägungsprozess, der etwas Geduld braucht. Dafür bitte ich um Verständnis.“

SPD fordert Aufklärung

Die Opposition im Landtag zeigt dieses Verständnis nicht. Für die FDP-Fraktion kritisiert der verkehrspolitische Sprecher Bernd Buchholz, ehemals Verkehrsminister in Kiel: „Offensichtlich versucht die Landesregierung im Hintergrund mit der DB AG eine Aufhe-

bung oder Änderung des Letter of Intent zur Bäderbahn herbeizuführen.“ Das schaffe Misstrauen, und „die Geheimdiplomatie des Staatssekretärs schafft nur Chaos“.

Laut Niclas Dürbrook, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, stehe zudem der Verdacht im Raum, dass die Landesregierung gegenüber dem Parlament wissentlich Fakten verschwiegen habe. In einer Kleinen Anfrage der SPD-Fraktion sei im September ausdrücklich nachgefragt worden, welche Lösungen die Landesregierung zum Fortbestand der Strecke der Bäderbahn-Trasse anstrebe. Die Landesregierung habe in ihrer Antwort ausschließlich auf den Letter of Intent verwiesen. Sollte es die Arbeitsgruppe und den Prüfauftrag damals bereits gegeben haben, oder wäre eins von beiden bereits in Planung gewesen, entspräche diese Antwort nicht der Wahrheit. Dürbrook: „Das wäre ein krasser Vorgang, der Konsequenzen haben müsste.“



So soll die neue Scandlines-Fähre auf der Vogelfluglinie aussehen.

GRAFIK: SCANDLINES

Scandlines fährt 2024 rein elektrisch auf der Vogelfluglinie

Reederei setzt neue Hightech-Frachtfähre ein – Batterie benötigt nur 17 Minuten Ladezeit

VON REINHARD ZWEIGLER

BERLIN. Die emissionsfreie Zukunft hat beim deutsch-dänischen Fährunternehmen Scandlines bereits begonnen. Zumindest im 3D-Modell kann man die im Bau befindliche Hightech-Frachtfähre „PR24“ (für Puttgarden-Rødby) bereits bestaunen. Das 147 Meter lange und 25 Meter breite Schiff wird derzeit auf der türkischen Cemre-Werft gebaut. Für Scandlines-Chef Carsten Nørland ist das neue Wasserfahrzeug gewissermaßen „der Quantensprung zum Null-Emissionsschiff“, wie er den LN sagte. Es spreche alles dafür, dass dieses Schiff ab 2024 auf der Vogelfluglinie zum Einsatz kommen werde.

Das künftige rund 80 Millionen Euro teure Flaggschiff der Fährlinie könne 66 Lkw und 140 Passagiere an Bord nehmen. Es soll mit einer Geschwindigkeit von 10 Knoten zwischen Puttgarden und

Rødby verkehren. Und, was besonders wichtig ist, die riesige Batterie mit einer Kapazität von 10 Megawattstunden solle im Hafen binnen 17 Minuten aufgeladen werden können. Da dürften Besitzer von Elektro-Autos glatt neidisch werden, die ihre Wagen wesentlich länger an der Steckdose lassen müssen. Auf LN-Nachfrage zeigte sich der Scandlines-Chef zudem offen dafür, dass Nachfolge-Aufträge für Elektrofähren auch in deutschen Werften gebaut werden könnten.

Dabei hat das Unternehmen in der Vergangenheit bereits viel für klimafreundlichere Schiffe getan. Die vier auf der Vogelfluglinie verkehrenden Fähren verfügen über Hybrid-Antriebe. Der Stromverbrauch dieser Fähren sei in etwa so hoch wie der von Flensburg, erklärte Nørland. Leider können die Hybrid-Schiffe derzeit nur in Rødby mit sogenanntem Landstrom

„Auf der Vogelfluglinie wollen wir 2030 emissionsfrei fahren. Vielleicht sogar früher.“

Carsten Nørland, Scandlines-Chef

„betankt“ werden. In Puttgarden fehle ein leistungsfähiges Stromnetz.

Nørland hofft nun auf rasche strukturelle Veränderungen in Deutschland, damit Ökostrom aus Schleswig-Holstein auch bald in Schiffsbatterien eingespeist werden könne. Die Unterstützung vom Kieler Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen habe er, meinte der Scandlines-Chef optimistisch.

Bei Scandlines wird zudem in diesem Jahr gleich doppelt Geburtstag gefeiert. Vor 60 Jahren, Ende April 1963, legten die ersten Fähren auf der Vogelfluglinie ab. Die andere Scandlines-Verbindung von Rostock nach Gedser kann so-

gar auf 120 Jahre zurück blicken. Neue technische Entwicklungen der dortigen Fähren sparen Treibstoff ein. Mit sogenannten Rotor-Segeln etwa – mächtige 30 Meter hohe und fünf Meter im Durchmesser umfassende Zylinder auf Deck – verringerten den CO₂-Ausstoß um rund fünf Prozent. Diese Technik soll auf die Schiffe der Rostocker Route beschränkt bleiben, während die Fähren auf der Vogelfluglinie nach und nach „elektrifiziert“ würden. Das Fährunternehmen will bis 2040 komplett emissionsfrei fahren. Auf der Vogelfluglinie soll das 2030 der Fall sein. „Vielleicht sogar noch früher“, sagte Nørland.

Gut angenommen werde indes das vor einem Jahr eingeführte neue Tarifsysteem für Überfahrten nach Dänemark und Schweden. Ab 50,50 Euro könnten Fahrzeuge – mit bis zu neun Personen – die 45minütige Seefahrt nach Dänemark buchen.

Notfallplan der Bahn: Strom für die marode Sundbrücke

Das Bauwerk soll als Ersatz dienen, falls der geplante Sundtunnel nicht rechtzeitig fertig wird

VON REINHARD ZWEIGLER

BERLIN/KIEL. Der 60 Jahre alten und maroden Brücke über den Fehmarnsund steht offenbar eine weitere Frischzellenkur bevor. Derzeit werden bereits die 80 mächtigen Tragseile sowie Beton des imposanten Bauwerkes saniert, wofür die Deutsche Bahn AG (DB) bis Ende 2024 rund 40 Millionen Euro ausgeben will. Inzwischen plant die DB auch, die Bahnstrecke über die Brücke zu elektrifizieren. Die Überlegung dahinter: Sollte der geplante Tunnel unter dem Fehmarnsund nicht bis 2029 fertig gestellt werden, könnten Züge aus dem dann in Betrieb gehenden Belttunnel von und nach Dänemark elektrisch über die Sundbrücke fahren.

Bahn-Sprecher Peter Mantik spricht von einer „Rückfallebene“, die allerdings nur für

den Fall benötigt werde, wenn der künftige, aufwendige Bahn- und Straßen-Tunnel unter dem Sund nicht rechtzeitig fertig werden sollte. Für dessen Bau rechnete die DB vor drei Jahren mit Kosten in Höhe von 714 Millionen Euro, als die Entscheidung zugunsten des Tunnels gefallen war. Angesichts rasant steigender Baupreise dürfte das laut Experten aber nicht reichen. Für die Elektrifizierung der Brücke geht die Bahn von Mehrkosten im einstelligen Millionenbereich aus.

Der von der Insel Fehmarn stammende CDU-Verkehrspolitiker Ingo Gädechens sagt, es mache Sinn, als „Not- und Zwischenlösung“ die Brücke mit Fahrdrabt auszustatten. So gebe immer eine Alternative, sollte es zu Problemen im Tunnel kommen. Der Landrat von Ostholstein, Reinhard Sager (CDU), nennt die DB-Pläne hingegen „problematisch“. Die Elektrifizierung bringe erhebliche Eingriffe in Umwelt und Bauwerk mit sich, belaste die Bürger und sei zudem nicht nachhaltig. Der Sundtunnel

müsse rechtzeitig fertig gestellt werden. „Eine solche Doppelplanung ist finanziell, volkswirtschaftlich und ökologisch völlig irrsinnig“, sagt SPD-Haushaltspolitikerin Bettina Hagedorn. Auch sei ein solches Vorgehen „in keiner Weise“ durch den Staatsvertrag mit Dänemark gedeckt. Schwere und lange Güterzüge könnten ohnehin nicht über die Sundbrücke verkehren, schränkt auch die Bahn ein.

Nach Ansicht des schleswig-holsteinischen Verkehrsministers Claus Ruhe Madsen (parteilos) bleibe es „natürlich das Ziel“, die neue Sund-Que- rung rechtzeitig mit der Inbetriebnahme des Belttunnels fertig zu stellen. Er verwies aber darauf, dass die Elektrifizierung der Bahnstrecke auf der Brücke Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sei.

Wer baut die Gleise im Tunnel?

Die Tunnelbau-Gesellschaft Femern A/S hat jetzt den Bau der Gleis- und Oberleitungsanlagen im Fehmarnbelttunnel ausgeschrieben. 200 Millionen Euro schwer wird der

Auftrag sein. Es geht um eine zweigleisige, für 200 Stundenkilometer ausgelegte Anlage. Sie umfasst 18 Kilometer im und sieben Kilometer außerhalb des Tunnels.

Großauftrag: Wer baut die Bahnstrecke unterm Belt?

FEHMARN. Femern A/S schreibt einen Großauftrag für den Bau der Gleis- und Oberleitungsanlagen im Fehmarnbelttunnel im Wert von mehr als 200 Millionen Euro aus. Der Belttunnel wird nicht nur der längste Absenktunnel der Welt, sondern auch der längste Tunnel für den kombinierten Schienen- und Straßenverkehr. „Die Ausschreibung umfasst eine zweigleisige, für 200 Stundenkilometer ausgelegte Bahnstrecke mit Oberleitungen, von denen rund 18 Kilometer im Tunnel selbst und insgesamt sieben Kilometer außerhalb des Tunnels auf dänischer und deutscher Seite liegen“, erklärt Denise Juchem, Sprecherin von Femern A/S.

Der Bauherr stellt strenge Anforderungen an den vorgegebenen Zeitplan, an umweltfreundliche Lösungen und an die Arbeitsbedingungen. „Die Eisenbahn leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende. Für uns ist es daher wichtig, dass die Bau- und Betriebsphase so klimaneutral wie möglich verläuft“, sagt Kirsten Christensen, als Vertragsdirektorin bei Femern A/S für die Bahnanlagen zuständig.

Um die Ausschreibung vorzubereiten, hatte Femern A/S bereits 2022 eine Marktuntersuchung durchgeführt. Ziel war, einen Überblick über die aktuellsten klimafreundlichen und energieeffizientesten Lösungen zu bekommen, sagt Christensen. Die Installationsarbeiten sollen voraussichtlich Anfang 2025 beginnen. swe