

Neue Zweikraft-Lok in Lübecks Häfen unterwegs

Das Bahnunternehmen Nordic Rail Service (NRS), Tochter der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG), hat eine erste neue Schwerlastlok vom Typ Eurodual des Herstellers Stadler übernommen. Die sechssachsige Lokomotive mit ihrem Zweikraft-Antrieb kann sowohl mit Strom aus der Oberleitung als auch mit Diesel fahren. Das ermöglicht den flexiblen Einsatz auch auf Strecken, die noch nicht elektrifiziert sind. Gleichzeitig leistet NRS damit einen Beitrag zum Klimaschutz.

Ein Sechszylinder-Viertaktdieselmotor von Caterpillar erzeugt im Verbrennungsbetrieb eine Leistung von 2.800 Kilowatt (3.600 PS). Der elektrische Antrieb mit seinen sechs Drehstrommotoren hat eine Leistung von 6.150 Kilowatt (8.360 PS).

Die neue Lok ersetzt bei NRS eine ältere konventionelle Diesellok und trägt somit deutlich zur CO₂-Ersparnis bei. Das Unternehmen wird sie für die Norddeutsche Naturstein GmbH, einen langjährigen Kunden im Baustoffverkehr, einsetzen. Die Lok verkehrt vorwiegend im norddeutschen Raum. Im vierten Quartal wird NRS eine weitere Lok vom Typ Eurodual übernehmen. Mit den beiden neuen leistungsstarken Maschinen kann das Unternehmen die weitere, langfristige Zusammenarbeit mit ihrem Kunden sichern. Gleichzeitig leistet NRS damit einen deutlichen Beitrag für die Umwelt: Rund 80 Prozent der von ihr befahrenen Strecken kann die Gesellschaft künftig deutlich nachhaltiger „unter Strom“ statt mit Diesel bedienen. Die Investition für die Lok liegt im mittleren einstelligen Millionenbereich.

Die NRS feiert in diesem Jahr ihren 20. Geburtstag. Mit der seinerzeit eigens gegründeten Tochter entwickelt die LHG seit 2003 Eisenbahnverkehre.



Die neue Lokomotive kann auf nicht elektrifizierten Strecken auf Diesel umgestellt werden. Foto: NRS



HL-live.de - Freitag, der 7. Juli 2023

LHG investiert 18 Millionen Euro in Bahn-Terminal

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) baut das Intermodalterminal von Baltic Rail Gate (BRG) am Skandinavienkai kräftig aus. Bis zum Spätsommer 2024 wird sich die Kapazität deutlich erweitern. Der Bund fördert das Investitionsvorhaben zu 80 Prozent.

„Damit beseitigen wir die in Spitzenzeiten immer wieder bei BRG aufgetretenen Kapazitätsengpässe“, erklärt LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens, „und stellen uns im kombinierten Verkehr zukunftssicher auf. Für neue Verkehre ist jetzt der Weg frei.“ Die maximale Umschlagkapazität liegt derzeit bei 140.000 Ladungseinheiten jährlich. „Nach dem Ausbau werden wir hier mit 240.000 Einheiten den Umschlag massiv erweitern können“, kündigt Jürgens an.

BRG betreibt schon jetzt ein bedeutendes Intermodalterminal für nachhaltige Verkehre im Ostseeraum. Verknüpft mit den wöchentlich rund 90 seeseitigen RoRo-Abfahrten an den Terminals der LHG bildet es ein wichtiges Bindeglied zwischen den Industriezentren Süd- und Westeuropas und den nordischen Ländern.

„Mit dem Kapazitätsausbau können wir die Wettbewerbsfähigkeit Lübecks als Drehscheibe für Verkehre auf der Schiene, Straße und dem Wasserweg deutlich stärken. Die Nachfrage im Markt ist da“, so Antje Falk, Geschäftsführerin von Baltic RailGate.

Das sieht auch das Bundesverkehrsministerium so: Es unterstützt und fördert die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Dazu hat das Ministerium eine entsprechende Richtlinie erlassen. Im Rahmen dieser Richtlinie fördert das Eisenbahn-Bundesamt den Ausbau der Anlage zu knapp 80 Prozent aus öffentlichen Mitteln.

Derzeit verfügt die Anlage über sechs Gleise mit einer Länge von jeweils 600 Metern und zwei Krane. „Mit dem Ausbau verlängern wir alle Gleise auf 720 Meter nutzbare Gleislänge“, kündigt Christoph Adam, Bereichsleiter Anlagen und Geräte bei der LHG, an. „Damit passen wir das Terminal an die in Europa gängigen Zuglängen an und können so zeitaufwändige Rangierarbeiten vermeiden.“

Auf dem Bauplan stehen außerdem ein dritter Kran und ein neues Betriebsgebäude. Die Kranbahnen und die Kabeltrommeln für die Stromversorgung der beiden bestehenden Krane werden ebenfalls verlängert, so dass sie künftig die gesamten Gleislängen bearbeiten können.

Für die Umfuhr der Trailer auf dem Umschlaggelände schafft die LHG drei neue elektrische Zugmaschinen, so genannte Tugmaster, an. „Zudem bereiten wir jetzt schon alles vor, um zukunftssicher vom teil- auf den vollautomatischen Betrieb der Krane umzustellen“, kündigt

Adam an.

Noch im Spätsommer dieses Jahres sollen die ersten Gleis- und Tiefbauarbeiten beginnen. Nennenswert einschränken werden sie den laufenden Betrieb nicht. Der Großteil der Aus- und Neubauarbeiten soll im Spätsommer 2024 abgeschlossen sein.



Die LHG investiert 18 Millionen Euro in den Ausbau des Bahn-Terminals. Foto: Olaf Malzahn

LHG 06.07.2023

NAH.SH



Volle Fahrt in Richtung Akkuzug

IM OKTOBER 2023 SOLLEN MODERNE AKKUZÜGE IN SCHLESWIG-HOLSTEIN SUKZESSIVE DEN BETRIEB AUF 11 BAHNLINIEN AUFNEHMEN, AUF DENEN HEUTE NOCH DIESELTRIEBZÜGE FAHREN.

Es geht um rund 10 Millionen batterieelektrische Zugkilometer und etwa 40 Prozent des Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein. Der Bau der Infrastruktur für die Energieversorgung der Akkuzüge schreitet voran. Die ersten Schulfahrten mit den neuen Fahrzeugen finden statt. Der Zulassungsprozess bei der Genehmigungsbehörde ist gestartet, die Abnahme der

einzelnen Fahrzeuge läuft währenddessen. Die Ladeinfrastruktur baut die Deutsche Bahn gegenwärtig im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH. Mitte Juni konnte das letzte Bauteil der Oberleitungsanlage in Heide montiert werden. Das für die Stromspeisung notwendige Ladeunterwerk in Heide wird voraussichtlich im September angeschlossen. Statt einer durchgängigen Elektrifizierung jedes Gleiskilometers werden auf Initiative des Landes mit der neuen Technologie nur noch kurze Streckenabschnitte oder einzelne Bahnhöfe elektrifiziert. Bis Ende 2023 errichtet die Deutsche Bahn im Auftrag des Landes auch in Husum und Tönning Oberleitungsinseln mit Ladeunterwerken für das Einspeisen des Bahnstroms. Zudem werden zusätzliche Gleise im Bahnhof

Bad Oldesloe elektrifiziert. Die Elektrifizierung mit Oberleitungsmasten in den Bahnhöfen Büchen und Kiel ist bereits fertiggestellt.

Auch die Erweiterung von Oberleitungen zwischen Flensburg und Kiel sowie zwischen Kiel und Kiel-Hassee erfolgt noch in diesem Jahr. In mehreren anderen Bundesländern sollen nach dem Beispiel aus Schleswig-Holstein Oberleitungsinseln im Nahverkehr zum Einsatz kommen: Planungen laufen etwa im südlichen Rheinland-Pfalz und in der Region Rhein-Ruhr.

Grundsteinlegung für die Werkstatt

Ab Frühjahr 2024 sollen die Akkuzüge in der modernen Stadler-Werkstatt gewartet und gereinigt werden, die nun gebaut wird. Stadler hatte die Ausschreibung über die Lieferung und Wartung von 55 FLIRT-Akkuzügen für sich entscheiden können. Für die Instandhaltung investiert Stadler rund 30 Millionen Euro in den Standort Rendsburg. Bis zum Frühjahr 2024 soll dort eine in Deutschland einzigartige Infrastruktur zur Instandhaltung von innovativen batterieelektrischen Schienenfahrzeugen entstehen – und damit bis zu 30 neue Arbeitsplätze. Das Werk wurde speziell für die Behandlung und Lagerung der Batterien konzipiert, welche die FLIRT-Akkuzüge antreiben werden.

Info: Ina Michael, NAH.SH GmbH

Im März 2023 begann im Bhf. Heide/Holst. der Bau der dortigen 'Oberleitungsinsel'. Zum Einsatz kam dafür ein Bauzug der Firma 'Strabag', der von einer zum Typ 'V100 Ost' gehörenden und strabag-eigenen Diesellok befördert u. bewegt wurde und der auf den neben stehenden Bildern vor dem Beginn für den o. a. 'OLI'-Bau im Bhf. Heide/Holst. zu sehen ist. Für den künftigen Einsatz von neuen Akku-Triebzügen erhält dieser Bahnhof Anlagen des elektrischen Oberleitungs-Fahrbetriebes, über die die Batterien der genannten Neubaubau-Triebzüge aufgeladen werden können.

Fotos: ölfuss.



Auch die nebenstehenden Bilder zeigen den Bauzug, der für d. Errichtg. der neuen 'Oberleitunginsel' im bhf. Heide/H. zum Einsatz kam, im März 2023 in diesem Bhf. Dort lagen damals schon die hier für die o. a. Insel zu errichtenden Fahrleitungsmasten bereit. Der Bau dieser Insel wurde im Juni 2023 abgeschlossen. Vsl. im Sept. 2023 sollen d. neuen Oberleitungen im Bhf. Heide erstmals mit Strom gespeist werden. Wann dann mit dem erstmaligen Einsatz der künftig hier z. Einsatz kommenden neuen Akku-Triebzüge versorgt werden, ist noch nicht ganz klar; denn die ersten dieser Triebzüge werden wohl dem Vernehmen nach doch erst zum nächsten Fahrplanwechsel in den Regelbetrieb gehen - und das dann erstmal vor allem auf der Verbindung Kiel - Lübeck - Lüneburg, also weitab von Heide/Holstein.

Fotos: ölfuss.



HL-live.de - Dienstag, der 4. Juli 2023

Erste Busse mit Bio-Kraftstoff unterwegs

Die Deutsche Bahn (DB) nimmt auch auf der Straße Abschied vom Diesel. Erstmals fahren Busse der DB mit dem klimafreundlichen Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Die ersten Busse werden auf den Linien im südlichen Ostholstein gesetzt. Der Kraftstoff wird aus Abfällen gewonnen.

In Zügen ist die grüne Alternative bereits seit dem vergangenen Jahr in mehreren Regionen erfolgreich im Einsatz. Grundsätzlich ist die DB gegenüber alternativen Antrieben technologieoffen. Neben dem Betrieb von Wasserstoff- und Batteriebusen ist Biokraftstoff ein zentraler Baustein des Dieselausstiegs bei DB Regio Bus.

Die DB-Tochter Autokraft betreibt im Auftrag des Landkreises Ostholstein ab sofort drei Busse im Netz Ostholstein Süd mit dem Biokraftstoff. Ende des Jahres werden im Netz Rendsburg-Eckernförde weitere 30 Fahrzeuge mit HVO fahren. Allein mit diesen 33 Bussen spart die DB jährlich knapp 2.000 Tonnen CO₂ ein.

Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr: „Mit Biokraftstoff werden unsere modernen Dieselbusse auf einen Schlag klimafreundlicher. So können wir sie bis ans Ende ihrer Lebensdauer weiterbetreiben, schonen das Klima und sparen Ressourcen. Bei Neufahrzeugen sind wir technologieoffen und setzen beispielsweise auf Wasserstoff- und Elektroantriebe. Ab 2030 beschaffen wir nur noch emissionsfrei angetriebene Busse.“

Reinhard Sager, Landrat Ostholstein: „Wir freuen uns, neben dem bereits erfolgten Einsatz von batterieelektrisch betriebenen Bussen nun durch Verwendung des Biokraftstoffs HVO einen weiteren Schritt in Richtung eines klimafreundlichen ÖPNV im Kreis Ostholstein zu gehen.“

Der von der DB eingesetzte Biokraftstoff HVO wird aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt und ist frei von Palmöl. Es besteht damit keine Konkurrenz zur Nahrungsmittel- und Futtermittelherstellung. Gegenüber Diesel fallen bei der Produktion von HVO rund 90 Prozent weniger CO₂ an. Dieselfahrzeuge können ohne aufwendige Umrüstungen mit HVO betrieben werden. Auf Verbrauch, Betankungszeit und Fahrverhalten hat die Umstellung keine Auswirkungen.

Die Deutsche Bahn treibt den Umbau zum klimaneutralen Unternehmen voran. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, 2038 den letzten Dieselbus auszumustern. HVO dient als Zwischenlösung, bis vollständig klimaneutrale Antriebe und deren Infrastruktur flächendeckend zur Verfügung stehen.



Die Busse mit Biokraftstoff werden im südlichen Ostholstein eingesetzt. Foto: Deutsche Bahn AG
DB AG/red. 02.07.2023

Historische
Eisenbahnfahrzeuge
Lübeck e. V.



im



Kultur
Lokschnuppen
Neumünster

Samstag

12. August 2023



Dampfsonderzug zur Hanse Sail

Interesse geweckt?
Einfach den QR-Code scannen



Elmshorn

Hamburg Hbf

Büchen

Rostock
Warnemünde

Neumünster

Pinneberg

HH-Bergedorf

DAMPFSONDERZUG zur HANSESAIL nach ROSTOCK/WARNEMÜNDE

Steigen Sie ein, in die historischen Abteilwagen der 50er bis 70er Jahre, gezogen von der legendären Dampflok 012 104. Maritimes Flair trifft auf Kultur und Kulinarik. Ein ganzes Erlebnis für Groß und Klein. Es lohnt sich!

Preise für Hin- und Rückfahrt:

1.Klasse: Erwachsene 129€ und Kinder 80€

2.Klasse: Erwachsene 114€ und Kinder 70€

Information und Buchung: reisedienst@helev.de | www.helev.de | 04508/7774581

Weitere Informationen: www.helev.de und auf www.hansesail.com

historischer Bus-Shuttle zum Dampfsonderzug

Lübeck - Büchen
und am Abend retour!
ab sofort buchbar!

Interesse geweckt?
Einfach den QR-Code scannen



Mit dem historischen Stadtgelenkbus direkt zum Dampfsonderzug

Der Verein HEL e.V bietet zusammen mit dem historischen Stadtverkehr Lübeck e.V. einen Bus-Shuttle an.
Der historische Gelenkbus startet in Lübeck und bringt Sie dann weiter nach Büchen.

Am Abend geht es mit dem Bus wieder zurück in die Hansestadt.



Lübeck-Travemünde
Strandbahnhof



Lübeck
Hauptbahnhof



Bahnhof
Büchen

FAHRPREISE für Hin- und Rückfahrt inkl. Zubringer-Bus:

1. Klasse: Erwachsene 134€, Kinder 85€ **2. Klasse:** Erwachsene 119€, Kinder: 75€ (Preise inkl. Zubringer-Bus)

Information und Buchung: reisedienst@helev.de | www.helev.de | 04508/7774581

Weitere Informationen auf www.helev.de und auf www.vhsl.de

Mit Volldampf ins Vergnügen

Faszination Technik: Kulturlokschuppen Neumünster lädt zur Sonderfahrt zur Hanse Sail nach Warnemünde

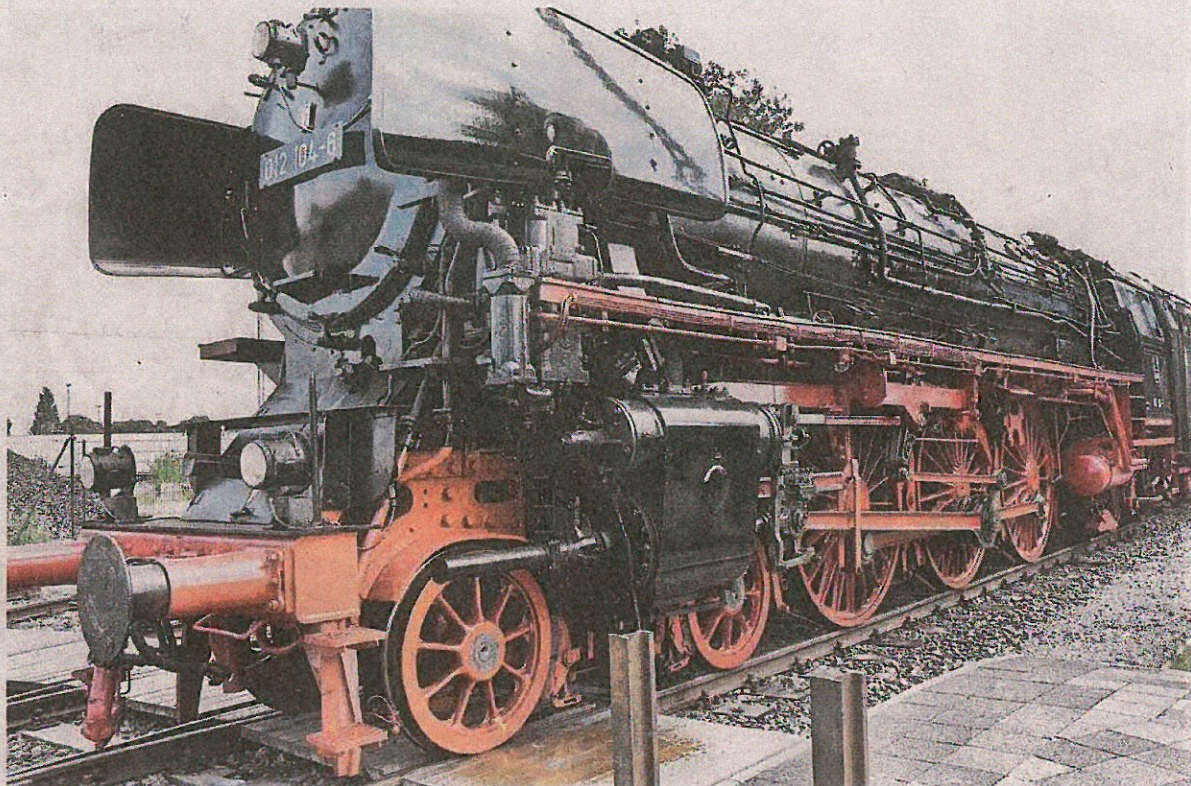
VON SUSANNE WITTORF

NEUMÜNSTER. Der Weg zum Kulturlokschuppen Neumünster (KLN) ist unscheinbar. Nichts deutet auf die Sensation hin, die Liebhaber historischer Züge in Euphorie versetzt und seit ein paar Tagen zu Gast im Kulturlokschuppen ist. Als einzige noch betriebsbereite Schnelldampflok ihrer Baureihe wird die „01 1104“ am 12. August von Neumünster zu einer Sonderfahrt nach Rostock Warnemünde starten, am 19. August wird das Prachtstück am Tag der offenen Tür einer breiten Öffentlichkeit präsentiert.

„Wir freuen uns sehr, die mächtige Lok gemeinsam mit dem baden-württembergischen Verein ‚Faszination Dampf‘ einer breiten Öffentlichkeit im Norden zu präsentieren“, sagt Thomas Kittel, Initiator der Jutta & Thomas Kittel-Stiftung, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, das 20.000 Quadratmeter große Areal des ehemaligen Bahnbetriebswerks Neumünster wiederzubeleben und zu einer attraktiven Museumseisenbahnbetriebs- und Veranstaltungsstätte auszubauen.

„Wir sind ein lebendiges Museum“, betont Thomas Kittel. Auch deshalb habe man neben der Restaurierung des Lokschuppens, der historischen Drehscheibe und zahlreicher Holzschwellen, vorhandene Gleise frisch verlegt und über drei neue Weichen mit dem DB Netz verbunden. „So können wir immer wieder auch Sonderfahrten anbieten“, erzählt der Eisenbahn-Enthusiast, der als Kind seiner „Leidenschaft im Maßstab 1:87 frönte und im Alter auf den Maßstab 1:1 umgestiegen ist“, wie er schmunzelnd erzählt.

Auch Sandor Nicklich ist „seit er denken kann ein leidenschaftlicher Eisenbahn-Fan.“ Eigens um die Schnelldampflok „01 1104“, nach 50-jähriger Stillsetzung wieder voll unter Dampf zu setzen, gründete Sandor Nicklich gemeinsam mit seiner Familie und Eisenbahnliebhabern 2010 den Nürnberger Verein „Faszination Dampf“. „Wir hatten uns vorgenommen, die Lok als authentische Schnelldampflok wieder betriebsfähig zu machen“, beschreibt Sandor Nicklich die Projektidee, „sozusagen als lebendi-



1940 in den Dienst gestellt, 1975 vor der Verschrottung gerettet, erstrahlt die mächtige Lokomotive nun wieder in vollem Glanz.

FOTOS: SUSANNE WITTORF

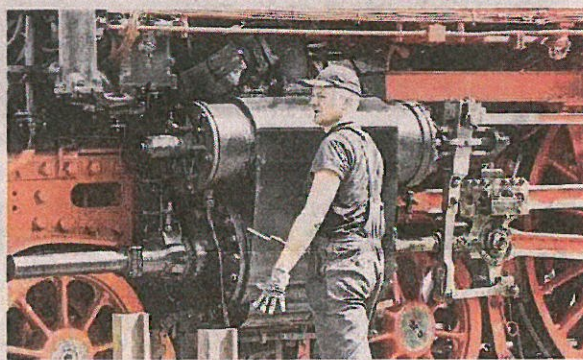
ges Stahltier, das Jung und Alt in seinen Bann zieht.“ Er fände es schade, dass heute so viele Kinder und Jugendliche ihre Freizeit am Smartphone vedaddelten. „Von einer Dampflok geht eine große Faszination aus“, findet Nicklich. Die Technik sei voll sichtbar, man höre die gewaltige Kraft der 2470 PS-starken Lok bereits 20 Minuten bevor sie einen passiere und als Lokführer müsse man ständig die

77 Von einer Dampflok geht eine große Faszination aus.

Sandor Nicklich,
Eisenbahn-Fan

Stimmung der Lok erspüren. „Da verhält sie sich wie Pferd. Es gibt Tage, da bockt sie einfach“, grinst der Ingenieur.

Die „01 1104“ blickt auf eine bewegte Geschichte zurück. 1940 von der Berliner Maschinenbau AG in den Dienst gestellt, ging sie 1974 im Zuge der Stilllegung von Dampflok außer Dienst. Ein



Sandor Nicklich vom Verein „Faszination Dampf“ hat die Restaurierung der Dampflok maßgeblich mit angeschoben. Die Technik der Vergangenheit sieht er als „Motivation für die Zukunft“.

Jahr später wurde sie für 27 000 D-Mark an einen britischen Privatsammler verkauft. 22 Jahre blieb die Lok als Museumsattraktion auf der Insel, bevor sie 1996 per Schiff über Rotterdam nach Süddeutschland kam.

2010 begann der Verein „Faszination Dampf“ mit der Aufarbeitung. „Fünf Jahre haben wir Vereinsmitglieder all unsere Freizeit in die Restaurierung des 197 Tonnen schweren und 24 Meter langen Kolosses gesteckt“, er-

zählt Sandor Nicklich. Im Juli 2015 wurde die „01 1104“ in die Eisenbahnwerkstätte Krefeld überführt. Hier wurde die Lok komplett zerlegt, einzig der riesige Kessel blieb auf dem Rahmen. Zwei Jahre waren für die Restaurierung in Krefeld geplant, am Ende wurden es wurden acht. Die Arbeit hat sich gelohnt: Als einzig verbleibendes fahrtüchtiges Exemplar seiner Baureihe steht die Schnelldampflok „01 1104“ nun auf dem Gelände des Kulturlokschuppens.

Am 12. August 2023 startet sie von hier mit 140 km/h zur Sonderfahrt nach Rostock Warnemünde, am 19. August präsentiert sie sich unter Dampf den Besuchern am Tag der offenen Tür auf dem Gelände des Kulturlokschuppens. Die Sonderfahrt zur Hanse Sail nach Rostock Warnemünde startet am 12. August um 7 Uhr in Neumünster. In historischen Abteilwagen aus den 50er bis 70er Jahren, gezogen von der Schnelldampflok, reisen die Fahrgäste umstiegsfrei wahlweise nach Rostock oder weiter nach Warnemünde. Der Reisezug bietet Speisen und Getränke. Hin- und Rückfahrt dauern jeweils fünf Stunden, um 23 Uhr kommt der Zug wieder in Neumünster an. Preise für Hin- und Rückfahrt: 1. Klasse: Erwachsene 129 Euro, Kinder 80 Euro; 2. Klasse: Erwachsene 114 Euro, Kinder 70 Euro.

☉ **Buchungen** unter reise-dienst@helev.de; telefonisch (19 bis 21 Uhr) 04508/777 45 81; Online-Buchung und weitere Informationen unter: www.helev.de.