

Fehmarnsches Tageblatt

Fehmarn: Startsignal für Schienenausbau mit Festakt in Avendorf

07.12.2023,

Von: Andreas Höppner



Sie fremdelten etwas mit dem Betätigen des Signalhorns, doch der offizielle Startschuss für den Ausbau der Schienenanbindung konnte fallen (v.l.): DB-Vorstand Berthold Huber, Staatssekretärin Susanne Henckel, Ministerpräsident Daniel Günther und EU-Vertreter Philippe Chantraine. © Andreas Höppner

Der feierliche Startschuss für die Schienenhinterlandanbindung zum Fehmarnbelttunnel ist gefallen. Ein Meilenstein für die Region, Deutschland und Europa.

Fehmarn – Der offizielle Startschuss für den Bau der Schienenhinterlandanbindung für den Fehmarnbelttunnel ist heute Nachmittag

(7. Dezember) auf Fehmarn gefallen. Für einen kleinen Augenblick war der Ortsteil Avendorf der Nabel der „europäischen, deutschen und holsteinischen Mobilitätsgeschichte“. Bedeutungsschwangere Worte, die Susanne Henckel, Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, beim symbolischen Baustart wählte.

Wo normalerweise öffentlichkeitswirksam der Spaten in die Erde gestochen und Sand in die Höhe geschmissen wird, ging es bei winterlicher Witterung etwas weniger spektakulär zu. Die hochrangigen Gäste betätigten ein Signalhorn – das war's. Die Deutsche Bahn (DB) hatte zum Festakt geladen ins Hotel Sonneninsel, nicht auf die schneebedeckte Baustelle, wo bereits ein Zelt aufgestellt war, doch es schwierig geworden wäre, es ausreichend zu heizen, teilte ein Bahnsprecher mit. So ging es ins Hotel nach Avendorf, wo sich neben DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber auch Ministerpräsident Daniel Günther (CDU), Staatssekretärin Susanne Henckel und Philippe Chantraine als Vertreter der Europäischen Union eingefunden hatten, um zu rund 200 geladenen Gästen zu sprechen, darunter Vertreter aus Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik sowie der Anrainerkommunen.



Die eingleisige Bestandstrasse wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. © Andreas Höppner

Für die hochrangigen Redner war der Tag ein Tag der Superlative. Bahnvorstand Berthold Huber sprach von einem wichtigen und großen Tag „für die Region, für Schleswig-Holstein, für Deutschland, aber auch Europa“. Die

Feste Fehmarnbeltquerung – sie wird und muss europäisch betrachtet werden. Sie ist Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze, in diesem Fall des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors, der von Finnland bis nach Palermo reicht auf rund 9400 Kilometern Schiene.

Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenhinterlandanbindung zwischen Lübeck und Puttgarden erfolgt auf 88 Kilometern; davon 55 Kilometer im Neubau, den Rest auf der Bestandsstrecke. Letzteres trifft auf den Abschnitt Fehmarn zu, wo laut Huber 11,4 Kilometer Bahnstrecke ausgebaut und dabei unter anderem 19 Kilometer Gleise, 1,6 Kilometer Lärmschutz und 25 Weichen verbaut werden.

Für die gesamte Hinterlandanbindung (Schiene/Straße) sollen laut Huber rund 3,5 Milliarden Euro investiert werden. Für die Bahn zähle das Infrastrukturprojekt zu den Top 3 in Deutschland.

Ist die Verbindung einmal fertiggestellt, sollen über die Beltroute täglich 68 Güterzüge verkehren, zusätzlich auch noch 30 Güterzüge von Travemünde in Richtung Italien. Doch nicht nur für den Güterverkehr sei der Korridor wichtig, auch für den Nah- und Fernverkehr. So verwies Huber auf die Verkürzung der Fahrtzeit von Hamburg nach Kopenhagen um die Hälfte. Die Fahrtzeit von Fehmarn nach Lübeck verkürze sich von eineinhalb Stunden auf 49 Minuten.

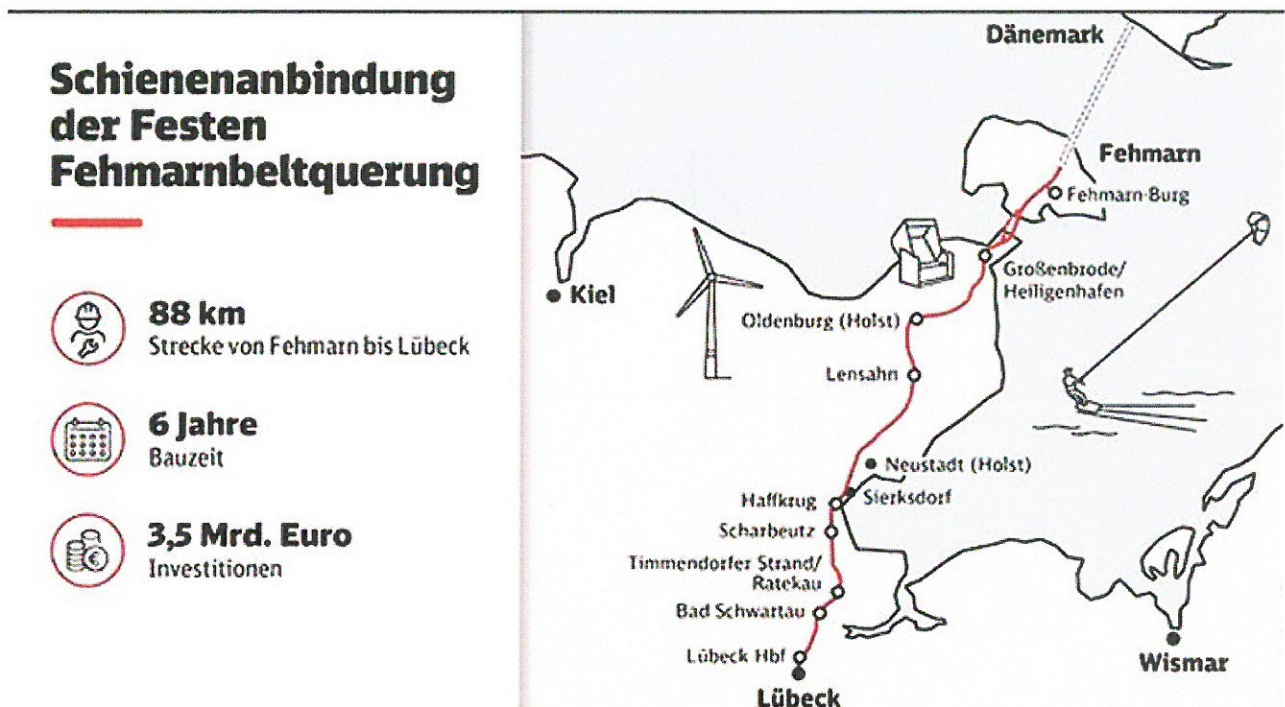
Vogelfluglinie bekommt Turbo

Bezüglich der Verbesserung des Nahverkehrs sagte Staatssekretärin Susanne Henckel, dass dieser nicht nur schneller werde, sondern auch zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt würden. Und hinsichtlich der Erreichbarkeit der Metropolen zeigte sie sich überzeugt, dass „Flüge in der Region weitgehend der Vergangenheit angehören“ würden. Deutschland und Skandinavien seien dann „auf der Schiene direkte Nachbarn“. Mit Henckels Worten: „Die Vogelfluglinie bekommt einen Turbo.“

DB startet Bau der schnellen Schiene nach Skandinavien

07.12.2023 | Bahn

Die Deutsche Bahn (DB) hat mit dem Bau der Schienenanbindung der „Festen Fehmarnbeltquerung“ begonnen. Bereits ab Ende 2029 sollen Züge in nur zweieinhalb Stunden von Kopenhagen durch den Fehmarnbelttunnel über Lübeck bis nach Hamburg rollen. Die entstehende Schienenanbindung ist das entscheidende Verbindungsstück zwischen dem Belt-Tunnel, der Lolland in Dänemark mit der Insel Fehmarn verbindet und dem Festland in Schleswig-Holstein.



Die Deutsche Bahn hat am Donnerstag, 07.12.2023, mit dem Bau einer Neubaustrecke zum künftigen Fehmarn-Tunnel begonnen. Die Geschäftsreise nach Kopenhagen, Malmö, Göteborg, Oslo oder Stockholm ist ab 2029 auf mit [Dänker](#) Fernzügen oder Nightjets möglich. Grafik: DB.

Von Vorteil ist die neue Schnellverbindung für den Fernverkehr und die Nightjets. So können Geschäftsreisende mit Zielen in Dänemark oder Schweden getrost aufs Flugzeug verzichten. Die Belt-Anbindung gilt zudem als das Herzstück des neuen europäischen Güterverkehrskorridors zwischen Oslo und Palermo.

Neben der Bedeutung für Geschäfts- wie Privatreisende ist die neue Hochleistungsstrecke auch für die Güterverkehre zwischen Nordeuropa und Italien und die notwendige Verkehrsverlagerung auf die Schiene elementar. Den offiziellen Startschuss gaben am

Donnerstag, 07.12.2023 DB-Infrastruktur-Vorstand Berthold Huber, Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther sowie Staatssekretärin Susanne Henckel auf Fehmarn.

Der Bund, das Land Schleswig-Holstein, die DB und die Europäische Union investieren gemeinsam rund 3,5 Mrd. Euro in eines der wichtigsten europäischen Verkehrsprojekte. Insgesamt entstehen auf deutscher Seite 88 km doppelgleisiger und elektrifizierter Schienenweg zwischen Puttgarden (auf Fehmarn) und Lübeck neu. Den Belt-Tunnel baut die dänische Femern A/S. Die gemeinsame Inbetriebnahme ist für Ende 2029 geplant.

Magda Kopczyńska, Generaldirektorin, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Europäische Kommission: „Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden ist ein essenzieller Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und des Skandinavien-Mittelmeerkorridors. Eine leistungsfähige Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung ist Grundvoraussetzung für den Erfolg des Gesamtprojekts, welches zu einer spürbaren Verlagerung von Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene führen wird. Die feste Fehmarnbeltquerung mitsamt der Zulaufstrecken ist mehr als nur eine einfache Verkehrsverbindung. Das Projekt wird die Region zwischen Hamburg und Kopenhagen über nationale Grenzen hinaus in wirtschaftlicher, touristischer, aber auch kultureller Hinsicht weiter zusammenwachsen lassen. Die EU wird dieses Projekt weiterhin unterstützen.“

Dänemarks Transportminister Thomas Danielsen: „Heute sind wir der Vollendung einer wichtigen Verbindung einen Schritt nähergekommen. Eine Verbindung nicht nur zwischen Dänemark und Deutschland, sondern auch zwischen Skandinavien und Europa. Die Verbindung wird Europa enger zusammenbinden und den internationalen Schienenverkehr deutlich verbessern.“

Die Deutsche Bahn startet zunächst mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der 11,4 km langen Strecke zwischen Puttgarden und der Fehmarnsundbrücke – dem ersten von insgesamt zehn Bauabschnitten. Ab 2026 wird dann parallel an allen Abschnitten zwischen Fehmarn und Lübeck gebaut. Von den 88 km Gesamtstrecke sind 55 km als Neubau geplant.

Mit der Inbetriebnahme Ende 2029 profitieren Reisende im Nah- und Fernverkehr von häufigeren und schnelleren Verbindungen zwischen Kopenhagen, Fehmarn und Hamburg. Für Pendler in der Region Ostholstein reduziert sich mit Fertigstellung der neuen Strecke u.a. die Fahrtzeit von Fehmarn nach Lübeck von knapp 90 auf nur noch 49 Minuten. Zwischen Lensahn und Lübeck sind die Züge dann nur noch 23 Minuten statt bisher 53 Minuten unterwegs. All das sind wichtige Bausteine für die Anbindung an den Deutschlandtakt und entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Allein

in Ostholstein entstehen durch die deutlich bessere Verkehrsanbindung mehrere neue Gewerbegebiete entlang der Strecke.

Die Bahn baut außerdem sechs neue, moderne und barrierefreie Bahnhöfe, u.a. zwischen Großenbrode und Heiligenhafen sowie in Ratekau, was vor allem für den Tourismus in der Region, aber auch für Pendler Richtung Hamburg und Dänemark gute Botschaften sind und noch mehr Menschen von der „Starken Schiene“ überzeugen soll. *Quelle: Deutsche Bahn / DMM*

Ministerpräsident Daniel Günther erinnerte noch einmal an die Unterzeichnung des deutsch-dänischen Staatsvertrages 2008 und gestand: „Ich hätte nicht gedacht, dass die Planungen so einen langen Zeitraum dauern.“ Dennoch lobte er die neuen Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung und nannte das Dialogforum, dessen Verdienst die Einbringung des übergesetzlichen Lärmschutzes sei.

Auf Beschluss des Deutschen Bundestages waren 2020 hierfür 232 Millionen Euro zusätzlich bewilligt worden, erinnerte Henckel. Bei dieser Aussage versprühte auch Fehmarns Bundestagsabgeordneter Ingo Gädechens (CDU), der zu den zahlreichen Gästen des Festaktes gehörte, ein Lächeln in die Runde.

2029 bleibt ein ehrgeiziges Ziel

Aus Sicht von Daniel Günther bleibe für das Projekt die „große Herausforderung“, bis 2029 fertig zu sein, um eine parallele Anbindung an den Fehmarnbeltunnel, der ebenfalls 2029 in Betrieb gehen soll, zu gewährleisten. „Unser Ziel ist ehrgeizig, das wissen wir“, hatte schon Bahnvorstand Berthold Huber eingangs gesagt.

Das Fazit von Daniel Günther zum Startschuss des Ausbaus der Schienhinterlandanbindung: „Heute ist ein großartiger Tag.“ Wenig später ging es durch den verschneiten Garten der Hotelanlage, wo sich die vier Festaktredner mit den Signalhörnern abmühten.

Bauverzug wegen Bäderbahn-Aus?

Juristische Erkenntnis: Hinterlandanbindung könnte später fertig werden

LÜBECK. Timmendorfer Strand kämpft gegen das Aus der Bäderbahn. Die Gemeinde hat die Entscheidung für die Stilllegung durch ihren Anwalt prüfen lassen. Das Ergebnis laut Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke (FDP): „Eine Planung der neuen Hinterlandanbindung ohne Anbindung der Bäderbahn würde zu erheblichen zusätzlichen Verzögerungsrisiken für eine termingerechte Fertigstellung führen.“

Das Eisenbahn-Bundesamt könne die Bäderbahnstrecke nicht stilllegen, da es ein Unternehmen „mit seriösem Übernahmeinteresse“ gebe. „Und wenn die Strecke den-



Timmendorfs Bürgermeister Sven Partheil-Bönke (FDP).

noch stillgelegt werden würde, könnte das Unternehmen klagen“, sagt der Bürgermeister. „Wir haben dann eine Verzö-

gerung auf allen Ebenen.“ Die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (NEG) möchte die Bäderbahnstrecke weiterbetreiben. Details der neuen juristischen Erkenntnisse will die Gemeinde bei einer Veranstaltung im Dezember vorstellen.

Timmendorfer Strand möchte die Bäderbahn vor allem erhalten, weil die Gemeinde ansonsten den Bahnhof verliert. Wird der Personennahverkehr wie jetzt vom Land geplant über die neue Hinterlandanbindung geführt, wäre Timmendorfer Strand nur noch über einen neuen Bahnhof an der Ratekauer Anschlussstelle der A 1 angebunden. **Lokales**

HL-live.de - Mittwoch, der 6. Dezember 2023

Timmendorfer Strand und Lübeck für Bäderbahn

Die Eisenbahnverbindung von der Fehmarn-Belt-Querung bis Lübeck soll auf einer Neubaustrecke entlang der Autobahn geführt werden. Die Gemeinde Timmendorfer Strand, die Hansestadt Lübeck und der Kreis Ostholstein lehnen diesen Plan ab und protestieren nunmehr lautstark gegen die Stilllegung der Bäderbahn.

In einer Presseerklärung beziehen die Gemeinde Timmendorfer Strand und die Hansestadt Lübeck jetzt gemeinsam Stellung:

(")Diese Planung der DB Netz ist rechtlich nicht haltbar und wirtschaftlich nicht nachvollziehbar. Die Neubaustrecke kann die Bäderbahn nicht ersetzen, weil ihre Haltepunkte zu weit von den beiden Bädern (6 km von Timmendorfer Strand, 3 km von Scharbeutz) entfernt sind. Die Behauptung der DB Netz, der Erhalt der Bäderbahn würde die Planung der Neubaustrecke verzögern, weil sie ihre Planunterlagen ändern müsste, ist unzutreffend. Die notwendigen Anpassungen der Planunterlagen sind geringfügig und würden zu keiner ernsthaften Zeitverzögerung führen.

Im Gegenteil: Eine Planung der Neubaustrecke ohne die Anbindung an die bestehende Bäderbahn ist unzulässig, solange das Eisenbahn-Bundesamt die Stilllegung nicht genehmigt hat. Die Voraussetzungen einer solchen Genehmigung liegen aber nicht vor. Die Bäderbahn erfüllt mit insgesamt ca. 1,2 Mio. Fahrgästen pro Jahr eine wichtige Funktion im Schienenverkehr. Diese Funktion kann die Neubaustrecke nicht ersetzen. Von den Haltepunkten auf der Neubaustrecke wären die Bäder nur mit Bus oder Taxi erreichbar. Das ist bei einem Fahrgastaufkommen von mehr als 400.000 Fahrgästen alleine für Timmendorfer Strand auf der vorhandenen Straßeninfrastruktur nicht zu bewältigen. Auch deshalb gibt es konkretes Interesse Dritter daran, den Betrieb der Bäderbahn von der DB Netz zu übernehmen. Dieses Unternehmen hat grundsätzlich einen Anspruch auf Übernahme. Unter diesen Umständen kann eine Stilllegung der Bäderbahn nicht genehmigt werden.

Zu dem gehen Analysen davon aus, dass bei Stilllegung der Bäderbahn 50% der Fahrgäste verloren gehen, die dann wiederum auf den privaten Pkw ausweichen und die Verkehrsprobleme noch zusätzlich vergrößern und zwar nicht nur in den Bäderorten, sondern auch beim Pendeln von und nach Lübeck.

So hatte bereits 2018 die IHK zu Lübeck eine Studie in Auftrag gegeben, die bei einem „Aus“ der Bäderbahn die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen aufzeigt, was ein schwerer Schlag für die Verkehrswende in der Region wäre. Auch eine ganz aktuelle Vergleichsrechnung im neuen Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck, bei der das Szenario einer Regio-S-Bahn nach Neustadt i. H. mit Führung über die Neubaustrecke mit einer Regio-S-Bahn mit Führung über die Bestandstrasse der Bäderbahn verglichen wurde, kommt zu einem

ähnlichen Ergebnis: Bei einem direkten linienhaften Vergleich gibt es für den jeweils am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt eine Halbierung der Fahrgastzahlen bei der Führung der Regio-S-Bahn über die Neubaustrecke mit ihren ortsfernen Stationen.

Die Hansestadt Lübeck sieht daher die Problematik nicht wie häufig dargestellt, ausschließlich als Timmendorfer Problematik, sondern als Problem für die ganze Region, wenn mit der Bäderbahn ausgerechnet der potentialreichste Ast der Regio-S-Bahn Lübeck von Seiten des Landes abgeschnitten werden soll.

Die Region bedauert ausdrücklich die Haltung des Wirtschaftsministeriums des Landes Schleswig-Holstein, die DB Netz bei ihrem Stilllegungsvorhaben zu unterstützen. Insbesondere die Ankündigung, man werde Schienennahverkehr nur noch auf der Neubaustrecke bestellen, geht am Mobilitätsbedürfnis vorbei. Das ist ökonomisch und ökologisch nicht sinnvoll.

Alle Betroffenen - ob Kommunen, Vereine, Unternehmen, Pendler oder Touristen - werden alles daransetzen, die Bahn und das Land noch zu überzeugen, diese langfristige und nicht nachhaltige Entscheidung zu revidieren und sich stattdessen für die Bäderbahn zu engagieren.(")



Vertreter aus Lübeck und Ostholstein stellten am Dienstag die gemeinsame Position vor. Foto: TSNT

TSNT/red. 05.12.2023

HL-live.de - Mittwoch, der 6. Dezember 2023

Land bleibt beim Ende der Bäderbahn

Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat nochmals ihre Entscheidung bekräftigt, die so genannte Bäderbahn in der Lübecker Bucht nach Fertigstellung der Fehmarnbelt-Schientrasse nicht weiter zu betreiben.

„Die von der Gemeinde Timmendorfer Strand und der Stadt Lübeck vorgebrachten Argumente sind uns und der Deutschen Bahn gut bekannt, ändern aber an der Entscheidungslage nichts“, sagte Verkehrsstaatssekretär Tobias von der Heide am Dienstag. Dass neben dem Güterverkehr ab 2029 auch der Personenverkehr auf der neuen Schienentrasse entlang der A 1 abgewickelt werden solle, sei – mit ausdrücklicher Zustimmung von Lübeck und Timmendorfer Strand – bereits 2014 in einem breit angelegten Raumordnungsverfahren entschieden worden.

Hintergrund der neu entfachten Debatte ist eine jetzt von Timmendorfer Strand und der Stadt Lübeck beauftragte Expertise eines Hamburger Verwaltungsjuristen. Danach würde die Planung der neuen Schienenstrecke bei Stilllegung der Bäderbahn erheblich länger dauern als ohne Stilllegung. Als Grund nennt die Expertise vor allem das Interesse des Eisenbahnunternehmens RDC Deutschland, die Bäderbahn zu betreiben. Von der Heide: „Am Ende ist es unerheblich, ob und wann die Strecke stillgelegt wird. Entscheidend ist allein, dass das Land – wie 2014 beschlossen – keine Verkehre auf der Bäderbahn, sondern allein auf der neuen Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung bestellen wird. Natürlich verstehe ich den Wunsch des Bürgermeisters von Timmendorfer Strand, möglichst beides zu haben – aber das birgt auch nach mehrmaliger Abwägung die riesige Gefahr, dass Deutschland nicht starkklar ist, wenn die Dänen 2029 mit ihrem Tunnel auf Fehmarn ankommen.“

Wie von der Heide weiter sagte, würde ein Weiterbetrieb der Bäderbahn eine zeitraubende und damit für die Fertigstellung der Beltquerung gefährliche Anpassung der Planungen erfordern. „Die mit einem Weiterbetrieb der Bäderbahn verbundenen Auswirkungen auf die planfeststellungsrechtlich relevanten Belange wie Umwelt, Lärm oder die Inanspruchnahme von Flächen müssten neu gutachterlich untersucht und bewertet werden“, so der Staatssekretär. Anschließend müssten die Planfeststellungsunterlagen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Aus diesem Grund bekräftigte das Land einmal mehr den „Letter of Intent“ aus 2014 und halte daran fest, nach der Fertigstellung der Belttrasse auf der Bäderbahn keine Nahverkehre mehr zu bestellen. Aktuell sei zudem gerade in Abstimmung mit dem Kreis Ostholstein und den Gemeinden Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Ratekau eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung alternativer Verkehrskonzepte im Bereich der Bäderbahn in Arbeit.

Von der Heide verwies darüber hinaus auf die nötigen massiven baulichen Investitionen, die ein Erhalt der Bäderbahn nach sich ziehen würde. So müssten unter anderem die Bahnsteige am Bahnhof Timmendorfer Strand komplett erneuert werden, während der neu geplante Haltepunkt Scharbeutz an der Neubaustrecke entfallen würde. Zudem müsste der Bahnhof Haffkrug an der

Neubaustrecke um ein Gleis erweitert und der heutige Haltepunkt Haffkrug an der Bestandsstrecke zurückgebaut werden. Auch die Investitionen in die Strecke selbst seien erheblich: So sei eine neue Südspange zwischen Scharbeutz und Haffkrug ebenso nötig wie der Erhalt der Bahnübergänge sowie eine vollständige Elektrifizierung der eingleisigen Strecke.

„Die Forderung der Gemeinden in der Lübecker Bucht war stets, dass die Güterverkehre nicht durch die Bäderorte rollen und durch Lärm und Erschütterung deren Attraktivität gefährden. Deshalb wurde vor genau zehn Jahren nach umfassender Beteiligung der Öffentlichkeit eine Trasse gefunden, die insbesondere Timmendorfer Strand, Haffkrug und Scharbeutz umfährt. Und genau das lösen wir ein“, sagte von der Heide und erinnerte an die Vorteile der bestehenden Planung: So entstehe in Ratekau ein neuer Bahnhof, während sich der Bahnhof in Scharbeutz lediglich um 900 Meter und der Bahnhof in Haffkrug um 300 Meter verschiebe. Angesichts von Geschwindigkeiten von 200 km/h auf der Neubaustrasse würden zudem die Orte für Gäste und als Wohnort noch attraktiver: „Im Nahverkehr wird man zwischen Burg auf Fehmarn und Lübeck nur 49 Minuten statt wie heute anderthalb Stunden brauchen und nach Oldenburg knapp 30 statt heute 60 Minuten“, so von der Heide.



Das Land bleibt bei der Entscheidung, die Bäderbahn im Jahr 2029 zu schließen.

WiMi 05.12.2023

HL-live.de - Montag, der 13. November 2023

Lübeck plant zahlreiche neue Bahn-Haltepunkte

Im Dezember geht der Bahn-Haltepunkt Lübeck-Moisling in Betrieb. Die Planungen der Stadt im Bahnbereich gehen weiter. Sie möchte mindestens weitere acht weitere Haltepunkt, um das Projekt Regio-S-Bahn voranzutreiben. Damit könne die Zahl der Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs verdoppelt oder verdreifacht werden.

In Lübeck sind in den vergangenen Jahren bereits einige Haltepunkte entstanden: Kücknitz, Dänischburg, St. Jürgen und Blankensee-Flughafen. Ab Dezember halten außerdem Züge in Moisling. Die Anbindung erfolgt allerdings nur im 30- oder 60-Minuten-Takt.

Die Stadt hat jetzt konkrete Vorschläge für eine Regio-S-Bahn vorgelegt. So soll der Streckenabschnitt Lübeck-Hauptbahnhof bis Bad Schwartau Waldhalle viergleisig ausgebaut werden. Das helfe nicht nur bei der Anbindung des Fehmarnbelt-Tunnels, sondern ermögliche neue Haltepunkte in Lübeck-Vorwerk und an der Roddenkoppel.

Auf der Strecke nach Travemünde sind neue Haltepunkte in Waldhusen und am Hafenhaas angedacht. Auf der Strecke Lübeck-Lüneburg bieten sich solche Zusteigemöglichkeiten in Buntekuh, Genin/Drägerwerk, Kronsfordter Allee und der Ortschaft Blankensee an.

"Die Bahnstrecke Lübeck Hbf – Lübeck-St. Jürgen – Lübeck-Schlutup könnte ebenso ein potentieller Ast einer Regio-S-Bahn sein", schreibt die Stadtverwaltung. "Gerade vor dem Hintergrund zahlreicher Projekte zur Nachverdichtung in Lübeck-Schlutup sowie Potentialen im Tangentialverkehr (von Schlutup, Wesloe, Brandenbaum, Eichholz zu Uni, UKSH, Dräger-Werk) sein."

Zu einem Regio-S-Bahn-Konzept gehöre auch dringend der Erhalt der Bäderbahn zwischen Lübeck und Neustadt/Holstein.

Lübeck möchte mit einer Regio-S-Bahn deutlich mehr Fahrgäste zum Umsteigen in Busse und Bahnen motivieren.

VG 12.11.2023

HL-live.de - Dienstag, der 12. Dezember 2023

Bahnhaltepunkt Moisling wird später fertig

Eigentlich sollte der Bahnhaltepunkt Moisling zum Fahrplanwechsel am Sonntag in Betrieb gehen. Der Termin verschiebt sich um knapp zwei Wochen. Durch das Winterwetter konnten die Wege nicht asphaltiert werden. Neuer Termin für die Eröffnung ist der 22. Dezember.

„Mit einem herausragenden Baufortschritt konnten mit Beginn der Arbeiten im Juni dieses Jahres die wesentlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass der Linienverkehr den am Ende des Oberbüssauer Weges gelegenen Pendlerpunkt an der Bahnstrecke Lübeck – Hamburg über die bereits fertige Fahrbahn erreichen kann“, teilt die Verwaltung mit. Der frühzeitige Wintereinbruch führe nun aber zu einer Verschiebung der Inbetriebnahme der Bus- und Bahnhaltepunkte Moisling.

Während die Hauptverkehrsbeziehungen um den Bahnhaltepunkt sowie die Fahrbahn des Oberbüssauer Wegs bereits komplett mit Asphaltdeckschicht hergestellt wurden, die Bushaltestellen in Beton bereits vollendet sind und große Teile der Geh- und Radwegbeziehungen mit Tragschicht vorbereitet wurden, hat es die sich auf der Zielgeraden befindlichen Arbeiten aufgrund des sehr frühen Wintereinbruchs mit starkem Schneefall und Frost seit der letzten Novemberwoche leider kalt erwischt.

Obwohl trotz des Wetters dort weiter gebaut wird, wo es irgendwie möglich ist, konnten noch dringend erforderliche Teilflächen in den Geh- und Radwegen nicht asphaltiert, plattiert oder gepflastert werden, weil Eis und Schnee eine Verlegung unmöglich machen. Die drei Treppenanlagen von den Brückenrampen sind alle auf die zuvor vorbereiteten Fundamente aufgesetzt. Jedoch fehlen die verkehrssicheren Anbindungen an die zu- beziehungsweise abführenden Fußwegflächen. Der Einbau von Provisorien oder Ankeilungen für den nötigen Lückenschluss kann witterungsbedingt noch nicht erfolgen.

Voraussichtlich zu Beginn der nächsten Woche soll sich die Wetterlage wieder ändern. Alle Beteiligten arbeiten mit Hochdruck an der konkret vorbereiteten Wiederaufnahme der notwendigen Arbeiten und sind zuversichtlich, die dringend benötigten Wegeflächen für die barrierearme Erreichbarkeit der neuen Bahnsteige noch vor Weihnachten fertigzustellen. Die Inbetriebnahme des Bahnhaltepunktes kann dann voraussichtlich zum 22. Dezember 2023 erfolgen. Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass es sich aber auch dann in vielen Bereichen noch um eine Baustelle handelt und Wegebeziehungen uneben sein können.

Sobald die Witterung die Weiterarbeit nach dem Jahreswechsel wieder ermöglicht, werden dann die Restarbeiten wiederaufgenommen und voraussichtlich im Sommer 2024 zum Abschluss gebracht. Schwerpunkt werden dann neben den straßenbaulichen Nebenanlagen die Fertigstellung des Park and Ride-Parkplatzes und die Vorflutleitung der Entwässerung hin zum

Elbe-Lübeck-Kanal sein.

Die Stadt dankt allen betroffenen Anliegern und Verkehrsteilnehmern für das Verständnis für die mit den Bauarbeiten unvermeidbar verbundenen Behinderungen und Beeinträchtigungen.



Der frühzeitige Wintereinbruch führt zur Verschiebung der Inbetriebnahme der Bus- und Bahnhofpunkte. Foto: HL/Archiv

HL/red. 08.12.2023

Warum platzte die Eröffnung der Station?

Bahn-Haltepunkt Moisling: Stadt und Bahn schieben sich gegenseitig die Schuld in die Schuhe

LÜBECK. Im Zuge der Diskussion um die verschobene Eröffnung des Haltepunktes Lübeck-Moisling wollen Stadt und Bahn gegenseitige Vorwürfe nicht aufeinander sitzen lassen. Die Bahn hatte angegeben, den Haltepunkt rechtzeitig fertiggestellt zu haben. Es fehle nur die von der Stadt zu bauende Zuwegung. Laut Stadt indes blockierte die Bahn den planmäßigen Fortgang der Arbeiten.

„So standen und stehen beispielsweise die Baustelleneinrichtungen der DB noch immer auf den Verkehrsflächen, unter anderem auf dem kom-

binierten Geh- und Radweg an der späteren Fahrradabstellanlage“, erklärt Lübecks Stadtsprecherin Nicole Dorel. Verzögerungen bei den Arbeiten der DB seien beim Gesamtbauablauf zu berücksichtigen – geplant gewesen sei die Fertigstellung bereits für Ende August/Anfang September.

Insofern stünden Lübeck und die DB zum Ausbau des Bahnhofpunktes „permanent“ in der Abstimmung, um die Bauarbeiten bestmöglich zu koordinieren. Stadt und Bahn hätten sich auf die Herstellung provisorischer Wege

geeinigt, die der Stadt zufolge „letztendlich dann aufgrund der Witterung nicht fertiggestellt werden konnten“. Bis zum zuletzt von der Stadt genannten Termin zur Inbetriebnahme des Haltepunkts am 22. Dezember wird voraussichtlich auch nur dieser provisorische Weg fertig sein.

Die Bahn bestätigt, dass sie von der provisorischen Zuwegung wusste. „Diese hätte an den Baucontainern vorbei geführt.“ Mit dieser Zuwegung habe die Personenführung zum ursprünglich vorgesehenen Eröffnungstermin am 10. Dezember aber nicht ver-

kehrssicher gewährleistet werden können. Am Mittwoch würden die Baucontainer nun abtransportiert.

Die Bahn räumt ein, dass „noch einige Restarbeiten wie Kabeltiefbauarbeiten für die neuen Signale sowie der Kabelzug, Installation von Ausstattungselementen wie Fahrgastinformationsanlagen und Uhren“ fehlten. „Dies hat aber keinen Einfluss auf die Inbetriebnahme.“ Abschließend würden die Böschungen entlang der beiden Bahnsteige begrünt und die Baustraßen und Baustelleneinrichtungen zurückgebaut. *mas*

Bahnhaltepunkt wird eröffnet

Erster Zug hält Freitag um 11.14 Uhr in Moisling und fährt nach Hamburg

MOISLING. Zweiter Anlauf: Die notwendigen Baumaßnahmen am Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling werden in dieser Woche abgeschlossen, sodass eine Inbetriebnahme möglich ist. Das vermeldet die Pressestelle der Hansestadt Lübeck am Dienstag. Der erste Zug wird auf seinem Weg vom Lübecker Hauptbahnhof (11.09 Uhr) nach Hamburg um 11.14 Uhr am Bahnhaltepunkt Moisling halten. „Die ersten Fahrgäste werden mit einer süßen Überraschung begrüßt beziehungsweise verabschiedet – solange der Vorrat reicht“, sagt Stadtsprecherin Nicole Dorel.

Mit zwei Regionalexpress-Halten pro Stunde und Rich-

tung gelangen Fahrgäste dann – ohne Umstieg – in 40 Minuten nach Hamburg oder Travemünde-Strand. Zum Lübecker Hauptbahnhof sind es weniger als zehn Minuten.



So sah's am 11. Dezember aus: Mittlerweile ist der Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling fast fertig.

FOTO: HOLGER KRÖGER

Von der neuen Bahnstation im Südwesten Lübecks profitieren rund 11.500 Bewohner des Stadtteils. Das Land Schleswig-Holstein hat den Stationsbau und die Umfeldgestaltung mit gut zehn Millionen Euro gefördert.

Aufgrund des sehr frühen Wintereinbruchs und der damit einhergehenden Witterungsbedingungen verzögerten sich die Bauarbeiten am Bahnhaltepunkt Moisling, sodass die offizielle Einweihung, die eigentlich für den 11. Dezember geplant war, eineinhalb Tage vorher abgesagt werden musste. Die Deutsche Bahn fand die kurzfristige Absage „sehr bedauerlich“.

ste

Unpünktlich: Weniger Geld für die Bahn

KIEL. Schleswig-Holstein erhöht wegen unpünktlicher und ausgefallener Züge den Druck auf die Deutsche Bahn. Ab Januar werde das Land über die bisherigen vertraglichen Maluszahlungen hinaus monatlich 550 000 Euro einbehalten, sagte Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen (CDU) gestern in Kiel. „Diese Regelung gilt so lange, bis die DB Regio zuverlässig die vertraglich geforderte Platzkapazität für die Fahrgäste auf den Linien RE 7 und RE 70 im Einsatz hat und sich die Sauberkeit erkennbar verbessert hat.“

Die Pünktlichkeit auf den Strecken zwischen Flensburg und Hamburg sowie Kiel und Hamburg sei im Oktober und November auf teils unter 40 Prozent gefallen, wobei ausgefallene Züge in der Statistik nicht berücksichtigt werden.

Laut Madsen beliefen sich die vertraglichen Malusbeträge aufgrund fehlender Fahrzeuge im Netz schon im vergangenen Jahr auf rund 1,5 Millionen Euro. Das einbehaltene Geld soll die Deutsche Bahn laut Madsen motivieren, die Probleme schnell zu lösen: „Was man jahrzehntelang vernachlässigt, funktioniert irgendwann nicht mehr, und man muss sanieren.“

Das Problem werde sich daher auch nicht von heute auf morgen lösen lassen – zum Ärger der Pendlerinnen und Pendler sowie der Reisenden insgesamt.



Land und Alstom unterzeichnen Vertrag

Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen und Vertreter der Alstom Transport Deutschland GmbH haben heute im Beisein von Herrn Müslüm Yakisan, Regionspräsident DACH von Alstom, und Dr. Arne Beck, Geschäftsführer NAH.SH, den Vertrag für die Herstellung und Instandhaltung von 42 neuen Elektrotriebzügen für Schleswig-Holstein in Höhe von nahezu 900 Millionen Euro unterschrieben. Damit ist der Vertrag für das erste Vergabeverfahren in der Ausschreibung Bahnnetz Mitte/Süd-West unterzeichnet – ein weiterer wichtiger Meilenstein in Sachen Verkehrswende hier im Norden. Kurz vor Vertragsschluss hatte der dänische Finanzausschuss zugestimmt, die Verkehre

des Netzes Mitte von Hamburg bis Tinglev laufen zu lassen. Die innovativen Triebzüge vom Typ Coradia Stream High Capacity sollen ab Dezember 2027 im Bahnnetz Mitte/Süd-West auf den Linien RE 7/70 zwischen Kiel, Flensburg und Hamburg und RB 61/71 zwischen Wrist, Itzehoe und Hamburg rollen. Das Bahnnetz deckt ein Drittel des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein ab. Den Zuschlag hatte Alstom Deutschland bereits Mitte Juli 2023 erhalten. Mit den hochmodernen Fahrzeugen können die Kapazitäten auf diesen wichtigen Strecken maximiert werden. Die vierteiligen elektrischen Triebzüge mit 2 doppelstöckigen und 2 einstöckigen Wagen setzen

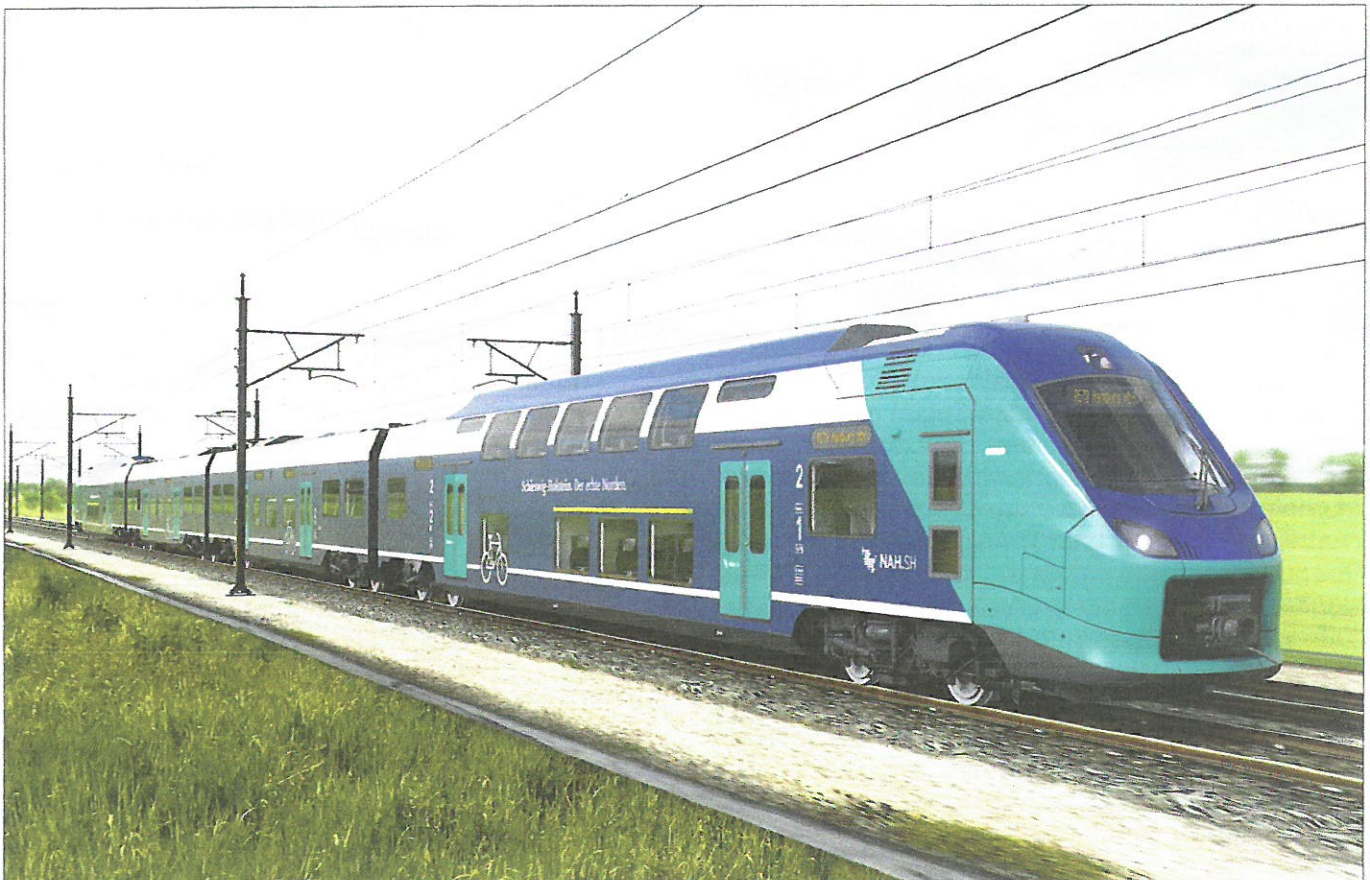
neue Maßstäbe beim Design und Komfort für die Fahrgäste. Das gesamte Vergabeverfahren für das Netz Mitte/Süd-West staffelt sich in 3 getrennte Vergaben: Mit Alstom wurde ein Unternehmen beauftragt, das die Triebzüge liefert und wartet. Gegenwärtig sucht die NAH.SH im Auftrag des Landes den Fahrzeugvorhalter, der die neuen Züge finanzieren soll und sie dann den Verkehrsunternehmen in den Bahnnetzen Mitte und Süd-West zur Verfügung stellt. Ab dem zweiten Quartal 2024 startet die Vergabe des eigentlichen Eisenbahn-Betriebs. Heute fahren auf den Bahnlinien RE 7, RE 70, RB 61 und RB 71 die beiden Bahnunternehmen DB Regio und



Von links: Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen, Müslüm Yakisan von Alstom und Dr. Arne Beck von NAH.SH

nordbahn. Deren Verkehrsverträge laufen zum Dezember 2027 aus. Die Verträge sehen nicht vor, die bisherigen Fahrzeuge weiter zu nutzen.

Info: Eva Fischer und Claudia Kolbeck, NAH.SH GmbH



So werden die 1 1/2-Decker-Elektro-Triebzüge aussehen, die ab 2027 für die NAH S-H GmbH in Schlesw.-Holst. zum Eins.kommen sollen. Foto: Alstom Transport Deutschland GmbH.

HL-live.de - Freitag, der 27. Oktober 2023

Busse bekommen den 10 Minuten Lübeck-Takt!

Bis zum Jahr 2000 sind Lübecker überdurchschnittlich häufig mit den Bussen gefahren. Dann musste gespart werden und der "Trave Takt" wurde gestrichen. Die Zahl der Fahrgäste sank deutlich. Das soll sich ab dem 10. Dezember wieder ändern.



Bausenatorin Joanna Hagen nennt dramatische Zahlen: Im Jahr 2000 nutzte jeder Erwachsene in Lübeck durchschnittlich 200 mal den Bus, im Jahr 2019 waren es nur noch 94. Das hat einen guten Grund: Die Zuschüsse wurden immer weiter abgesenkt. Entsprechend mussten Fahrten eingespart werden.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird jetzt der "Lübeck Takt" eingeführt. Tagsüber fährt dann auf den Hauptachsen jede zehn Minuten ein Bus. Im Abendverkehr wird auf 30 Minuten statt bisher 60 Minuten umgestellt. Wird das Angebot angenommen, sind später auf fünf Minuten Takte möglich.

Dazu kommen zahlreiche Optimierungen an Verbindungen. Besonders die Erreichbarkeit von Moisling wird deutlich verbessert. Dort geht zum Fahrplanwechsel die Bahnstation in Betrieb. Alle 30 Minuten fahren Züge nach Hamburg und in Richtung Hauptbahnhof. Vier Buslinien halten - abgestimmt auf den Bahn-Fahrplan - direkt an dem Haltepunkt.

Auch die Technik wird verbessert. So erhalten alle Busse einen neuen Bordcomputer, der den Standort anderer Busse anzeigt. So kann der Fahrer entscheiden, ob sich das Warten auf Umsteiger aus einer anderen Linie lohnt.

Die Bürgerschaft stellt 2,7 Millionen Euro pro Jahr für die Ausweitung des Angebotes zur

Verfügung. Die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH hat dafür fünf neue Busse gekauft und 17 neue Vollzeitstellen geschaffen.

Alle Infos zum neuen Takt gibt es unter www.sv-luebeck.de



Bürgermeister Jan Lindenau, Bausenatorin Joanna Hagen (am Steuer) und Andreas Ortz, Geschäftsführer der Stadtwerke Mobil, stellten den Lübeck-Takt am Donnerstag vor. Fotos: VG
VG 26.10.2023

HL-live.de - Montag, der 27. November 2023

Bahnhofsbrücke: Nächtliche Vollsperrung Mitte Dezember

Die Arbeiten am Neubau der Bahnhofsbrücke Lübeck schreiten weiterhin voran:

„Aufgrund des bisher reibungslosen Bauablaufs kann die Betonage des Überbaus für das zweite, westliche Brückenteil bereits im Dezember dieses Jahres und damit einen Monat früher als geplant erfolgen“, teilt die Verwaltung mit. Die Betonierarbeiten sind für die Woche vom 11. bis zum 15. Dezember 2023 vorgesehen und erfordern eine Vollsperrung der Brücke.

Die Betonage markiert einen weiteren Meilenstein im zweiten Bauabschnitt nach dem Einbau der Stahlträger im September, der ebenfalls um einen Monat vorgezogen werden konnte: In vier Nächten wurden die insgesamt acht massiven, rund 50 Tonnen schweren Stahlteile im Tandemhub mit zwei Kränen eingehoben. Bereits im Februar konnten die Gründungsarbeiten für die westliche Brückenhälfte abgeschlossen werden, gefolgt von den Schal- und Bewehrungsarbeiten an den Pfeilerscheiben und an den Widerlagern.

„Dass die Betonage des Überbaus vorzeitig stattfindet, ist eine sehr erfreuliche Nachricht und zeigt den Erfolg der sorgfältigen Planung und Umsetzung in diesem wichtigen Bauprojekt. Angesichts des termingerechten Ablaufs bin ich zuversichtlich, dass wir die neue Bahnhofsbrücke planmäßig im September 2024 fertigstellen können“, betont Bürgermeister Jan Lindenau. „Mein Dank gilt allen Beteiligten für ihren Einsatz sowie auch den Lübeckerinnen und Lübeckern für ihr Verständnis für die Einschränkungen während der Bauphase“.

Im Anschluss an die Betonage folgen die Vorbereitungen für den Querverschub des Überbaus, der im Frühjahr 2024 geplant ist. Warum und wie genau das seitliche Verschieben des bereits fertiggestellten Brückenteils abläuft, wird in einem Video unter www.luebeck.de bildlich dargestellt.

Nächtliche Sperrung der Brücke für die Betonage

Die Betonierarbeiten sind für die Woche vom 11. bis zum 15. Dezember 2023 vorgesehen und erfordern eine Vollsperrung der Brücke. Um den Verkehr tagsüber nicht zu beeinträchtigen, werden die Arbeiten nachts durchgeführt. Die Betonage erfolgt voraussichtlich in der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember. Je nach Witterung kann sich der Termin um wenige Tage verschieben. Weitere Details wird die Hansestadt Lübeck in Kürze bekanntgeben.

Webseite und E-Mail für Bürger

Zur umfassenden Information der Lübecker gibt es die Projektseite www.luebeck.de sowie die E-Mail-Adresse neue-bahnhofsbruecke@luebeck.de. Hier können Bürger werktags ihre Fragen rund um den Brückenneubau stellen und Auskünfte erhalten.

Hintergrund: Neubauprojekt Bahnhofsbrücke Lübeck

Die Lübecker Bahnhofsbrücke, Baujahr 1907, ist eine 7-Feld-Stahl-Beton-Verbundbrücke mit einer Länge von über 70 Metern. Sie ist vierspurig, mit zwei Fahrstreifen für jede Richtung, und hat auf beiden Seiten Rad- und Fußwege. Altersbedingt ist eine Erneuerung notwendig. Der Neubau erfolgt in drei Bauabschnitten und startet im Frühjahr 2021. Die Verkehrsfreigabe ist für Herbst 2024 geplant. Die Gesamtkosten betragen insgesamt rund 36,4 Millionen Euro. Da die Brücke zur Überführung der Gleise notwendig ist, beteiligt sich die Deutsche Bahn AG mit 12,7 Millionen Euro an den Gesamtkosten. Die Hansestadt Lübeck trägt somit 23,7 Millionen Euro.



Die Betonierarbeiten sind für die Woche vom 11. bis zum 15. Dezember 2023 vorgesehen und erfordern eine Vollsperrung der Brücke. Um den Verkehr tagsüber nicht zu beeinträchtigen, werden die Arbeiten nachts durchgeführt. Foto: HL

Presseamt/red. 23.11.2023

HL-live.de - Freitag, der 8. Dezember 2023

Bahnhofsbrücke: Zweite Brückenhälfte wird betoniert

Der Neubau der Bahnhofsbrücke erreicht seinen nächsten Höhepunkt: In der Woche vom 11. bis 15. Dezember wird der Überbau der zweiten, westlichen Brückenhälfte betoniert. Damit liegt das Projekt nach Auskunft der Stadt einen Monat vor dem ursprünglichen Zeitplan. Die Betonierarbeiten beginnen voraussichtlich am Nachmittag des 14. Dezember 2023 um 16:00 Uhr und dauern voraussichtlich bis zum frühen Morgen des 15. Dezember 2023 um 08:00 Uhr an.

Witterungsbedingt kann sich der Termin um wenige Tage verschieben. Die Hansestadt Lübeck bittet um Verständnis für die notwendigen Arbeiten und mögliche Beeinträchtigungen.

Ulrike Schölkopf, Projektleiterin für den Neubau der Bahnhofsbrücke, ist stolz auf den zügigen Baufortschritt: „Wir arbeiten bereits seit Januar 2021 an der neuen Brücke – umso mehr freut es mich, dass wir nach knapp drei Jahren Bauzeit keine Verzögerungen im Bauablauf haben und sogar schneller vorankommen als geplant. Das ist eine tolle Leistung für ein Projekt dieser Größenordnung.“

Zwei Betonpumpen im Einsatz

Wie schon bei der Betonage des ersten, östlichen Brückenteils im Juni 2022 erfolgt der Einbau mit zwei Betonpumpen, die den Beton von den Transportfahrzeugen zur Einbaustelle befördern. „Insgesamt müssen 950 Kubikmeter Beton zur Baustelle transportiert werden – das entspricht etwa 110 Lkw-Fuhren“, erklärt Schölkopf. Nach etwa 24 Stunden ist der Beton begehbar und bereits leicht belastbar. In den folgenden Tagen und Wochen nimmt die Festigkeit weiter zu, so dass anschließend die Geh- und Radwege hergestellt werden können.

Da eine der beiden Betonpumpen auf dem östlichen Brückenteil aufgestellt wird, ist während der Arbeiten eine Sperrung für den Straßenverkehr erforderlich. Um den Tagesverkehr und den Baustellenbetrieb nicht gegenseitig zu gefährden, finden die Arbeiten nachts statt.

Nächtliche Sperrung und Umleitung

Die Bahnhofsbrücke wird voraussichtlich vom 14. auf den 15. Dezember 2023 in der Zeit von 20:00 Uhr bis 05:00 Uhr des Folgetages für den Straßenverkehr gesperrt. Für die Dauer der Arbeiten wird eine Umleitung über die Marienbrücke eingerichtet und ausgeschildert. Der Fuß- und Radweg bleibt während der Baumaßnahme uneingeschränkt nutzbar. Tagsüber kann die Bahnhofsbrücke wie gewohnt befahren werden. Da der Beton bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt oder zu starkem Regen nicht sicher eingebracht werden kann, können sich die Arbeiten und die damit verbundene Sperrung um wenige Tage verschieben.

Ausblick: Nächste Schritte auf der Baustelle

Nach dem Betonieren der westlichen Brückenhälfte folgen die Vorbereitungen für den Verschluss

des Überbaus, der im Frühjahr 2024 geplant ist. Dabei wird das erste Brückenteil an das zweite Teilbauwerk herangeschoben. Die offizielle Verkehrsfreigabe der neuen Bahnbrücke ist planmäßig für Herbst 2024 vorgesehen.

Webseite und E-Mail für Bürger

Zur Information der Lübecker gibt es die Projektseite www.luebeck.de sowie die E-Mail-Adresse neue-bahnbruecke@luebeck.de. Hier können Bürger werktags ihre Fragen rund um den Brückenneubau stellen und Auskünfte erhalten.

Hintergrund: Neubauprojekt Bahnbrücke Lübeck

Die Lübecker Bahnbrücke, Baujahr 1907, ist eine 7-Feld-Stahl-Beton-Verbundbrücke mit einer Länge von über 70 Metern. Sie ist vierspurig, mit zwei Fahrstreifen für jede Richtung, und hat auf beiden Seiten Rad- und Fußwege. Altersbedingt ist eine Erneuerung notwendig. Der Neubau erfolgt in drei Bauabschnitten und startet im Frühjahr 2021. Die Verkehrsfreigabe ist für Herbst 2024 geplant. Die Gesamtkosten betragen insgesamt rund 36,4 Millionen Euro. Da die Brücke zur Überführung der Gleise notwendig ist, beteiligt sich die Deutsche Bahn AG mit 12,7 Millionen Euro an den Gesamtkosten. Die Hansestadt Lübeck trägt somit 23,7 Millionen Euro.



In der Woche vom 11. bis 15. Dezember erhält das westliche Brückenteil der Bahnbrücke seinen Betonüberbau. Nächtliche Vollsperrung voraussichtlich vom 14. auf den 15. Dezember 2023. Foto: HL/Archiv

HL/red. 07.12.2023

HL-live.de - Montag, der 27. November 2023

Testbetrieb mit vollelektrischem Oberleitungs-Lastwagen

Die Deutsche Post und DHL hat heute vom Hersteller Scania einen vollelektrischen Oberleitungs-Lastwagen übernommen, der bereits ab dieser Woche in den Testbetrieb geht. Das Fahrzeug wird täglich jeweils in beide Richtungen entlang der Teststrecke auf der A1, dem „eHighway SH“, fahren und währenddessen über die Oberleitung zusätzlichen Strom gewinnen.

Dabei kommt es zu einer Premiere auf der Strecke: der von Scania nun gelieferte Lastwagen ist mit einem rein elektrischen Antrieb ausgestattet.



„Das Fahrzeug verfügt über neun Batterie-Pakete mit einer Gesamtkapazität von 297kWh“, erläutert Stefan Ziegert, Projektmanager für nachhaltige Transportlösungen bei Scania Deutschland. Die maximale Reichweite beträgt bis zu 250 Kilometer. Abhängig von der Beladung, Fahrbahnuntergrund und Wetter.

Der Bonner Konzern wird den vollelektrischen Oberleitungs-Lastwagen der neuesten Generation auf einer Strecke von täglich insgesamt über 80 Kilometer einsetzen. Dabei fährt er sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückweg entlang der pro Fahrtrichtung fünf Kilometer langen Teststrecke zwischen Lübeck und Reinfeld. Es werden sowohl Brief- als auch Paketsendungen zu drei verschiedenen Verteilzentren zwischen Hamburg und Lübeck transportiert.



Insgesamt kann der 29-Tonner rund 750 – 900 Paketsendungen laden. Der Lastwagen mit dem Pantograph auf der Fahrerkabine wird mit Beginn der Pilotphase von Dienstag bis Freitag im Einsatz sein und langfristig an sechs Tagen in der Woche. Über Nacht wird er zusätzlich über eine mobile Ladestation am Briefzentrum Lübeck aufgeladen.

Ingo Kutsch, Leiter der Deutsche Post und DHL Niederlassung Kiel, sagt: „Wir wollen unsere Emissionen weiter reduzieren und stehen selbstverständlich bereit, dafür auch neue Technologien zu testen. Somit beteiligen wir uns gerne an Forschungsprojekten zur weiteren Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs. Damit wir auch weiterhin in Klimaschutz und Nachhaltigkeit investieren können, hoffen wir auf eine Novelle des Postgesetzes, die uns tragfähige Rahmenbedingungen für die langfristige Etablierung von zukunftsweisenden Lösungen ermöglicht.“

DHL/red. 22.11.2023

Fotos: Christian Bendel / Deutsche Post DHL

KulturLokschuppen Neumünster

Vom 10.-12. November fand die 83. Tagung des Verbands Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) in Neumünster statt. Über 100 Teilnehmer fanden den Weg in den hohen Norden, um informative und ereignisreiche Tage zum Thema „Eisenbahn“ zu erleben. Als Gastgeber der Veranstaltung luden wir am Samstag zu einer Besichtigung unseres weitläufigen Geländes ein. Im herbstlichen Dunkel und überlagert von den Rauchschwaden unserer ältesten Dampflokomotive O&K 7685 „Finchen“ (Bj. 1919) präsentierten sich mehrere Museumsfahrzeuge auf unserer Drehscheibe und erzeugten eine wunderbar lebendige Bahnatmosphäre. Bei einem Glühwein mit oder ohne Schuss konnten sich die Teilnehmer aufwärmen.





Hans-Harald Kloth

**Die ostholsteinische Bäderbahn Bad Schwartau – Neustadt (Holstein)
Von der Planung bis zur Eröffnung der Vogelfluglinie**

Ein Buch für Eisenbahnfreunde und heimatkundlich am Raum Ostholstein interessierte Leser

232 Seiten im Format 21 x 30 cm (DIN A4) Hardcover mit 225 Fotos sowie diversen Zeichnungen, Tabellen, Grafiken und Faksimiles historischer Dokumente. Preis: 39,00 €

BahnWerk-Verlag Peter Lindemann e.K. www.bahnwerk-verlag.de info@bahnwerk-verlag.de

Das Kapitel 1 (Der lange Weg zur Bäderbahn, 56 Seiten) verdeutlicht, dass schon zu früheren Zeiten die unterschiedlichen Interessen wichtige Infrastrukturmaßnahmen verzögert bzw. verhindert haben. Bereits in den 1890er-Jahren scheiterten die ersten Projekte, die den aufstrebenden Badeorten Nienendorf (Ostsee), Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug des oldenburgischen Fürstentums Lübeck einen Bahnanschluss verschaffen sollten, an finanziellen Mitteln, mangelnder Rentabilität und dem Umstand, dass wegen der unterschiedlichen Wünsche der einzelnen Dorfschaften ein gemeinsames Auftreten der betroffenen Gemeinden gegenüber der Landesregierung unterblieb.

1909 wurde die Lübeck-Neustädter Eisenbahn AG gegründet, die Neustadt (H) mit Bad Schwartau verbinden wollte. Im gleichen Jahr bildete sich in Lübeck ein deutsch-dänisches Komitee zwecks Förderung einer internationalen Eisenbahnverbindung, der sogenannten Fehmarnroute von Hamburg über Lübeck, Fehmarn, Laaland nach Kopenhagen. Diese Fehmarnroute musste aus Sicht der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Altona unbedingt verhindert werden, da sie die privaten Konkurrenten (Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft, Lübeck-Neustädter Eisenbahn AG und Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft) begünstigt hätte. Daher versagte Preußen der Lübeck-Neustädter Eisenbahn AG die beantragte Konzession und entschloss sich, die Bäderbahn selbst zu bauen, um das „Heft des Handelns“ selbst zu behalten.

Als 1913 der Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Oldenburg und dem Königreich Preußen zum Bau der Bäderbahn geschlossen wurde, setzte man den Baubeginn auf den Herbst 1914 fest. Doch am 1. August 1914 begann mit dem Ersten Weltkrieg die Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts. Als 1919 endlich Frieden herrschte, konnte die junge Weimarer Republik, die unter den Kosten des verlorenen Krieges litt, den geplanten Bahnbau aus finanziellen Gründen nicht sofort realisieren. Erst 1925 fanden die feierlichen Teileröffnungen von Bad Schwartau bis Haffkrug und am 31. Mai 1928 die Inbetriebnahme der Reststrecke Haffkrug – Neustadt (H) statt.

In den Kapiteln 2 (Die Bäderbahn bis 1945, 67 Seiten) und 3 (Die Bäderbahn 1946 bis Mai 1963, 89 Seiten) werden die Bahnanlagen bzw. deren Veränderungen beschrieben, ergänzt durch Gleispläne aller Bahnhöfe und Zeichnungen zu Gebäuden. Die Wechselbeziehung zwischen Eisenbahn und Wirtschaftsraum wird ausführlich in den Unterkapiteln Verkehrsaufkommen betrachtet, sodass viel über die Region zu erfahren ist, die diese Bahn erschlossen hat. Grafiken und zahlreiche Tabellen zur Bevölkerungsanzahl, zum Personen- und Güterverkehr bereichern das Kapitel. Die Unterkapitel Betrieb beschäftigen sich jeweils mit den Reise- und Güterzügen, den Betriebsmitteln und machen Angaben zur Zugbildung. Neben Faksimiles von Fahrplänen sind hier sehr viele bisher unveröffentlichte Aufnahmen von Zügen aus dem letzten Jahr des Dampfbetriebes von 1962 zu sehen.

Mit der Eröffnung der Vogelfluglinie änderte sich der Charakter der Strecke. Die einst beschauliche Nebenbahn der 1930er-Jahre wurde für Jahrzehnte zur „Rollbahn“ für den internationalen Durchgangsverkehr. Über die weitere Entwicklung nach 1963 informiert ein kurzer Ausklang (12 Seiten). Abgerundet wird das Buch mit einem ausführlichen Quellen- und Abkürzungsverzeichnis.