OSTERN VOR EINEM JAHR
****

Österliche Triebwagen-Fahrten
auf interessanten Lübecker Gleisen

Die Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster (IKN) führte am Ostersamstag vom Jahr 2022, dem 16.April 2022, zwei österliche Sonderzugfahrten auf interessanten Eisenbahngleisen in der Hansestadt Lübeck durch. Befahren wurden dabei auch solche Gleise,die von Zügen des Personenverkehrs planmäßig nicht benutzt werden und auf denen Reisezüge dadurch nur selten zu sehen sind.

Die IKN setzte für diese Fahrten am 16.4.2022 den zu ihrer Fahrzeugsammlung gehörenden nostalgischen Dieseltriebzug 628/928 201 ein. Er fuhr jeweils von Lübeck Hbf aus nach Lübeck-Travemünde und dort in den planmäßig nur dem Güter- und KV-Zugverkehr dienenden Bhf. Lübeck-Travemünde Skandinavienkai - kurz Lsk.Der vom Regelbetrieb in diesem Bahnhof abweichende Sonder-Reisezug-Besuch am 16.4.2022 beschränkte sich aber nur auf den Lsk-Vorbahnhof in Lübeck-Ivendorf. Eine Fahrt vom IKN-Triebzug 628/928 201 in d.interessanten Umlade-Terminal-Bereich 'Baltic Rail Gate' (BRG) war anders als ursprünglich geplant letztendlich nicht möglich. Was für die beiden IKN-Sonderzüge einen doch jeweils zeitlich langen Aufenthalt im Lsk-Vorbhf. an mehr oder weniger uninteressanter Stelle verursachte. Die Fahrt durch's wesentlich interessantere BRG hindurch wäre hier zweifellos reizvoller gewesen und hätte die 628-Aufenthaltszeit im Lsk-Bhf. kurzweiliger gestaltet. Eine längere Aufenthaltszeit in diesem Bhf. für die beschriebenen IKN-Sonderzüge war nicht zuletzt wegen der dichten Belegung d. Travemünder Bahnlinie mit RE-Zügen zum und vom Strandbahnhof unvermeidbar.

Als dann aber für die o. a. Sonderzüge auch wieder eine Fahrplanlücke vorhanden war, fuhren diese zurück zum Lübecker Hbf. Nach einem dortigen Fahrtrichtungswechsel rollten diese Züge erneut auf Gleise, die im Planbetrieb nicht durch Züge des Personenverkehrs in Anspruch genommen werden. Wie im Falle der Gleise vom Travemünder Lsk-Bhf. handelte es sich dabei um Gleise, die zur 'Lübeck Port Authority' (LPA), also zur Hafenbehörde der Hansestadt Lübeck gehören. Neben dem Gleisnetz, d. zum Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde gehört, verfügt die LPA im Lübecker Kerngebiet über ein größeres Gleisnetz, das an mehreren Stellen mit den Lübecker Gleisen der DB Netz AG verbunden ist. Dieses auch in unmittelbarer Nähe vom Lübecker Hbf.

An dieser Stelle wechselten auch die IKN-Sonderzüge am 16.4.2022 erneut vom Gleisnetz der DB Netz AG auf das der LPA über und rollten anschließend auf LPA-Gleisen durch den Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord hindurch zum Hafenbahn-Bereichsbhf. 'Vorwerk' der LPA. Von hier aus dann weiter auf das hier in die Posener Str. abzweigende LPA-Gleis, das den letzten Rest einer einst nicht mal selten befahrenen Industriebahn mit mehreren Gleisanschlüssen bildet. Heute findet hier kein planmäßiger Zugverkehr mehr statt und das o. a., entlang der Posener Str. führende Gleis wurde streckenmäßig auch bereits vor einiger Zeit verkürzt. Abzweiggleise und Gleisanschlüsse besitzt das LPA-Gleis in der Posener Str. anders als früher überhaupt nicht mehr.

Die aus dem Nostalgie-Triebzug 628/928 201 bestehenden IKN-Sonderzüge bewegten sich auf dem LPA-Gleis Posener Str. bis zu einem an diesen Gleis liegenden größeren Rasenstück, wo diese Sonderzüge einen längeren Halt einlegten. Während dieses Haltes konnten die Sonderzug-Passagiere die Züge verlassen und für die mitfahrenden Kinder schloss sich auf der genannten Rasenfläche eine fröhliche Ostereier-Suche an, in deren Verlauf nicht wenige Schokoladen-Ostereier gefunden wurden.

Danach wurde dann wieder in den IKN-Sonderzügen von der Posener Str. zum Lübecker Hbf zurück gefahren. wo diese Sonderzüge nach etwas über zwei STunden ihre interessante Fahrt auf dem Schienennetz der Trave-Hansestadt beendeten. Die beschriebenen IKN-Fahrten fanden bei bestem Osterwetter statt u. waren gut besucht.

Michael Hecht

Die neben stehenden Bilder zeigen und illustrieren die Sonderzugfahrten, die die Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster (IKN) mit ihrem nostalgischen und touristischen Diesel=triebzug 628/928 201 am 16.4.2022 (Oster-Sa von 2022) in Lübeck durchführte. Diese Fahrten werden auch auf den den neben stehenden Aufnahmen folgenden Bildern gezeigt. Auf den neben stehenden Bildern hat d. o.a.IKN-Diesel=triebzug am 16.4.2022 den zum Lsk-Bhf.gehörenden Vorbhf. in der Nähe von Lübeck-Ivendorf erreicht. Er fuhr hier bis an die Grenze des zum Lsk-Bhf.ebenfalls gehörenden Umlade-Terminals 'Baltic Rail Gate' (BRG) heran, das auf dem unteren Bild zu sehen ist. In den unmittelbaren Bereich dieses Terminals durfte d. der o.a.Diesel=triebzug im Verlauf d.beschriebenen Fahrten nicht hinein rollen.

Fotos:
Michael Hecht.

Es schloss sich für den IKN-Dieseltriebzug 628/928 201 während seiner Lübeck-Sonderzug-fahrten am 16.4.2022 ein längerer Aufenthalt im Travemünder Lsk-Vorbhf. an, wo er auch d. Vectron-Ellok 193 516 der Firma SBB Cargo International und der Traxx-Ellok 185 529 der Firma Alpha Trains begegnete. Schließl. konnte der o. a. Triebzug den Lsk-Bhf. wieder verlassen, was auf dem unteren Bild zu sehen ist.

Fotos:
Michael Hecht.

Das obere Bild zeigt den IKN-Dieseltriebzug 628/928 201, während einer von seinen beiden Lübeck Sonderzugfahrten am 16.4.2022, als er sich vom Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde nach Lübeck Hbf zurück bewegt. Genau ist er hier auf dem von der Abzweigst. Wr (bei Bad Schwartau) nach Lübeck Hbf hinein führenden Streckenabschnitt zu sehen. Nach einem sich im Lübecker Hbf anschliessenden Fahrtrichtungswechsel rollte der o. a. Triebzug auf die in Hbf-Nähe beginnenden Gleise d. 'Lübeck Port Authority' (LPA, Hafenbehörde d.Hansest. Lübeck) und auf denen zunächst in den Vorbhf. der LPA-Hafenbahn-Station 'Vorwerk', wo er auf dem mittleren Bild zu sehen ist. als er an der hier in österlicher Betr.-Pause abgestellten Ellok 193 471 der Firma SBB Cargo International vorbei rollt. Von der LPA-Hafenbahn-Station Vorwerk aus fuhr 628/928 201 dann auf das von hier zur Posener Str. führende LPA-Gleis, auf dessen Beginn er auf der unteren Aufnahme abgebildet ist.

Fotos:
Michael Hecht.

Im Bereich vom LPA-Gleis 'Posener Str.' im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord legte der IKN-Dieseltriebzug 628/928 201 im Verlauf seiner beiden Lübeck-Fahrten am 16.4.2022 einen längeren Halt im fast strassenbahnmässigen Mittel-Bereich von diesem Gleis ein. Hier durften die Teiln. dieser Fahrten aussteigen. Die auf den neben stehenden Bildern erkennbaren Indu- Industrie- und Gewerbeanlagen links und rechts vom o. a. LPA-Gleis wurden früher a fast alle von Gleisen erreicht, die von diesem Gleis abzweigten. Die sind alle Geschichte und abgebaut. Nur ein kurzer Rest vom 'Hauptgleis' ist noch übrig geblieben. Den besuchte auch der IKN-Triebzug 628/928 201 während seiner österlichen Lübeck-Fahrten am 16.4.2022.

Fotos:
Michael Hecht.

Während 628/928 201 am 16.4.2022 in der Posener Str. in Lübeck im Verlauf seiner österl.Lübeck-Fahrten seine fahrgastlose Pause genoss, begaben sich seine Passagiere nebenan im rasenbewachsenem Nachbarbereich vom Hafenbahn-Gleis Posener Str. auf Ostereier-Suche, die vor allem von den jungen Fahrgästen erfolgreich in Anspruch genommen wurde.

Fotos:
Michael Hecht.

Der ehem. DB-Dieseltriebzug 628/928 201 (gebaut 1986 bei d. DUEWAG als erster einer zwischen 1986 u. 1996 fertigten von Gesamt-Serie von fast 460 gleichen, zweiteiligen Triebzügen) wurde von d. IKN, zu dessen Fahrzeugsammlg. dieser Triebzug heute gehört, äußerl. nostalgisch und touristisch gestaltet, so daß er nur nur noch an seinen Frontseiten die mint-grüne Urpsprungs-Farbgebung seines Lieferzustandes im Jahre 1986 präsentiert. Die Längsseiten der Wagenkästen zeigen einige techn.u.touri touristisch anmutende Bildmotive. Dort wird auch auf die beige-blaue Farbgebg. alter Bundesbahn aufmerksam gemacht, die die Triebzüge der d. Baureihe 628.2-5 aber nie trugen !

Fotos:
Michael Hecht.

Nach dem Aufenthalt vom IKN-Dieseltriebzug 628/928 201 an der bereits abgebildeten Stelle vom LPA-Gleis Posener Str. bewegte sich dieser Triebzug von hier aus wieder in Richtung Lübeck Hbf zurück. Die neben stehenden Bilder zeigen ihn noch auf dem o. a., heute nur noch selten befahrenen LPA-Gleis am Beginn seiner Rückfahrt. Das Anfangsstück von diesem Gleis ist aber sogar mit Fahrdraht überspannt, was auch auf den unteren Aufnahmen erkennbar ist. Hier werden manchmal Elektrolokomotiven, die Güterzüge in den LPA-Bhf. 'Vorwerk' bringen, für anschliessende Betriebspausen abgestellt.

Fotos:
Michael Hecht.

Die obigen Bilder zeigen den IKN-Dieseltriebzug 628/928 201, als er am 16.4.2022 das LPA-Gleis Posener Str. verläßt und in den LPA-Betriebsbahnhof 'Vorwerk' hinein fährt.Dieses auch vorbei an Vectron-Ellok 193 473 der Firma SBB Cargo International, die im genannten Bhf. in österlicher Betriebspause abgestellt war. Normalerweise hätte sie diese Pause auf dem Beginn vom Gleisabzweig in die Posener Str. verbracht. Ausnahmsweise stand sie aber nebenan im eigentl. Hafenbahn- und LPA-Bhf. 'Vorwerk' so daß für den Triebzug 628/928 201 die Fahrt in die Posener Str. zur Ostereier-Suche frei war.

Fotos: Michael Hecht.

Das obere der obigen Bilder zeigt den IKN-Dieseltriebzug 628/928 201 am 16.4.2022 bei seiner Ankunft im Lübecker Hbf, wo seine österlichen Sonderzugfahrten auf interessanten Gleisen in Lübeck endeten.

In jener Zeit war der o. a. Nostalgie- u. Touristik-Triebwg. außerhalb seiner Einsätze sogar in Lübeck dauerhaft abgestellt. Dieses in Lübeck-Travemünde im dortigen Bereich vom Lsk-Bhf., in den dieser Triebzug am 16.4.2022 im Verlauf seiner Osterfahrten mit Passagieren nicht hinein fahren durfte. Dort ist er während seiner Abstellzeit am 3.4.2022 (SO) auf dem unteren Bild zu sehen. Die Travemünder Abstellzeit vom IKN-Triebzug 628/928 201 ist aber inzwischen vorbei. Jetzt hat er seinen Platz im Gelände vom Kulturlokschuppen Neumünster. Zur dortigen Fahrzeug-Sammlung gehört dieser Triebzug ja auch.

Fotos: Oben = Michael Hecht. Unten = Andrea Hammer.

Vor 1 J.

Osterfahrten Vom "kleinen" zum "großen" Hafen in Lübeck

16. April 2022 !

NICHT 2023 !

Am Ostersamstag, dem **16.04.2022** lädt Sie die „Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster“ auf einen Osterausflug mit dem **VT 628** auf die Lübecker Hafenbahn ein.

Veranstaltung

Die 628-Gruppe der Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster lässt dabei eine fast vergessene Tradition wieder aufleben! Mit der Eisenbahn auf der Lübecker Hafenbahn. Steigen sie am Lübeck Hbf zu und dann führt der Weg zum Skandinavienkai, gern auch ALaSKa genannt. Augen auf und bewundern sie das Treiben auf 669.000m² Terminalgröße. Das Umschlagsvolumen lag vor 9 Jahren schon bei 17,4 Mio Tonnen. Zurück im Lübeck Hbf, machen wir noch einen Abstecher in den Vorwerker Hafen und mit etwas Geschick halten wir an der Posener Strasse.
Steigen Sie ein und fahren sie mit uns in Ecken des Lübeck Hafens, wo sie sonst nicht hin kommen.

	Abfahrten	Gleis	Fahrpreis inkl. Sitzplatzreservierung		
			1. Klasse	2. Klasse	2. Klasse (5-16 Jahre)
Samstag	10:20 Uhr	5	19,90 €	14,90 €	8,90 €
16.04.2022	13:20 Uhr	4			

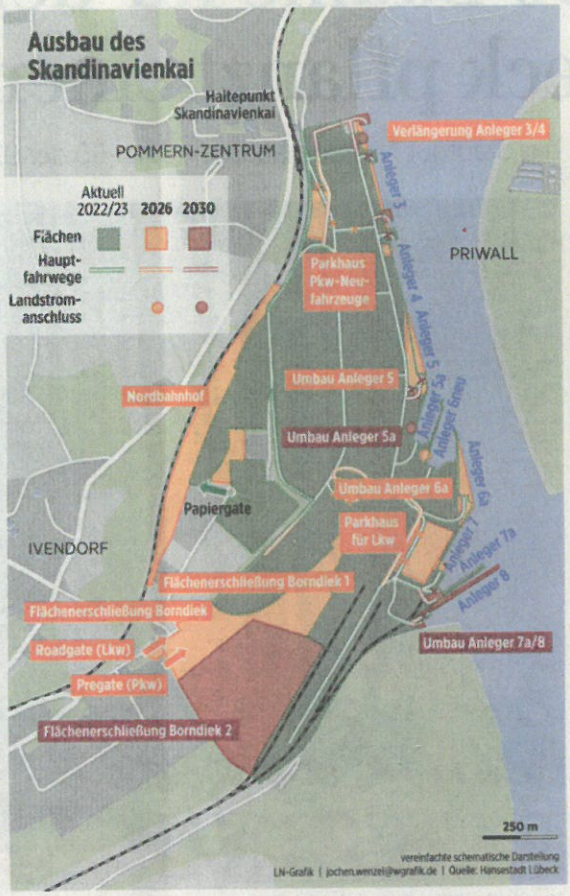
Skandinavienkai: Stadt plant Mega-Ausbau

Schiffe werden immer größer – Lübeck will 266 Millionen Euro investieren – Ausbau soll 2030 abgeschlossen sein

VON JOSEPHINE VON ZASTROW

LÜBECK. Größere Schiffe, größere Anleger, mehr Güter – dieser Dreisatz steckt hinter dem Masterplan Skandinavienkai. Der kostet die gigantische Summe von 266 Millionen Euro. Bis 2030 soll das Geld investiert und der Skandinavienkai ausgebaut werden. Dafür sollen sieben von neun Anlegern umgebaut werden, das Hafengelände soll um 29 Hektar auf insgesamt 111,9 Hektar wachsen. Außerdem bekommt das Terminal einen neuen Güterbahnhof und zwei Parkhäuser – jeweils eines für Autos und eines für Lastwagen. Das geht aus dem Masterplan Skandinavienkai hervor. Die Bürgerschaft hat ihn im Februar beschlossen.

„Das ist ein riesiger Investitionstopf", sagt Guido Kaschel, Chef der Lübeck Port Authority (LPA). Für den Skandinavienkai sei der Umbau notwendig. „Er ergibt sich aus der Entwicklung der immer größer werdenden Schiffe und aus dem Ausbau der Schiene für den Güterverkehr." Im Hafenentwicklungsplan 2030 ist der Ausbau des Skandinavienkais bereits beschrieben. Konkretisiert wird er nun im Masterplan. Jedes Projekt muss die Bürgerschaft extra absegnen – und dafür die Millionen aufbringen. Kaschel gibt zu: „Nun müssen wir uns über das Thema hermachen, wie wir es bezahlen."



Blick auf den Skandinavienkai in Travemünde: Das größte Terminal des Lübecker Hafens soll ausgebaut werden. FOTO: TIMON RUGE

„Das ist ein riesiger Investitionstopf", sagt Guido Kaschel, Chef der Lübeck Port Authority (LPA). FOTO: AGENTUR 54°

Skandinavienkai ist größtes Terminal des Hafens

Im Hafen ist der Skandinavienkai in Travemünde das größte Terminal. Über die Kaikanten werden 75 Prozent des Gesamtumschlags des Hafens abgewickelt. Das sind in etwa 19 Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr. Durch das Südgate des Terminals fahren 1,4 Millionen Lastwagen und Autos pro Jahr.

Das Problem: Es legen immer mehr Mega-Schiffe am Skandinavienkai an. Aktuell haben einige Schiffe noch 220 Meter Länge, 30 Meter Breite und 7,50 Meter Tiefe. Aber die meisten sind bereits größer und haben bis zu 242 Meter Länge, 35,20 Meter Breite und 8,90 Meter Tiefe.

Die Folge: Mega-Schiffe brauchen Mega-Anleger. Aktuell gibt es neun Anleger am Skandinavienkai – fast alle sind zu klein. Nur der Anleger 6 funktioniert gut und soll derzeit nicht umgebaut werden. Fast fertig ist der Umbau von Anleger 5. Eingeweiht wird er Ende April oder Anfang Mai.

Der Anleger 4 und 7 sind provisorisch umgebaut – seit 2022. Der Anleger 4 soll dauerhaft umgebaut werden. Anleger 7 kann bleiben wie er ist. Allerdings: Durch den provisorischen Umbau von Anleger 4 und 7, ist der Anleger 3 nicht mehr nutzbar. Dort kann kein Schiff festmachen, weil der Anleger zu kurz ist. Der Vorschlag: Anleger 3 soll größer werden und in Richtung Travemünde wachsen. Die Spundwand könnte um 120 Meter verlängert werden. Das geht nur auf dem Areal des Nachbarn – der Marina Baltica. Dafür müsste Lübeck zunächst Flächen kaufen.

Der Anleger 5a soll ebenfalls umgebaut werden, aber noch ist nicht ganz klar, wie der Umbau aussehen könnte. Der Anleger 6a muss ebenfalls umgebaut werden. Anleger 7a wird aktuell nicht genutzt und kann auch derzeit nicht umgebaut werden. Anleger 8 kann zwar genutzt werden, braucht aber mehr Flächen direkt am Anleger. Dazu müssten alte Gleise abgebaut und die Fläche in 170 Trailerstellplätze verwandelt werden.

Denn Mega-Schiffe an Mega-Anlegern bedeuten jede Menge Waren. Die kommen in Trailern und Lastwagen an – und müssen irgendwo geparkt werden. Deshalb muss am Skandinavienkai mehr Fläche entstehen. Geplant ist, den Hafen um die Fläche Borndiek zu vergrößern – um insgesamt 29 Hektar. Der Stadt gehören bereits einige Flächen. Weitere Flächen muss sie kaufen. Entstehen sollen dort beispielsweise Lastwagen-Stellplätze auf einer Fläche von rund zehn Hektar.

Neue Zufahrten für den Hafen geplant

Außerdem soll der Zugang zum Skandinavienkai neu geordnet werden. Die Lastwagen mit Gütern sollen getrennt werden von den Autos mit Passagieren. Aktuell gibt es das Südgate, über das alle Lastwagen und Autos auf die Schiffe fahren. Davor soll nun das neue Roadgate entstehen. An dem Gate werden die Lastwagen neu sortiert – je nachdem, wann sie auf die Fähren wollen. Seit 2021 gibt es bereits das Papiergate. Das ist der Zugang zu den neuen XXL-Hallen am Skandinavienkai, in denen der Papierumschlag stattfindet.

Ausgebaut werden soll der Skandinavienkai auch noch rund um die Schiene. Denn das ist das große Geschäft der Zukunft. Zugleich sollen die Waren getrennt werden. Das heißt im Groben: Es soll einen Bahnhof für Trailer und Container geben und einen Bahnhof für Neuwagen.

Am Skandinavienkai gibt es bereits einen Güterbahnhof. An dem sollen künftig nur Trailer und Container umgeschlagen werden. Da die Schiffe immer größer werden, werden auch die Züge immer länger. Daher sollen die Gleise verlängert werden und mehr Rangiergleise gebaut werden. Aktuell gibt es dort elf Gleise. Hinzukommen sollen drei weitere Gleise.

Hinter dem Güterbahnhof in Richtung Kaikante erstreckt sich der KV-Terminal. Die Abkürzung steht für kombinierter Verkehr. An dem Terminal werden die Trailer vom Schiff auf die Schiene verladen. Aktuell sind die Gleise 620 Meter lang. Gebraucht werden künftig aber 740 Meter Gleislänge. Die Gleise werden in die Fläche des Skandinavienkais hineingebaut. Dadurch gehen Stellplätze verloren. Ersatz soll auf den neuen Flächen am Borndiek entstehen.

Neuer Bahnhof, neue Parkhäuser

Der Skandinavienkai soll einen zweiten Güterbahnhof erhalten. An dem sollen Neuwagen umgeschlagen werden. Gebaut werden soll der sogenannte Nordbahnhof entlang der B 75. Die Genehmigung dafür gibt es bereits. Geplant sind fünf Gleise mit einer Länge von 720 Metern.

Zwischen dem Bahnhof und dem Anleger 3 soll dann ein Parkhaus für 2000 Autos entstehen. Das Parkhaus ist für Neuwagen gedacht, die per Schiff ankommen. Geplant ist ein Parkhaus, denn darin können mehr Autos auf weniger Fläche untergebracht werden als auf ebener Erde Das Parkhaus soll gleichzeitig als Lärmschutz dienen für das angrenzende Pommernzentrum.

Und: Es ist ein weiteres Parkhaus vorgesehen – nur für Lastwagen. Das soll in der Nähe von Anleger 7a und Anleger 8 entstehen. Denn auf der Fläche gibt es zu wenig Platz, um die Lastwagen zu stellen, wenn die Schiffe entladen werden.