

REGEL-EINSATZ DER NEUEN STADLER-AKKU-TRIEBZÜGE IN SCHLESWIG-HOLSTEIN HAT BEGONNEN

Nach langer Anlauf- und Vorbereitungszeit hat der planmäßige Einsatz von ersten der neuen Batterie-Eisenbahn-Triebzüge in Schleswig-Holstein im Oktober 2023 begonnen. Eigentlich war diese Maßnahme bereits für den März 2023, ganz ursprünglich sogar für den Dezember 2022 vorgesehen, verzögerte sich aber durch Liefer-, Abnahme- und Personalausbildungs-Probleme bis in den Herbst dieses Jahres. Nun sind die ersten Einheiten der o.a. Neubau-Triebzüge tatsächlich planmäßig im sogenannten „Akku-Netz Los Ost“ der schleswig-holsteinischen Landes-SPNV-Gesellschaft „NAH.SH GmbH“ unterwegs.

Das genannte Unternehmen hat bei der Firma CEO Stadler Deutschland GmbH die Konstruktion und den Bau von insgesamt 55 jeweils zweiteiligen Triebzügen mit batterie-elektrischem Antrieb in Auftrag gegeben. Die beiden Fahrzeugteile dieser Triebzüge sind jeweils vierachsrig. Das Fahrzeugteil A trägt auf dem Dach einen Stromabnehmer und ist mit einem Batteriesystem verbunden. Dieser Fahrzeugteil trägt die Baureihenbezeichnung 826. Das Fahrzeugteil B trägt ebenfalls auf dem Dach drei Batteriesysteme, die den Fahrstrom zur Fortbewegung der beschriebenen Neubau-Triebzüge liefern. Dieses Fahrzeugteil verfügt über die Baureihenbezeichnung 526, die auch hauptsächlich für den Gesamt-Triebzug im Sprachgebrauch verwendet wird. Die neuen 526-Triebzüge tragen außerdem die Stadler-Typenbezeichnung FLIRT 3 BEMU SH und verfügen jeweils über insgesamt 131 Sitzplätze, einen Fahrrad- und Mehrzweckbereich, Rollstuhlplätze und ein barrierefreies Universal-WC mit Wickeltisch.

Die o.a. Triebzüge werden auch kurz als „FLIRT AKKU´S“ (abgeleitet vom Triebzug-Typ „FLIRT“), aber auch als „BEMU´S“ tituiert, was der englischen Bezeichnung als „Batterie-Electric-Multiple-Units“ gleichkommt. Ihre Hochleistungs-Batterien über den im A-Fahrzeugteil vorhandenen Bügel-Stromabnehmer (Pantographen) werden vor allem aus den Fahrdrabt-Anlagen des elektrischen DB-Oberleistungs-Betriebes mit Strom gespeist, was vor allem beim Aufenthalt der BEMU-Fahrzeuge in Bahnhöfen mit o.a. Anlagen geschieht. Die Aufladung über die Oberleitungen geschieht mittels Pantographen schnell und die Stromeinspeisung reicht auf jeden Fall für die Fahrt bis zum nächsten Berührungspunkt mit Strom-Oberleitungen. Grundsätzlich können sich die neuen 526-Akku-Triebzüge im Fahrgastbetrieb über eine Entfernung von mind. 80 Kilometern ohne erneute Batterieaufladung bewegen. Die Aufladung ist nicht nur während der Aufenthaltszeiten in den Bahnhöfen mit Oberleitungsbetrieb möglich, sondern auch während der BEMU-Fahrt über die mit Fahrleitung versehenen Gleise dieser Bahnhöfe, wofür in Schleswig-Holstein einige Gleise von Bahnhöfen mit Oberleitungsbetrieb zusätzlich damit ausgerüstet wurden oder es wurden angrenzende Streckengleise damit auf einigen Kilometern ganz neu ausgerüstet (Büchen, Kiel, Flensburg). Auch Bahnhöfe, die bislang noch über keinerlei Anlagen für elektrischen Oberleitungsbetrieb verfügten, wurden damit zur Strom-Speisung der BEMU-Batterien versehen. Dieses betraf und betrifft die Bahnhöfe in Heide/Holst., Husum und Tönning, wo sogen. „Oberleitungs-Inseln“ (OLI) geschaffen wurden.

Die Instandhaltung der neuen schleswig-holsteinischen BEMU-Züge übernimmt im Auftrag des Landes S-H bzw. von deren NAH.SH die Firma Stadler, die hierfür eine neue Werkstatt in Rendsburg errichtet. Sie wird im Frühjahr 2024 den Betrieb aufnehmen. Bis dahin wird die Wartung der o.a. Neubau-Züge übergangsweise in Kiel wahrgenommen. Äußerlich tragen sie die grün-blaue Farbgebung der NAH.SH GmbH. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h, wodurch sie den SPNV in Schleswig-Holstein spürbar beschleunigen. Wenn hier alle 55 BEMU-Züge ausgeliefert und im Einsatz sind, werden 10,4 Mio. Zug-Km von bisherigem Betrieb mit Diesel-Triebfahrzeugen auf Fahrzeuge mit elektrischem Batterie- bzw. Akku-Antrieb (BEMU-Züge) umgerüstet- das entspricht 40 % Zug-Km im ges. Schleswig-Holstein. 68 % der Bahnlinien werden hier damit elektrisch betrieben und das nördlichste Bundesland steigt dadurch im bundesweiten Flächenlandvergleich vom letzten auf den zweiten Platz, was den Elektrifizierungsanteil der Bahnstrecken betrifft. Auf dem ersten Platz befindet sich hier das Saarland. Der Traum vom ehrgeizigen Projekt jüngerer schleswig-holsteinischer Verkehrspolitik zur Elektrifizierung der Verkehre und nicht der Strecken, geht damit in Erfüllung. Erste Planungen dafür begannen 2015.

Das Schleswig-Holstein nun im Eisenbahnverkehr nahezu schweizerische Verhältnisse mit fast ausschließl. elektrischem Fahrbetrieb bietet, ist einzig dem jetzt begonnenen BEMU-Fahrzeugeinsatz zu verdanken, der einen derartigen Betrieb ohne die kostenintensive, planerisch langwierige und bautechn. aufwändige Ausrüstung von Strecken für Oberleitungsbetrieb mit ortsfesten Anlagen möglich macht. Weltweit wird das nun in Schleswig-Holstein erstmals in dieser Form praktiziert. Insgesamt werden hier künftig elf Strecken im BEMU-Betrieb befahren.

Die BEMU-Fahrzeuge werden von der NAH-SH den Bahnunternehmen, die sie mit den SPNV-Zugleistungen auf den o.a. Strecken beauftragt hat, für diese Leistungen zur Verfügung gestellt. Die erste Serie von 526-Triebzügen, die insges. 26 Fahrzeug-Einheiten umfaßt, und bereits zur Verfügung steht bzw. sich in der Auslieferung befindet (Triebzüge 526 001-026) geht in den Betrieb der Firma „Erix Holstein GmbH“, die seit Dezember 2022 den SPNV auf den Strecken Kiel – Lübeck – Lüneburg und Kiel – Oppendorf im Auftrag der NAH.SH wahrnimmt.

Die ersten der o.a. Neubau-Triebzüge wurden im Sommer 2023 geliefert. Am 31.8.2023 schloss das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) das langwierige Typenzulassungs-Verfahren für 526-BEMU-Fahrzeuge ab. Sie konnten nun unbeschränkt zum Einsatz kommen. Mit bereits zur Verfügung stehenden Einheiten dieses Typs begann „erixx“ daraufhin sofort die Ausbildung von Lokführern zur Bedienung und Fortbewegung dieser neuen Stadler Akku-Flirt´s. Zwei Einheiten davon (526 005 und 526 011) wurden bereits am bundesweiten „Tag der Schiene“ am 16.9.2023 im Kieler Hbf der Öffentlichkeit vorgestellt und 1.10.2023 begann erixx mit der Einheit 526 010 zwischen Kiel Hbf und Oppendorf auf der Linie RB 76 auch den ersten planmäßigen BEMU-Betrieb.

Es schloss sich am 22.10.2023 erster planmäßiger BEMU-Einsatz durch erixx auf der Bahnverbindung Kiel – Lübeck – Lüneburg an.

Offiziell begann er hier dann am 23.10.2023 mit dem Einsatz von zwei BEMU-Einheiten, die aus zwei zusammengekuppelten 526-Triebzügen (526 004 und 015 sowie 526 012 und 014) bestanden.

Die aus den Triebzügen 526 012 und 526 014 bestehende Gesamt-BEMU-Einheit wurde in Kurs des erixx-Zuges Erx 21 019 (Kiel – Lübeck – Lüneburg) mit Abfahrt um 11.41 Uhr in Kiel Hbf bis Malente-Gremsmühlen am 23.10.2023 auch vom schleswig-holsteinischen Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen begleitet. Zahlreiche weitere Gäste aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft fuhren auf der Gesamtstrecke oder anderen Teilstrecken mit und machten sich von den neuen Fahrzeugen ihr Bild. Natürlich waren auch Vertreter von erixx, der NAH.SH und der Konstruktionsfirma CEO Stadler Deutschland (dem 526-Erbauer) dabei. Ebenso von der Landesnahverkehrsges. Niedersachsen (LNVG), die am gesamten beschriebenen Projekt für den künftigen Akku-Zugbetrieb in Schleswig-Holstein beteiligt ist, weil die BEMU-Einheiten auf der Verbindung Kiel – Lüneburg in deren Streckenabschnitt Hohnstorf/Elbe – Echem – Lüneburg im Bereich des Bundeslandes Niedersachsen fahren.

Fünf 526-Einheiten befinden sich nun im täglichen erixx-Einsatz. Eine einzelne Einheit auf der Strecke Kiel – Oppendorf (RB-Linie 76) und vier weitere jeweils zwei zu einer Gesamteinheit mit zwei Einzeleinheiten zusammengekuppelt auf der Verbindung Kiel – Lübeck – Lüneburg (RE 83 Kiel – Lüneburg und RB 84 Kiel – Lübeck).

Ab Ende November 2023 soll sich der BEMU-Einsatz auf dieser Verbindung um zwei Drittel steigern und ab 12.2.2024 sollen hier dann ausschl. 526-Triebzüge im SPNV fahren. Sie ersetzen hier insgesamt 25 Dieseltriebzüge einer sogenannten „Transferflotte“, mit der „erixx“ die o.a. RE- und RB-Linien bislang betrieb. Bei diesen Dieseltriebzügen handelte und handelt es sich um Fahrzeuge der Baureihen 648.3 und 648.4 (Typ LINT 41), die der Kieler Nordbetrieb der DB Regio AG leih- und übergangsweise bis zur BEMU-Inbetriebnahme zur Verfügung stellte bzw. noch zur Verfügung stellt.

Die o.a. Inbetriebnahme von allen von der NAH.SH bei CEO Stadler Deutschland bestellten 526-Fahrzeugen soll noch im Verlauf des Jahres 2024 abgeschlossen sein, womit sich der Dieselbetrieb auf Schleswig-Holsteins Eisenbahnstrecken weitestgehend reduzieren wird. Lange Jahre hindurch wurde hier im ausschl. Dieselbetrieb gefahren. Längst vorbei und nun auf beschleunigtem Weg zu äußerst überschaubarem Diesel-Restbetrieb.

Zum Jahreswechsel 2023/2024 wird auch der SPNV der Strecke Bad Oldesloe – Bad Segeberg – Neumünster auf BEMU-Betrieb umgestellt. Hier fahren bislang noch die LINT-Dieseltriebzüge des Unternehmens „Nordbahn“ (NEB). Das nun nicht mehr lange; denn die Firma NEB wird zum Fahrplanwechsel LINT-Triebzüge der erwähnten „Transferflotte“ erhalten und ab Jahreswechsel auf ihren Strecken Bad Oldesloe – Neumünster und Neumünster – Heide – Büsum auch mit der Umstellung auf BEMU-Betrieb beginnen. Zunächst wie gesagt zwischen Bad Oldesloe und Neumünster. Der Bahnhof Bad Oldesloe wird dann dadurch planmäßig nur noch von elektrisch angetriebenen Eisenbahn-Triebfahrzeugen angelaufen (schweizerische Verhältnisse...).

Auch in Lübeck reduziert sich der Einsatz von mit Dieselmotoren betriebenen Eisenbahn-Fahrzeugen durch die BEMU-Züge weiter. Planmäßig verbleiben Diesel-Triebfahrzeuge hier nur noch auf den Strecken von Lübeck nach Neustadt/H. und Bad Kleinen sowie im Rangierbetrieb in den Lübecker Häfen und im Güterwageneinsatz nach/von Lübeck-Schlutup sowie bei einzelnen Güterzügen innerhalb vom Lübecker Stadtgebiet und bei einzelnen Privat-Güterzügen des Baustoff-Transportes nach/von Lübeck.

Bei aller (vielleicht auch durchaus verständlichen) Euphorie und Freude über die beschriebene Umstellung von weiten Bereichen schleswig-holsteinischen Eisenbahnbetriebes auf batterie-elektrischen Betrieb wird auch in der aktuellen Presse-Berichterstattung völlig vergessen und bleibt es unerwähnt, daß es das alles bereits einmal hier gegeben hat: Die Deutsche Bundesbahn setzte ab Sommer 1957 neu entwickelte und erbaute vierachsige Triebwagen mit Batterie- und Akku-Antrieb auf nicht wenigen ihrer Strecken in Schleswig-Holstein ein. Es handelte sich um Fahrzeuge der Baureihe ETA 150, ab 1968 als Baureihe 515 bezeichnet. Passend zu ihnen wurden ebenfalls vierachsige, antriebslose Steuerwagen in Dienst gestellt, die die Baureihenbezeichnung ESA 150 bzw. 815 erhielten.

Es war damals geplant, auf den DB-Strecken in den Bereichen von Kiel, Neumünster, Rendsburg und Husum 12 ETA 150 und 11 ESA 150 einzusetzen. Das Bahnbetriebswerk Husum wurde zum zentralen Werkstatt- und Wartungs-Stützpunkt für die zur Bundesbahndirektion Hamburg gehörenden ETA/ESA 515- und 815-Fahrzeuge. Hier waren 1964 insgesamt 17 ETA und 16 ESA stationiert, 1980 waren es 15 ETA und 14 ESA. Sie kamen auf zahlreichen DB-Strecken in Schleswig-Holstein zum Einsatz. Im Norden bis Flensburg und Bredstedt, im Westen bis St.-Peter-Ording und Büsum, im Osten bis Neustadt/Holstein und im Süden bis Bad Oldesloe und Trittau. Über die Strecke von Kiel erreichten die damaligen Schleswig-Holstein-„Akku´s“ auch regelmäßig Lübeck.

Für ihren Betrieb gab es in einigen schleswig-holsteinischen Bahnhöfen Batterie-Ladeanlagen; denn Lademöglichkeiten über elektrischen Oberleitungsbetrieb mit Fahrdrähten bedeuteten noch Zukunftsmusik. Soweit war die Technik damals noch nicht und in Schleswig-Holstein gab es ohnehin seinerzeit noch keine einzige Strecke mit elektrischem Oberleitungsbetrieb. In den damaligen ETA-Fahrzeugen existierte noch eine völlig andere Batterietechnik als in den heutigen BEMU-Zügen. Die Batterien in den DB-ETA's waren groß u. sehr schwer, nahmen in diesen Triebwagen viel Platz u. Gewicht ein. Die Ladeanlagen für ihre Batterien waren wartungs- u. kostenintensiv. Dennoch bewährten sich die ETA-Triebfahrzeuge, die die DB auch über Schleswig-Holstein und die BD Hamburg hinaus in vielen anderen Direktionsbezirken einsetzte recht gut. Sie fuhren als Einzeltriebwagen, oft aber mit Steuerwagen, teilweise auch mehrteilig und kamen nicht selten auch in Eilzugkursen zum Einsatz. Das auch in Schleswig-Holstein, wo unter anderem ein Eilzuglauf mit Akku-Triebwagen von Heide bis Neustadt u. zurück, also quer durch Holstein von West nach Ost u. umgekehrt berühmt wurde. Ebenso ein ETA-Kurs von Bad Oldesloe nach Büsum.

Auf der anderen Seite war aber in Zeiten früher Bundesbahn der Dieselbetrieb ungleich billiger und wirtschaftlicher.

Aspekte des Klimaschutzes und CO₂-Ausstosses spielten damals noch keine Rolle und im gesamten DB-Betriebsgefüge war der Einsatz von Akku-Fahrzeugen, trotzdem er sich insgesamt recht umfangreich präsentierte, gegenüber dem Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen u. dem von Triebfahrzeugen im elektrischen Oberleitungsbetrieb nicht so prägnant. Die alte DB stellte auch die einzige europäische Bahnverwaltung mit umfangreichem elektr. Batterie-Fahrzeug-Einsatz dar. Im Ausland gab es so etwas nur sehr vereinzelt bis (meistens) gar nicht und auch die Deutsche Reichsbahn in der DDR setzte derartige Fahrzeuge nur aus übrig gebliebenen Restbeständen alter Vorkriegs-DR äußerst bescheiden ein. Die Alt-Reichsbahn der Jahre 1920-1945 hatte ETA-Züge noch aus preuß. Länderbahn-Zeiten übernommen, in denen doch an mehreren Stellen derartige Züge verkehrten, wenn auch bei weitem nicht so umfangreich wie später bei der DB.

Da die Batterie-Technik nur den Fahrzeugeinsatz auf der geringen Entfernung ermöglichte und sich die Batterie-Ladevorgänge mit viel Zeitaufwand vollzogen, war ein ETA-Einsatz auch bei der DB hauptsächlich nur im Personen-Nahverkehr möglich. Die DB konzipierte zwar sogar eine Kleinserie derartiger Fahrzeuge, die von Form und Ausstattung Fernverkehrs-Fahrzeugen ähnelten (ETA 176 bzw. 517), verwendete aber auch diese ETA's aussch. im Nahverkehr. Und sie überlegte zusammen mit der Fahrzeug- u. Batterieindustrie sogar noch Weiterentwicklungen von Triebzügen mit Batterieantrieb für eine Ausweitung des Einsatzes auf Strecken ohne elektrischen Ober- u. Fahrleitungsbetrieb, zumal auch eine gewisse Ausdünnung u. Reduzierung vom Personenverkehr auf derartigen Strecken begann und schnell voran schritt. Für den dort noch verbleibenden Personenverkehr gab man aber dem doch (damals noch) kostengünstigeren Dieselbetrieb den Vorrang, für den sich inzwischen optimale Fahrzeugentwicklungen durch die spätere Baureihe 628 abzeichneten.

Das betraf auch besonders Schleswig-Holstein, wo sich die Stromkosten für die ETA-Batterie-Ladeanlage immer mehr verteuerten. Hier konnte dieser Strom nicht aus DB-eigenen Bahnkraftwerken bezogen werden, weil es hier so etwas nicht gab. Der Strom für d. ETA-Ladeanlagen in Schlesw.-Holst. lieferte die Firma „Schleswag“ und das zu immer höheren Preisen, was d. BD Hamburg d. Entscheidg. brachte, sich v. ETA-Betrieb völlig zu verabschieden.

Auch eine angestrebte Tzf.-Baureihenbereinigung spielte hierfür eine gewisse Rolle u. ebenso die Tatsache, daß die Bundesbahndirektion Hamburg ab dem Beginn der 1980er in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium des Landes in beginnende konkrete Planungen für ein „Regional-Schnell-Bahn“-Netz (RSB) mit festen Fahrplan-Taktzeiten und unter Einsatz von neuen 628-Dieseltriebzügen eintrat. Der bisherige Einsatz von Akku-Triebwagen wurde in dieser Situation schnell zum Auslaufbetrieb. Und bis zum Juni vom Jahr 1984 trennte sich die Bundesbahndirektion Hamburg tatsächlich von ihrem gesamten ETA-Betrieb. Mit dem Wechsel auf den Sommerfahrplan 1984 am 3.6.1984 gab sie alle bei ihr noch vorhandenen und eingesetzten 515- und 815-Fahrzeuge in andere Direktionsbezirke ab. Der Betrieb mit durch Batterie angetriebene Eisenbahn-Fahrzeuge war damit in Schleswig-Holstein zunächst beendet.

Die Nachfolge der o.a. Fahrzeuge, also der 515 und 815, traten hier zunächst kurze „Silberling“-Wendezüge mit 212- Diesellokomotiven an, bis diese im Jahre 1987 durch neue 628.2-Dieseltriebzüge abgelöst wurden, die in Schleswig-Holstein erstmals im gesamten damaligen DB-Bereich zum Einsatz kamen u. hier mit dem neuen RSB-Betrieb eine ganz andere u. erfolgreiche Ära vom SPNV einleiteten, die in Schleswig-Holstein bis heute anhält, wenngleich die 628-Triebzüge hier auch schon wieder längst Geschichte sind.

In anderen Bereichen vom alten Bundesbahngebiet fand das schleswig-holsteinische RSB-Modell mit weitgehendem 628-Einsatz schnell Nachahmung und verdrängte auch in anderen der damaligen Bundesländer nach und nach den Betrieb mit Akku-Triebwagen. Aber auch weitere Streckenstilllegungen sowie weitere Rationalisierungsmaßnahmen trugen zu dieser Entwicklung bei. Der o.a. Betrieb bildete bei der DB schließlich nur noch einen immer weniger geliebten „Fremdkörper“, von dem sich die Bundesbahn schrittweise, aber durchaus beschleunigt trennte: Es dauerte aber dann doch noch bis in die Zeit der Deutschen Bahn AG, bis bei der die letzten Akku-Triebwagen im Sept. 1996 ausgemustert wurden. Nun konzentrierte sich der elektrische Fahrbetrieb bei der DB nur noch auf solchen mit Oberleitungen bzw. (bei der Hamburger S-Bahn) mit Stromschienen. Da war der Akku-Fahrzeug-Einsatz in der BD-Hamburg aber schon längst vorbei.

Insgesamt hatte die DB 238 ETA-Fahrzeuge und 224 ESA-Fahrzeuge im Betrieb. Die zwischen 1955 und 1965 in Dienst gestellten 230 Serien-Fahrzeuge der Baur. ETA 150 (später als 515 bezeichnet) teilten sich in drei Bauserien mit versch. hohen Batterie-Ladepkapazitäten auf. Die stärksten von ihnen konnten bis zu 500 km (!) mit einer vollen Batterie-Ladung zurücklegen. Nach Ausmusterung aller 515 bei der DB blieben wenige Exemplare noch als Museums-Fahrzeuge erhalten, sind aber nicht mehr betriebsfähig. Andere 515-Exemplare wurden an Privatbahnen verkauft und dort zu Diesel-Triebwagen umgebaut, als die sie aber heute auch nicht mehr im Einsatz sind.

Der Vollständigkeit halber muß noch erwähnt werden, daß es in Schleswig-Holstein außerhalb der DB noch ein zweites Bahnunternehmen gab, das hier in Bundesbahnzeiten moderne elektrische Triebwagen mit Batterieantrieb einsetzte. Die „Alsternordbahn GmbH“ (ANB) verwendete für den Personenverkehr auf ihrer 1953 fertiggestellten Strecke Ulzburg Süd - Hamburg-Ochsenzoll ebenfalls 1953 bei den MaK-Werken in Kiel gebaute vierachsige Triebwagen mit elektrischem Batterieantrieb. Die ANB wickelte auf ihrer am nordöstl. Rand von Hamburg, aber in Holstein und hier weitgehend im Gebiet der heutigen Stadt Norderstedt verlaufenden Bahnlinie dichten vorortbahnmäßigen Betrieb im Anschluss an die Hamburger U-Bahn ab u. glaubte, daß für diesen Betrieb Akku-Triebwagen am besten geeignet waren. Sie bewährten sich hier aber nach anfänglichen Erfolgen letztlich doch nicht so gut. Hinzu kam, daß die ANB bald eng mit der benachbarten AKN-Eisenbahn verbunden u. verzahnt war. Die AKN beschaffte ab Beginn der 1960er größere Serien von neuen Man-Diesel-Schienenbussen. Daran schloss sich die ANB schließlich an und ersetzte ihre Akku-Triebwg. nach relativ kurzer Einsatzdauer bereits bis 1967 durch neue MAN-Diesel-Schienenbusse.

Die ANB-Akku-Triebwagen wurden anschließend alle verschrottet, da andere bundesdeutsche Privatbahnen kein Interesse an einer Übernahme u. Weiterverwendung dieser noch recht jungen Fahrzeuge zeigte. Diesel war damals „in“.... Und es gab damals keine andere bundesdeutsche Privatbahn mit dem Einsatz von Batterie-Triebwagen.

Auf die beschriebene Weise begann die ANB sogar vier Jahre früher als die DB mit dem Akku-Eisenbahnbetrieb in Schleswig-Holstein, beendete ihn aber (1967) auch weitaus früher als die Bundesbahn, die sich hier 1984 von ihm trennte.

In Lübeck fand der Einsatz von Akku-Triebwagen schon lange bevor er bei der BD Hamburg auslief, sein Ende. Die in dieser BD beheimateten ETA-Fahrzeuge und ihre Steuerfahrwagen erreichten die Trave-Hansestadt nur über die Strecke von Kiel, wo es aber mehrere mit derartigen Fahrzeugen gefahrene Kurse gab. Damit war es aber Ende 1968 vorbei, weil zu diesem Zeitpunkt die Batterie-Ladestation für die ETA-Fahrzeuge in Lübeck aufgegeben wurde. Dieses wohl auch wegen immer höheren Kosten bei der Stromlieferung durch die Stadtwerke Lübeck, die in Lübeck anders als bei den anderen schleswig-holstein. ETA-Ladeanlagen für die Stromversorgung der ETA-Ladeanlage zuständig war. Diese Ladeanlage hatte ihren Platz direkt am Hbf im Bereich des noch heute hier vorhandenen Stumpf-Abstellgleises 4 a unterhalb der St. Lorenz-Brücke (Meierbrücke). Nach Aufgabe u. Abbau der ETA-Ladestation in Lübeck kamen Triebwagen der Baur. ETA 150 bzw. 515 nur noch in wenigen Zugkursen von Kiel nach Lübeck, wo nun keine Möglichkeit zur Batterieaufladung für diese Triebwagen mehr vorhanden war. Zuletzt gelangten die genannten Triebwagen nur noch in Schleppfahrt von Kiel durch eine Diesellok gezogen nach Lübeck, um dann wenigstens den Rückweg nach Eutin mit eigener Kraft absolvieren zu können. Aber auch damit war dann im September 1971 Schluss. Zuletzt kam nur noch an Sonntagen eine 515/815-Einh. nach Lübeck. Ab Sept. 1971 erschienen hier dann planmäßig keine Akku-Triebwagen mehr. Nur noch 1977 gelangte einer durch eine Sonderfahrt hierher.

Nach knapp 40 Jahren Pause begann nun in Schleswig-Holstein erneut der planmäßige Betrieb mit batterie-elektrischen Eisenbahn-Fahrzeugen. Nun mit den neuen BEMU-Zügen der Baur. 526/826, wobei Lübeck zu den ersten Anlaufpunkten im Regelbetrieb dieser neuen Fahrzeugeinheiten gehört. In Lübeck herrschte ja sogar 52 Jahre lang Pause im Akku-Planzugbetrieb.

Leider begann der BEMU-Betrieb in Schleswig-Holstein alles andere als störungsfrei, wobei sich die Probleme beim Einsatz der beteiligten Akku-Fahrzeuge insbesondere in der Kälteperiode Ende November/Anfang Dezember 2023 häuften. Zu den Ursachen und Gründen gibt es viele Meinungen, Theorien und Aussagen. Fest steht nur, daß es im o.a. Betrieb während des genannten Zeitraumes zu massiven und sehr häufigen Zugausfällen auf den Strecken von Kiel nach Lübeck sowie von Kiel nach Oppendorf kam.

Es ist zu hoffen, daß sich dieses so fortsetzt und auch an dieser Stelle darf dem weiteren BEMU-Einsatz im Land zwischen den Meeren trotz der momentanen Probleme viel Erfolg gewünscht werden.

Auch im weiteren Verlauf vom Dezember 2023 kam es immer wieder zum Ausfall von BEMU-Akku-Zügen im erixx-Betrieb. Inzwischen wird von Software-Problemen in diesen Zügen und notwendigen Updates, die sich bis ins Frühj. 2024 erstrecken sollen, gesprochen. Diese Situation hat bei erixx zu zahlreichen ersatzlosen Zugausfällen und einem zunächst bis zum 8.1.2024 gültigen Notfahrplan geführt.

Angefügt werden darf noch, daß sich die BEMU-Gesamtflotte der NAH.SH folgendermaßen verteilt: 526/826 001 bis 526/826 026 werden durch die Firma „erixx“ eingesetzt, 526/826 027 bis 526/826 055 durch das Nordbahn-Unternehmen.

Das Investitionsvolumen für das gesamte BEMU-Projekt beträgt 600 Mio. Euro, finanziert u. bezahlt vom Land Schleswig-Holstein.

Dazu gehören auch die Modernisierungen von 16 Bahnstationen für den BEMU-Betrieb und der Bau der OLI-Anlagen (Fahrleitungen in einigen Bahnhöfen zur Batterie-Aufladung).

An OLI-Anlagen wurden errichtet:

Flensburg	=	5,0 Km
Kiel	=	5,5 Km
Büchen	=	674 m
Husum	=	655 m
Bad Oldesloe	=	500 m
Heide	=	520 m
Tönning	=	215 m

Insgesamt = 13 Km

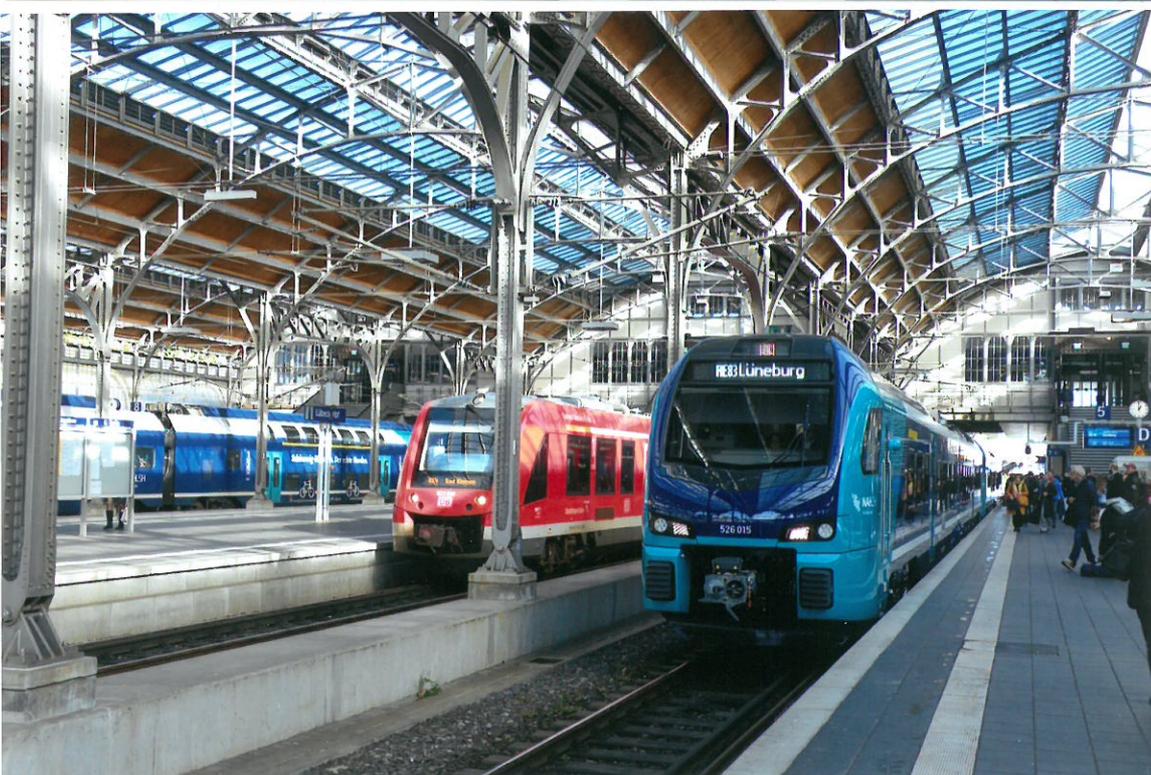
Die Bahnhöfe in Husum, Heide und Tönning erhielten durch die o.a. Maßnahmen erstmals Oberleitungen des elektr. Eisenbahnbetriebes. Jeweils ohne Verbindung zum zusammenhängenden DB-Oberleitungs-Gesamtnetz. Die OLI-Anlagen gehören zur DB Netz AG; ihre Einrichtung wurde aber vom Land Schleswig-Holstein bezahlt.

Mit zwei Ausnahmen bewegen sich die BEMU-Züge in Schleswig-Holstein ausschließl. auf Strecken der DB Netz AG. Die Ausnahmen bilden die Strecke Kiel-Oppendorf (Infrastruktur der AKN-Eisenbahn) u. die Zufahrt zur künftigen BEMU-Werkstatt in Rendsburg.

An diesen Artikel schliessen sich noch solche aus den Jahren 1981 u. 1988 an, die damals in Publikationen erschienen und sich mit dem Akku-Betrieb in Schleswig-Holstein bei ANB (1953-1967) u. Bundesbahn (1957-1984) befassen.

Getreu dem Motto: „*Alles schon mal da gewesen....*“

Michael Hecht



Am 23.10.2023 (MO) begann der offizielle Regeleinsatz der neuen die Baureihen-Bezeichnungen 526 und 826 tragenden Akku-Triebzüge auf der Bahnverbindung Kiel-Lübeck-Lüneburg. Ein Umlauf mit diesen Triebzügen wurde auf der genannten Verbindung allerdings bereits am Vortag mit zwei zusammen gekuppelten 526/826 gefahren. Offiziell begann d. Regelbetrieb allerdings erst am 23.10.2023. mit der Fahrt des Zuges erx 21 019 von Kiel über Lübeck nach Lüneburg. Er bestand aus den 526/826-Einheiten 015 (vorne) und 014 (hinten) und ist auf den obigen Bildern beim Aufenthalt in Lübeck Hbf zu sehen. Die auf der o. a. Verbindung eingesetzten BEMU-Triebzüge der Baur. 526/826 werden im Auftrag der Gesellsch. NAH.SH durch das Unternehmen Erix Holstein GmbH (erix) eingesetzt, das hierfür von der NAH.SH die BEMU-Triebzüge 526/826 001 - 026 zur Verfügung gestellt bekommt.

Links neben dem BEMU-Zug der 'Akku-Plan-Jungernfahrt' Kiel-Lübeck-Lüneburg ein 622-Dieseltriebzug vom Nordost-Betrieb der DB Regio AG, der als RE-Zug von Lübeck nach Bad Kleinen fährt.

Fotos: Michael Hecht.



Die neben stehenden Bilder zeigen nochmals den erixx-Zug erx 21 019 (Kiel-Lübeck-Lüneburg) als erstem offiziellen aus BEMU-Fahrzeugen gebildeten Regel-Zug der Verbindung Kiel-Lübeck-Lüneburg am 23.10.2023 (MO) bei seinem Aufenthalt im Hbf von Lübeck, wie schon erwähnt bestand er aus d. Akku-Triebzügen 526/826 015 und 526/826 004. Im Verlauf des Lübecker Aufenthaltes wurden über d. Stromabnehmer im jew. A- bzw. 826-Fahrzeugteil d. genannten BEMU-Züge deren Batterien mit dem Strom aus der Oberleitung des elektr. DB-Fahrbetriebes im Lübecker Hbf nachgeladen, was auch auf dem mittleren Bild erkennbar ist.



Fotos:
Michael Hecht.





Die obigen Bilder zeigen wie Zug erx 21 019 als erster offizieller Regel-Zug mit batterie-elektrischen Fahrzeugen den Hbf von Lübeck zur Weiterfahrt nach Lüneburg am 23.10.2023 verläßt.
Fotos: Michael Hecht.



Vor dem am 23.10.2023 ersten offiziell von Erixx Holstein mit BEMU-Fahrzeugen gefahrenen Regel-Zug hielt sich am gleichen Tag die ebenfalls aus derartigen Fahrzeugen gebildete und aus den Triebzügen 526/826 012 + 014 bestehende Akku-Triebzug-Gesamteinheit von Erixx Holstein in Lübeck Hbf auf, die hier im Verlauf einer Rangierfahrt in dessen Bahnsteighallen-Bereich zu sehen ist.

Fotos: Michael Hecht.



Die obigen Bilder zeigen die bereits erwähnte, aus den Einzel-Triebzügen 526/826 012 und 014 bestehende erixx-BEMU-Doppel-Einheit am 23.10.2023 in Lübeck Hbf zusammen mit Dieselkollegen, die hier nun immer weniger werden. Oben mit einem 648-Dieseltzug d. DB Regio AG, der aktuell von erixx noch im BEMU-Vorlaufbetrieb eingesetzt wird und unten mit dem ebenfalls zur DB Regio AG gehörenden Dieseltzug 648 105 der am 23.10.2023 im RB-Pendeldienst zwischen Lübeck und Neustadt/H. eingesetzt war.

Fotos: Michael Hecht.

Vom Bahnsteighal-
len-Bereich des
Lübecker Hbf's
begab sich die
schon erwähnte u.
in diesem Bereich
gezeigte u.aus d.
BEMU-Triebzügen
526/826 012 + 014
bestehende Fahr-
zeug-Einheit in
d. Abstellanlage
des o.a. Hbf's.
Nach kurzer dor-
tiger Abstellzeit
fuhr sie dann im
Kurs vom Erixx-
Zug erx 21 121
von Lübeck nach
Lüneburg. Von
Kiel bis Lübeck
war die Fahrt
dieses Zuges
noch mit einer
648-Dieseltrieb-
zug-Einheit ab-
solviiert worden.

Fotos:
Michael Hecht.



Am Ende vom Aug. 2023 waren zwei der neuen Batterie-Triebzüge, die künftig vom Erixx-Unternehmen auf der Bahnverbindung Kiel-Lübeck-Lüneburg eingesetzt werden, auf den Gleisen der Lübecker Hafenbahn im Vorbahnhof von deren Betriebs-Station 'Vorwerk' zwischen d. Posener Str. und der Karlstr. im Lübecker Stadtteil St.Lorenz Nord abgestellt. Sie warteten hier auf d. Beginn der Ausbildg. vom Erixx-Triebfahrzeugführer-Personal auf den neuen BEMU-Fahrzeugen, die Erixx Holstein künftig einsetzt. Zu diesen Fahrzeugen in (längerer) Wartstellung auf Gleisen der 'Lübeck Port Authority' (LPA) an d. oben genannten Stelle gehörte auch die BEMU-Einheit 526/826 011, die auf den neben stehenden Bildern im o. a. Hafeneisenbahn-Bereich am 28.8.2023 (MO) zu sehen ist. Beschreibt als 'Testzug' u.mit Elektrolokomotive 181 107 der Firma 'Bavaria Rail Logistik' (BRL), die sich zum genannten Zeitpunkt hier ebenfalls gastweise aufhielt, daneben.

Fotos:
Michael Hecht.



Hier noch einmal Bilder vom Vorbahnhof d. Lübecker Hafenbahn-Station 'Vorwerk' unterhalb der Posener Str. in Lübeck's Stadtteil St. Lorenz Nord am 28.8.2023. Hier hielt sich damals auch d. Transport-Zug auf, mit dem die histor. Straßenfahrzge. vom Roncalli-Zirkus nach dessen diesj. Lübeck-Gastspiel von der Trave-Hansestadt aus zum nächsten Roncalli-Gastspielort nach Hannover gebracht wurden. Ein Teil dieses Zuges war bereits mit d. genannten Historik- u. Nostalgie-Fahrzeugen beladen und ist auf den beiden unteren Bildern in deren rechtem Teil zu sehen. Elektrolokomotive 181 107 d. Firma 'Bavaria Rail Logistik' (BRL), die ehem. DB-Lok 181 107, brachte den o. a. Zirkus-Transportzug in der Nacht vom 28. auf den 29.8.2023 von Lübeck nach Hannover und ist auf den genannten Bildern links von ihm mit weiteren noch zu beladenden Flachwagen zu sehen. Links von ihr die schon erwähnten BEMU-Züge v. erixx und in d. Bildmitte jeweils pausierende Doppelstock-Elektrotriebzüge d. DB Regio AG, die im Regelbetriebe auf der Verbindg. Hamburg-Lübeck-Travemünde unterwegs sind.



Fotos:
Michael Hecht.



Nachdem das bahnamtliche Zulassungsverfahren am 31. August 2023 für die neuen BEMU-Triebzüge der BauNr. 526/826 abgeschlossen wurde und diese nun ihren Betrieb aufnehmen konnten, begann die Firma Erix Holstein GmbH (erixx), die künftig 26 dieser neuen Triebzüge einsetzen soll, mit der Ausbildung von erixx-Triebfahrzeugführern auf den o. a. batterie-elektrischen Fahrzeugen. Diese Ausbildung geschah auch von Lübeck aus, weil erixx seine BEMU-Züge vor allem auf der Bahnverbindung Kiel-Lübeck-Lünebg. einsetzen wird. Die obigen Bilder zeigen einen dieser Züge, die BEMU-Einheit 526/826 009, am 29.9.2023 (FR) im Verlauf einer Personalausbildungs-Fahrt im Hbf von Lübeck. Um diese Ausbildung möglichst schnell voran zu treiben, strich erixx sogar einige Zugkurse zwischen Kiel und Lübeck und setzte hierfür ersatzweise Straßenbusse im Schienen-Ersatz-Verkehr (SEV) ein.

Fotos: Michael Hecht.



Im November 2023 war eine lange Reihe von fabrikneuen BEMU- bzw. Akku-Triebzügen der Baur. 526/826 in Lübeck auf einem Gleis vom Vorbahnhof der Hafenbahn-Station 'Vorwerk' zwischen der Karlstr. und der Einsiedelstr. im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord abgestellt und wartete dort auf die Inbetriebnahme durch den künftigen Betreiber dieser batterie-elektrischen Triebzüge, die Firma Erix Holstein gmbH (erixx). Die konnte d. dort im Wartestand abgestellten 526/826-Neubau-Akku-Züge zum o.a. Zeitpunkt noch nicht einsetzen, weil damals in ihrem Triebfahrzeugführer-Bestand noch nicht genügend viele Triebfahrzeugführer mit abgeschlossener BEMU-Bediener-Ausbildung vorhanden waren. Die obigen Bilder zeigen die o. a. 526/826-Kette im genannten Bereich des Gleisnetzes der 'Lübeck Port Authority' (LPA) am 12.11.2023 (SO). Links von der Karlstr. in Lübeck-St. Lorenz Nord aus gesehen mit 826/526 024 im Vordergrund und rechts von der Einsiedelstr. aus mit 826/526 014 im Vordergrund. Fotos: Andrea Hammer.



Den 526/826-Batterie-Triebzug-Einheiten, die im Nov. 2023 in Lübeck St. Lorenz Nord auf einem Lübecker Hafengebais auf ihre Inbetriebnahme durch die Firma 'Erix Holstein GmbH' (erix) für ihren Einsatz auf der Bahnverbindung Kiel-Lübeck-Lüneburg warteten, leisteten in diesem Gleis- und Bahnhofsereich der 'Lübeck Port Authority' (LPA) auch immer wieder wechselnde 445/446-Doppelstock-Elektro-Triebzüge der DB Regio AG Gesellschaft, die auf der Bahnverbindung Hamburg - Lübeck - Travemünde unterwegs sind und ihre Pausen nicht selten im o.a. LPA-Gleis- u. Bahnhofs-Bereich zwischen der Karlstr. und der Einsiedelstr. im genannten Stadtteil von Lübeck verbringen. Das machen auch die obigen, am 12.11.2023 aufgenommenen Bilder deutlich, wobei die Doppelstock-Triebzüge, von der Einsiedelstr. aus gesehen von den Triebköpfen 445 623 (links) und 445 626 (rechts) angeführt werden.

Fotos: Andrea Hammer.



Hier nochmal ein Blick auf die bereits erwähnte Formation von BEMU-Triebzügen auf Lübecker Hafengebaisen im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord von der Karlstr. aus am 12.11.2023 (SO). Es handelte sich immerhin um eine Kette von neun Akku-Triebzug-Einheiten der Baur. 526/826. Sie waren nicht zusammen gekuppelt, sondern standen hier mit jeweiligen kurzen Zwischenabständen.

Fotos: Andrea Hammer.



Nebenan auf den Streckengleisen vom DB-Hauptbahn-Streckenabschnitt Lübeck Hbf. - Abzw. Wr (Bad Schwartau) fahren während der bereits beschriebenen Abstellzeit von neuen 526/826-Akku-Triebzügen des Erixx-Unternehmens auf einem Gleis des Vorbahnhofes der Lübecker Hafenbahnstation 'Vorwerk' im November 2023 zahlreiche Züge des Planbetriebes vorbei, was auch die obigen Bilder vom 12.11.2023 (SO) deutlich machen. An diesem November-Sonntag rollten hier wie oben und unten zu sehen ist, 648-Dieseltriebzüge vom Nordbetrieb der DB Regio AG vorbei, die der Firma Erixx Holst. leihweise zur Verfügung gestellt wurden und zum Fotozeitpunkt eigentl. schon durch die Akku- bzw. BEMU-Triebzüge abgelöst sein sollten, die im rechten Teil der Bilder noch auf ihre Inbetriebnahme im Regelbetrieb warten. Die konnte wie schon erwähnt nicht erfolgen, weil damals noch zu wenig Erixx-Triebfahrz.-zeugführer für die BEMU-Bedienung zur Verfügung standen. Das mittlere Bild zeigt die Vorbeifahrt eines Doppelstock-Elektro-Triebzuges d. Baur. 445/446 d. DB Regio AG als RB-Zug vom Lübeck-Travemünde Strand nach Lübeck Hbf.

Fotos: Andrea Hammer.



Trotz weitgehendem Triebzug-Einerlei im Bereich vom DB-Hauptbahn-Streckenabschnitt Lübeck Hbf - Abzw. Wr (Bad Schwartau) fahren zuweilen auch lokbespannte Züge im November 2023 an der damals im Vorbhf. der LPA-Station 'Vorwerk' in Lübeck-St. Lorenz Nord abgestellten Kette von fabrikneuen Akku- und BEMU-Triebzügen vorbei. Am 12.11.2023 (SO) gehörte dazu, wie auf dem oberen der obigen Bilder zu sehen, auch ein KV-Güterzug von Lübeck-Travemünde Skandinavienkai (Lsk) mit Ellok 185 183 der DB Cargo AG. Aber ebenfalls am 12.11.2023 auch der RB-Zug 11 620, dessen doppelstöckige Wageneinheit in Wendezug-Schiebefahrt von Diesellok 218 453 d. DB Regio AG von Lübeck Hbf aus auf die 'Bäderbahn' nach Neustadt/holst. gebracht wurde und dabei auf dem unteren Bild zu sehen ist, wie dieser RB-Zug an der BEMU-Kavalkade im Wartestand in Lübeck-St. Lorenz Nord am o. a. LPA-Vorbhf. vorbei fährt.

Fotos: Andrea Hammer.



Das obere der obigen Bilder zeigt zwei der neuen von der Firma Erix Holstein GmbH eingesetzten BEMU-Triebzüge neben der großen, heute leer stehenden Lokhalle vom einstigen Bw Lübeck (als letztem Gebäuderest von diesem Bw) am 25.11.2023. Die Züge befanden sich bereits im Einsatz. Andere warteten am gleichen Tag aber noch auf ihren künftigen Einsatz u. befanden sich ebenfalls noch im Wartestand, Das inzwischen auch im Bereich vom Lübecker Hgbf, wie das untere Bild zeigt.

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

HL-live.de - Dienstag, der 24. Oktober 2023

Neue Akkuzüge zwischen Kiel, Lübeck und Lüneburg unterwegs

In Schleswig-Holstein ist die weltweit erste batterieelektrische Zugflotte im regelmäßigen Linienbetrieb unterwegs. Damit hat das Bundesland den zweithöchsten Elektrifizierungsanteil unter den Flächenländern Deutschlands: 68 Prozent aller Strecken werden nun elektrisch befahren. Die batterieelektrischen Triebzüge ersetzen auf den Strecken zwischen Kiel – Lübeck und Lüneburg die bislang üblichen Dieselmotoren.



Der ökologische Vorteil: Rund 10,4 Millionen Zug-Kilometer werden „entdieselt“. Jährlich werden so 10 Millionen Liter Diesel und rund 26.000 Tonnen CO₂ eingespart. Schleswig-Holsteines Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen: „Wir machen einen riesigen Schritt hin zum emissionsfreien Nahverkehr mit den 55 Akkuzügen, die bis Mitte nächsten Jahres auf elf Bahnlinien im Land unterwegs sein werden. Auf unsere Vorreiterrolle können wir wirklich stolz sein.“

erixx Holstein betreibt die batterieelektrischen Triebzüge vom Typ FLIRT Akku vom Hersteller Stadler nun auch auf der Strecke Kiel – Lübeck – Lüneburg sowie zwischen Kiel und Kiel-Oppendorf und läutet damit ein neues Kapitel im Nahverkehr im echten Norden ein. Die Freude über den Start der Züge im Linienbetrieb teilte Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen mit zahlreichen Gästen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft, die sich heute an der Seite des Ministers bei einer Zugfahrt Richtung Lübeck ein Bild von den neuen Fahrzeugen machten.

Zu den Gästen zählten unter anderem erixx Holstein-Geschäftsführer Rainer Blüm und Jure

Mikolčić, CEO Stadler Deutschland, sowie NAH.SH-Geschäftsführer Dr. Arne Beck und Carmen Schwabl, die Geschäftsführerin der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen LNVG, die als Partnerin im Projekt beteiligt ist. Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen weiter: „Wir beginnen heute damit, die Früchte zu ernten, deren Saat 2015 mit einer großen Idee für die Zukunft des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein ausgebracht wurde!“

Jure Mikolčić, CEO Stadler Deutschland: „Bei Stadler haben wir bereits 2017 den weltweit ersten für den Fahrgasteinsatz zugelassenen batterieelektrischen Triebzug gebaut. Als Technologieführer sind wir daher jetzt besonders stolz, dass in Schleswig-Holstein nun die erste Flotte unseres FLIRT Akku in den regulären Betrieb geht und dazu beitragen wird, den CO2-Ausstoß zu verringern. Hinter diesem tollen Produkt steht ein großartiges Team und daher gilt mein Dank heute vor allem den Kolleginnen und Kollegen, die die neuen Züge entwickelt und gebaut haben. Natürlich danke ich auch dem Land Schleswig-Holstein, dass es uns die Möglichkeit gibt, die Züge hier erstmalig in Serie aufs Gleis zu setzen.“

erixx Holstein-Geschäftsführer Rainer Blüm ergänzte: „Nun können wir unseren Fahrgästen auch aufgrund unserer verbesserten Personalsituation das bieten, was sie von uns erwarten: eine höhere Verlässlichkeit sowie komfortable, ruhige und klimafreundliche Zugfahrten. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind begeistert von den neuen Akkuzügen, weil schon jetzt klar ist, wieviel Freude allen das Mitfahren macht.“

Die Ausstattung der Fahrzeuge und Infrastruktur

Die neuen Akkufahrzeuge verfügen über Batterien, die auf dem Dach und unter dem Fahrzeug montiert sind. Damit sind sie im Fahrgastbetrieb mindestens 80 Kilometer ohne eine erneute Ladung unterwegs. Die Batterien werden dann an den Oberleitungen in Bahnhöfen oder an den bereits vorhandenen Oberleitungen auf einigen Strecken aufgeladen. Die Fahrpläne in den AkkUNETZEN sind so gestaltet, dass die Ladezeiten ausreichend sind und jeweils genug Fahrzeit zur nächsten Oberleitung besteht. Störungsfälle oder Probleme im Betrieb, wie längere außerplanmäßige Standzeiten, können mit einem Akkupuffer aufgefangen werden. An einigen Orten wurden neue Oberleitungsabschnitte gebaut: insgesamt elf Kilometer.

Minister Madsen: „Ich danke auch der DB Netz AG, die uns bei der Ergänzung der Infrastruktur sehr unterstützt hat. Das zeigt mir einmal mehr, dass wir im Bahnverkehr Einiges bewegen können, wenn alle gut zusammenarbeiten.“

Das Land Schleswig-Holstein hat insgesamt 55 Akkuzüge vom Typ Flirt bei Stadler bestellt. Für die Wartung der Fahrzeuge, die Stadler für 30 Jahre im Auftrag des Landes übernehmen wird, baut das Unternehmen in Rendsburg eine neue Werkstatt. Stadler investiert dafür rund 30 Millionen Euro, die Eröffnung ist im Frühjahr 2024 geplant.

Die neuen Züge bieten jeweils 123 Sitzplätze und Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder. Der Einstieg in die Fahrzeuge ist höhengleich zu den Bahnsteigen

und damit barrierefrei. Für die Fahrgäste wurden komfortable Sitze im NAH.SH-Design mit größerem Sitzabstand eingebaut. Die Fahrzeuge bieten WLAN und Steckdosen am Platz. Ein neues Fahrgastinformationssystem soll die Reisenden während der gesamten Reise auf dem Laufenden halten. Das barrierefreie WC wurde freundlich und modern gestaltet und bietet auch einen Wickelplatz.

Für die Auswahl der Züge hatten Land und NAH.SH auf ein neues, technologieoffenes Vergabeverfahren gesetzt.



Auf einen Blick – Warum die neuen Züge so bedeutsam für die Verkehrswende in Schleswig-Holstein sind:

- Schleswig-Holstein springt auf Platz 2 im bundesweiten Flächenlandvergleich, was den Elektrifizierungsanteil der Bahnstrecken betrifft. Mithilfe der Akkuzüge werden dann insgesamt 68 Prozent der Bahnstrecken elektrisch betrieben, komplett ohne Dieselfahrzeuge.
- Ganz ohne den aufwendigen Bau von durchgängigen Oberleitungen können durch die Akkuzüge jährlich ca. 10 Millionen Liter Diesel eingespart und ca. 26.000 Tonnen CO2 vermieden werden.
- Auf elf Bahnlinien in Schleswig-Holstein werden die Dieselfahrzeuge vollständig gegen Akkufahrzeuge ausgetauscht.
- 10,4 Millionen Zug-Kilometer werden durch die Akkuzüge „entdieselt“ – das entspricht knapp 40 Prozent der Zug-Kilometer in Schleswig-Holstein.
- Die Akkuzüge bedeuten auch für die Infrastruktur einen großen Sprung: Neben der Oberleitungstechnologie wurden 15 Bahnstationen modernisiert und barrierefrei ausgebaut,

sodass Ende 2023 nahezu 90 Prozent der Stationen in Schleswig-Holstein barrierefrei sind.
- Die Akkuzüge bedeuten weniger Emissionsbelastung für die Menschen, die unmittelbar am Schienennetz wohnen.



Die Batterien werden an den Oberleitungen in Bahnhöfen oder an den bereits vorhandenen Oberleitungen auf einigen Strecken aufgeladen. Sie reichen mindestens 80 Kilometer. Fotos: erixx Holstein

erixx Holstein 23.10.2023 14

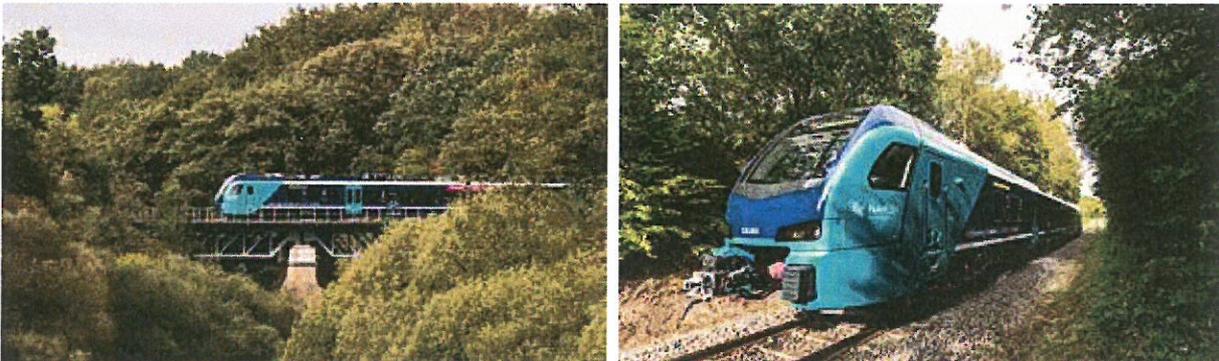
Montag, 23 Oktober 2023

Schleswig-Holstein: Neue Akkuzüge sind jetzt auch zwischen Kiel, Lübeck und Lüneburg unterwegs



Fotos NAH.SH.

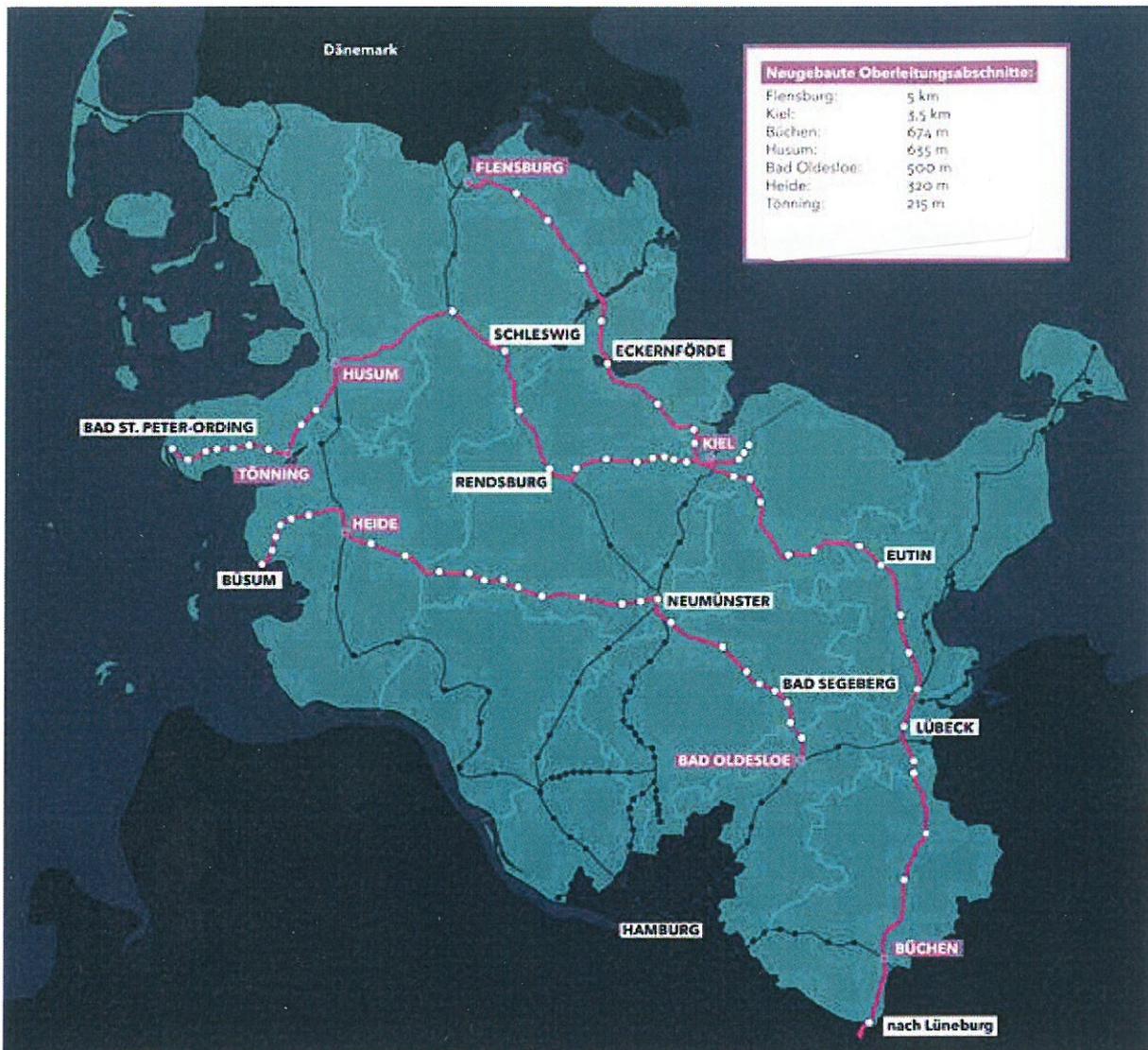
In Schleswig-Holstein ist die weltweit erste batterieelektrische Zugflotte im regelmäßigen Linienbetrieb unterwegs. Damit hat das Bundesland den zweithöchsten Elektrifizierungsanteil unter den Flächenländern Deutschlands: 68 Prozent aller Strecken werden nun elektrisch befahren. Die batterieelektrischen Triebzüge ersetzen auf den Strecken zwischen Kiel – Lübeck und Lüneburg die bislang üblichen Dieselmotorenzüge.



Der ökologische Vorteil: Rund 10,4 Millionen Zug-Kilometer werden „entdieselt“. Jährlich werden so 10 Millionen Liter Diesel und rund 26.000 Tonnen CO₂ eingespart. Schleswig-Holsteines Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen: „Wir machen einen riesigen Schritt hin zum emissionsfreien Nahverkehr mit den 55 Akkuzügen, die bis Mitte nächsten Jahres auf elf Bahnlinien im Land unterwegs sein werden. Auf unsere Vorreiterrolle können wir wirklich stolz sein.“

erixx Holstein betreibt die batterieelektrischen Triebzüge vom Typ FLIRT Akku vom Hersteller Stadler nun auch auf der Strecke Kiel – Lübeck – Lüneburg sowie zwischen Kiel und Kiel-Oppendorf und läutet damit ein neues Kapitel im Nahverkehr im echten Norden ein. Die Freude über den Start der Züge im Linienbetrieb teilte Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen mit zahlreichen Gästen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft, die sich heute an der Seite des Ministers bei einer Zugfahrt Richtung Lübeck ein Bild von den neuen Fahrzeugen machten.

Zu den Gästen zählten unter anderem erixx Holstein-Geschäftsführer Rainer Blüm und Jure Mikoljić, CEO Stadler Deutschland, sowie NAH.SH-Geschäftsführer Dr. Arne Beck und Carmen Schwabl, die Geschäftsführerin der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen LNVG, die als Partnerin im Projekt beteiligt ist. Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen weiter: „Wir beginnen heute damit, die Früchte zu ernten, deren Saat 2015 mit einer großen Idee für die Zukunft des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein ausgebracht wurde!“



Jure Mikolčić, CEO Stadler Deutschland: „Bei Stadler haben wir bereits 2017 den weltweit ersten für den Fahrgasteinsatz zugelassenen batterieelektrischen Triebzug gebaut. Als Technologieführer sind wir daher jetzt besonders stolz, dass in Schleswig-Holstein nun die erste Flotte unseres FLIRT Akku in den regulären Betrieb geht und dazu beitragen wird, den CO₂- Ausstoß zu verringern. Hinter diesem tollen Produkt steht ein großartiges Team und daher gilt mein Dank heute vor allem den Kolleginnen und Kollegen, die die neuen Züge entwickelt und gebaut haben. Natürlich danke ich auch dem Land Schleswig-Holstein, dass es uns die Möglichkeit gibt, die Züge hier erstmalig in Serie aufs Gleis zu setzen.“

erixx Holstein-Geschäftsführer Rainer Blüm ergänzte: „Nun können wir unseren Fahrgästen auch aufgrund unserer verbesserten Personalsituation das bieten, was sie von uns erwarten: eine höhere Verlässlichkeit sowie komfortable, ruhige und klimafreundliche Zugfahrten. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind begeistert von den neuen Akkuzügen, weil schon jetzt klar ist, wieviel Freude allen das Mitfahren macht.“

Die Ausstattung der Fahrzeuge und Infrastruktur

Die neuen Akkufahrzeuge verfügen über Batterien, die auf dem Dach und unter dem Fahrzeug montiert sind. Damit sind sie im Fahrgastbetrieb mindestens 80 Kilometer ohne eine erneute Ladung unterwegs. Die Batterien werden dann an den Oberleitungen in Bahnhöfen oder an den bereits vorhandenen Oberleitungen auf einigen Strecken aufgeladen (siehe Karte). Die Fahrpläne in den AkkUNETZEN sind so gestaltet, dass die Ladezeiten ausreichend sind und jeweils genug Fahrzeit zur nächsten Oberleitung besteht. Störungsfälle oder Probleme im Betrieb, wie längere außerplanmäßige Standzeiten, können mit einem Akkupuffer aufgefangen werden. An einigen Orten wurden neue

Oberleitungsabschnitte gebaut: insgesamt elf Kilometer.

Minister Madsen: „Ich danke auch der DB Netz AG, die uns bei der Ergänzung der Infrastruktur sehr unterstützt hat. Das zeigt mir einmal mehr, dass wir im Bahnverkehr Einiges bewegen können, wenn alle gut zusammenarbeiten.“

Das Land Schleswig-Holstein hat insgesamt 55 Akkuzüge vom Typ Flirt bei Stadler bestellt. Für die Wartung der Fahrzeuge, die Stadler für 30 Jahre im Auftrag des Landes übernehmen wird, baut das Unternehmen in Rendsburg eine neue Werkstatt. Stadler investiert dafür rund 30 Millionen Euro, die Eröffnung ist im Frühjahr 2024 geplant.

Die neuen Züge bieten jeweils 123 Sitzplätze und Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder. Der Einstieg in die Fahrzeuge ist höhengleich zu den Bahnsteigen und damit barrierefrei. Für die Fahrgäste wurden komfortable Sitze im NAH.SH-Design mit größerem Sitzabstand eingebaut. Die Fahrzeuge bieten WLAN und Steckdosen am Platz. Ein neues Fahrgastinformationssystem soll die Reisenden während der gesamten Reise auf dem Laufenden halten. Das barrierefreie WC wurde freundlich und modern gestaltet und bietet auch einen Wickelplatz. Für die Auswahl der Züge hatten Land und NAH.SH auf ein neues, technologieoffenes Vergabeverfahren gesetzt.

Auf einen Blick – Warum die neuen Züge so bedeutsam für die Verkehrswende in Schleswig-Holstein sind:

- Schleswig-Holstein springt auf Platz 2 im bundesweiten Flächenlandvergleich, was den Elektrifizierungsanteil der Bahnstrecken betrifft. Mithilfe der Akkuzüge werden dann insgesamt 68 Prozent der Bahnstrecken elektrisch betrieben, komplett ohne Dieselfahrzeuge.
- Ganz ohne den aufwendigen Bau von durchgängigen Oberleitungen können durch die Akkuzüge jährlich ca. 10 Millionen Liter Diesel eingespart und ca. 26.000 Tonnen CO₂ vermieden werden.
- Auf elf Bahnlinien in Schleswig-Holstein werden die Dieselfahrzeuge vollständig gegen Akkufahrzeuge ausgetauscht.
- 10,4 Millionen Zug-Kilometer werden durch die Akkuzüge „entdieselt“ – das entspricht knapp 40 Prozent der Zug-Kilometer in Schleswig-Holstein.
- Die Akkuzüge bedeuten auch für die Infrastruktur einen großen Sprung: Neben der Oberleitungstechnologie wurden 16 Bahnstationen modernisiert und barrierefrei ausgebaut, sodass Ende 2023 nahezu 90 Prozent der Stationen in Schleswig-Holstein barrierefrei sind.
- Die Akkuzüge bedeuten weniger Emissionsbelastung für die Menschen, die unmittelbar am Schienennetz wohnen.

Pressemeldung NAH.SH

Akkuzüge nehmen Fahrt auf

Kiel-Lübeck-Lüneburg: Start für Umstieg von Diesel- auf Batteriebetrieb

KIEL. Vom Tabellenende weit nach vorn: Beim Umstieg auf umweltfreundlichere Antriebe holt Schleswig-Holstein im regionalen Bahnverkehr binnen kurzer Zeit kräftig auf. Jetzt sind auf der vielgenutzten und lange problembehafteten Strecke Kiel-Lübeck-Lüneburg die ersten Züge mit Batteriebetrieb unterwegs. Zum offiziellen Start begrüßte Schleswig-Holsteins Verkehrsminister

Claus Ruhe Madsen (CDU) am Montag die Abkehr vom Dieselpetrieb: „Wir machen einen riesigen Schritt hin zum emissionsfreien Nahverkehr mit den 55 Akkuzügen, die bis Mitte nächsten Jahres auf elf Bahnlinien im Land unter-

wegs sein werden.“ Die Investitionskosten dafür betragen 600 Millionen Euro.

Laut Hersteller Stadler bekommt der Norden die weltweit erste Zugflotte mit Batterieantrieb im regelmäßigen Linienbetrieb. Die neuen Züge werden nach und nach eingesetzt. Wenn im nächsten Jahr alle unterwegs sind, werden 68 Prozent aller Strecken im Land elektrisch befahren. Damit werden nach Angaben der Nahverkehrsgesellschaft Nah.SH rund 10,4 Millionen Zugkilometer „entdieselt“ und damit zehn Millionen Liter Diesel sowie 26 000 Tonnen CO₂ eingespart.



Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen im Führerhaus eines neuen Akkuzuges.

FOTO: MÖLTER

Kieler Nachrichten
vom 24.10.2023



Startsignal für die ersten NAH.SH-Akkuzüge



Startklar (Foto von links): Dr. Arne Beck (NAH.SH), Nicolai Volkmann und Rainer Blüm (erixx Holstein), Jure Mikošić (Stadler), Carmen Schwabl (LNVG) und Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen mit dem neuen Akkuzug.

Nun ist es so weit: Seit Anfang Oktober sind die ersten NAH.SH-Akkuzüge im Einsatz. erixx Holstein startete den Fahrgastbetrieb auf der Strecke zwischen Kiel und Kiel-Oppendorf und wird weitere Fahrzeuge nach und nach im Laufe des Oktobers auf der Strecke zwischen Kiel, Lübeck und Lüneburg einsetzen. Die nordbahn plant dann, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember weitere Akkuzüge auf der Strecke zwischen Büsum und Heide auf die Schiene zu bringen und die restlichen Strecken Stück für Stück mit den neuen Zügen zu befahren. Im Frühjahr 2024 sollen alle 55 Akkuzüge ausgeliefert sein und bis zum Sommer 2024 zum Einsatz kommen.

Als Fachkräftemagnet zum „Tag der Schiene“

Um die Vorfreude auf die 55 neuen innovativen Fahrzeuge vom Typ FLIRT zu steigern, öffnete NAH.SH gemeinsam mit Verkehrsstaatssekretär Tobias von der Heide erstmals am 16. September 2023, am deutschlandweiten „Tag der Schiene“, die Akkuzug-Türen für Interessierte am Kieler Hauptbahnhof. Das Aktionswochenende zum „Tag der Schiene“ wurde vom 15. bis 17. September 2023 von der „Allianz pro Schiene“ organisiert. In ganz Deutschland fanden Veranstaltungen statt, die die Bahnen und die Schiene in den Mittelpunkt stellten. NAH.SH nutzte den Aktionstag gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erixx Holstein und nordbahn, die die Akkuzüge auf den 11 verschiedenen Linien durchs Land fahren, sowie dem Fahrzeughersteller Stadler und DB Netz als Umsetzer der Ladeinfrastruktur, um die Sichtbarkeit des Nah-

verkehrs zu stärken und potenzielle Fachkräfte direkt anzusprechen. Triebfahrzeugführer*innen und Fahrgastbegleiter*innen vor Ort gaben Einblicke in den Berufsalltag und Interessierte erhielten Eindrücke der Aufgaben des gesuchten Fachpersonals für das neu entstehende Stadler Instandhaltungswerk für Akkuzüge in Rendsburg.

Sonderfahrt mit Claus Ruhe Madsen

Am 23. Oktober 2023 gab es noch einen großen Bahnhof für die Akkuzüge: zur Sonderfahrt mit dem Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen. Außerdem mit dabei: NAH.SH-Geschäftsführer Dr. Arne Beck, erixx-Geschäftsführer Rainer Blüm und Jure Mikošić, CEO von Stadler Deutschland, sowie weitere geladene Gäste.

Die Zugfahrt startete am Kieler Hauptbahnhof nach einem kleinen Empfang und endete in Lübeck. Minister Madsen machte deutlich, was die Züge für die Verkehrswende in Schleswig-Holstein bedeuten, und die Gäste erfuhren einiges über die innovative Antriebstechnologie, die Fahrzeugherstellung und den Betrieb. Alle waren begeistert von der modernen Fahrzeugflotte - nun soll die Begeisterung die Schleswig-Holsteiner*innen auf den entsprechenden Strecken anstecken.

Alles über die neuen Akkuzüge unter:
akkuzug.nah.sh

Info: Ina Michael und Claudia Kolbeck,
NAH.SH GmbH

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

endlich rollen sie: die NAH.SH-Akkuzüge. Und sparen, wenn Mitte des nächsten Jahres die gesamte Flotte auf knapp 40 Prozent der Zug-Kilometer in Schleswig-Holstein unterwegs ist, jedes Jahr etwa 10 Millionen Liter Diesel und 26.000 Tonnen CO₂ ein. Es gab aber noch weitere Verkehrswende-Meilensteine: So fand der Auftakt zum Projekt SMILE24 statt und das erste Vergabeverfahren der Ausschreibung im Bahnnetz Mitte/Süd-West konnte mit Vertragsunterschrift zwischen dem Land Schleswig-Holstein und Alstom Deutschland abgeschlossen werden.

Was hat uns noch bewegt? Ein gutes Sicherheitsgefühl unserer Fahrgäste im ÖPNV, die Qualität im Nahverkehr, die Mobilität in der Fläche, das Deutschlandticket - und mehr.

Aber lesen Sie selbst. Viel Spaß dabei!

Ihr Dr. Arne Beck



MITTWOCH, 25. OKTOBER 2023

Akku-Zug legt Bahnstrecke lahm

Ein Fehler beim Aufladen hat nur Stunden nach dem Start der Akku-Züge für mächtig Ärger gesorgt

VON WOLFRAM HAMMER

KIEL. Gerade mal seit einem Tag waren die neuen Akku-Züge auf den Schienen zwischen Kiel und Lübeck unterwegs, da sorgte einer von ihnen auch schon für eine gewaltige Panne. Weil der Lokführer nach einem Strom-Lade-Stopp im Kieler Bahnhof vergaß, den Stromabnehmer auf dem Zugdach wieder einzufahren, nahm die Oberleitung an der Ausfahrt des Bahnhofs Schaden. So jedenfalls stelle sich die Lage nach der ersten Begutachtung dar, sagt Richard

„Ursache dafür war mutmaßlich eine Fehlbedienung des Triebfahrzeugführers.“
Richard Lemloh, Erixx-Sprecher

Lemloh, Sprecher des Verkehrsunternehmens Erixx, das die Strecke bedient und die Züge betreibt. Und das legte vom frühen Morgen an gleich den gesamten Zugverkehr auf drei Bahnsteigen des Kieler Bahnhofs lahm. Die Fahrgäste mehrerer Regionalexpresses und Regionalbahnen mussten bis in den späten Nachmittag hinein ersatzweise mit Bussen nach Kiel gefahren werden. Der Unfall passierte rund 1,3 Kilometer außerhalb des Bahnhofs. Der Erixx-Zug RE83 hatte ihn kurz zuvor für die Fahrt in Richtung Lübeck verlassen.

An Stellen wie diesen hatte die Deutsche Bahn (DB) erst kürzlich die speziellen Ober-



Vorgestern als Erfolgsgeschichte gefeiert, gestern die erste Panne: Einer der neuen Akkuzüge verursachte in Kiel einen großen Zwischenfall.

FOTO: HOLGER KRÖGER

leitungen installiert, die die Akku-Züge mit Strom versorgen können. Bislang gelte allerdings die Anweisung, die Züge nur im Stand im Bahnhof wieder aufzuladen, sagt Erixx-Sprecher Richard Lemloh. Das gehe rasend schnell. Gerade mal eine Viertelstunde dauere es, bis so ein Akku-Zug wieder voll aufgeladen sei. Dann könne er mindestens 80 Kilometer ohne neue Stromzufuhr von außen zurücklegen. Bis Mitte

2024 sollen in Schleswig-Holstein 55 Akku-Züge auf elf Bahnlinien fahren. Nach Angaben des Herstellers Stadler bekomme der Norden damit die weltweit erste Zugflotte mit Batterieantrieb im regelmäßigen Linienbetrieb. Wenn die Züge denn funktionieren. Bei Erixx geht man davon allerdings aus. Es habe sich beim Unfall ja eben nicht um einen technischen Defekt am Zug gehandelt. „Ursache dafür

war mutmaßlich eine Fehlbedienung des Triebfahrzeugführers“, sagt Lemloh. Der betroffene Zug müsse repariert werden. Die anderen Züge könnten aber weiterfahren. Es sei dabei auch kein Mensch zu Schaden gekommen. Die 25 Fahrgäste des RE83 wurden mit Taxis weiter befördert. Dennoch wolle „erixx Holstein“ den Vorfall jetzt aber weiter genau untersuchen. Schon von Ende November an

sollen auf der Strecke Kiel-Lübeck-Lüneburg zwei Drittel der Züge mit Akku fahren, spätestens zum 12. Februar 2024 sollen es 100 Prozent sein. Dann werden hier 26 Akku-Züge mit bis zu 160 Kilometern in der Stunde unterwegs sein.

Mit den Zügen soll ein grundlegendes Problem in Schleswig-Holstein beseitigt werden: Die vielen nicht-elektrifizierten Bahnstrecken. Nirgendwo sonst waren bis zuletzt so viele Diesel-Lokomotiven im Einsatz wie im Norden. Die Bahn sparte sich daher jahrzehntlang den Ausbau der teuren Oberleitungen für E-Loks. Die Folge: Der Norden war noch bis jetzt deutschlandweit Schlusslicht bei der Elektrifizierung des Bahnbetriebs. Mit den insgesamt 55 Akku-Zügen werde sich das ändern, sagt Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen (CDU). Schleswig-Holstein werde dann „auf Platz zwei hinter dem Saarland vorrücken“. Man mache damit „einen riesigen Schritt hin zum emissionsfreien Nahverkehr“, sagt der Verkehrsminister. Das lässt man sich einiges kosten: 600 Millionen Euro insgesamt. Wenn im nächsten Jahr alle 55 Akku-Züge unterwegs seien, würden 68 Prozent aller Strecken im Land elektrisch befahren werden, sagt Madsen. Damit würden nach Angaben der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft „Nah.SH“ 10,4 Millionen Zugkilometer „entdieselt“ und damit zehn Millionen Liter Diesel eingespart.

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

Deutlich mehr Akkuzüge zwischen Lübeck, Kiel und Lüneburg

Seit Sonntag fährt erixx Holstein in seinem Streckennetz mit deutlich mehr Akkuzügen – immer mehr Fahrgäste können somit von den modernen und umweltfreundlichen Fahrzeugen profitieren. Die Züge können auch deutlich schneller beschleunigen und ermöglichen die Bedienung weiterer Haltepunkte.

Statt bisher rund zehn Prozent aller Fahrten werden dann rund zwei Drittel aller Fahrten von erixx Holstein mit den Batterie-betriebenen Zügen stattfinden, zunächst weiterhin nur auf den Linien RB76 (Kiel – Kiel-Oppendorf) und RE83 (Kiel – Lübeck – Lüneburg). Erst im Februar werden Akkuzüge auch auf der Linie RB84 (Kiel – Lübeck) eingesetzt.

Der RE83 von erixx Holstein bedient ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 auch immer den Bahnhof Ascheberg – und dies ohne Fahrzeitverlust dank der spurtstärkeren Akkuzüge. Für Ascheberg entsteht somit auch ein Halbstundentakt Richtung Lübeck und Kiel.

Der ansonsten weitestgehend unveränderte Regelfahrplan für die Linien RB76, RE83 und RB84 ab dem 10. Dezember ist auf der Website von erixx Holstein einzusehen: Nur wenige Abfahrtszeiten ändern sich aufgrund des Einsatzes der neuen Akkuzüge.



Seit Sonntag sind deutlich mehr Akkuzüge im Einsatz. Foto: erixx Holstein

erixx/red. 26.11.2023

Akku-Züge sorgen für Pendlerfrust



Fahrzeuge von Erixx fallen regelmäßig aus – Ist es der von der Kälte geschwächte Akku oder ein Softwareproblem?

Von Wolfram Hammer

Lübeck/Kiel.

Akku-Züge sind schwer in Mode. Bahnanbieter Erixx hat im Norden seit dem Herbst 16 batteriebetriebene Züge im Einsatz – wenn sie denn fahren. Tatsächlich fielen am Wochenende und gestern bis zu zehn der Züge gleichzeitig aus. Waren die Akkus der Kälte nicht gewachsen?

LN-Informationen zufolge war es nämlich möglicherweise wegen der Ladevorgänge schon in den vergangenen eiskalten Tagen immer wieder zu Verzögerungen gekommen. Gestern fiel auf der Strecke Lübeck–Kiel der Regionalexpress RE83 dann ganz aus. Bis zum 8. Dezember werde man mit „erheblichen Auswirkungen auf den Zugverkehr zu kämpfen haben“, heißt es in einer Erixx-Mitteilung. Das Unternehmen macht darin „witterungsbedingte Probleme“ für die Störungen verantwortlich. Einige der mit großem Pomp vorgestellten Fahrzeuge hätten „aufgrund von Witterungseinflüssen Schäden erlitten“ und benötigen dringende Reparaturen.

Verkehrsgesellschaft Nah.SH hat hingegen ganz andere Informationen. Nach denen soll es schon am Freitag bei zahlreichen Fahrzeugen nach einem Update zu massiven Softwareproblemen gekommen sein. Eine wirklich belastbare Erklärung für die Ausfälle gebe es aber immer noch nicht – zumindest habe Erixx noch keine geliefert, heißt es.

Vom Wirtschaftsministerium soll es deshalb wieder einmal einen geharnischten Brief gegeben haben. Eine Erixx-Sprecherin, von den LN mit dem Widerspruch konfrontiert, verweist nur auf die Pressemitteilung. „Die extremen Witterungsbedingungen haben zu unerwarteten Herausforderungen geführt, auf die wir mit größter Sorgfalt und Engagement reagieren. Wir arbeiten eng mit unseren Partnern zusammen, um die Beeinträchtigungen so schnell wie möglich zu beheben und den normalen Bahnverkehr wiederherzustellen“, heißt es.

Nicht einmal die genaue Zahl der aktuell ausgefallenen Züge wollte die Sprecherin allerdings nennen. Tatsächlich heißt es in Kiel, dass der Hersteller Stadler mit Sitz in der Fördestadt bereits im Zwei-Schichten-Betrieb arbeite, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Allerdings soll es vor den Toren Kiels zeitweise zusätzlich auch noch zu Problemen mit vereisten Weichen gekommen sein. Die „Kombination aus niedrigen Temperaturen und starkem Frost“ habe zu einer Vereisung der Infrastruktur geführt, formuliert es die Erixx-Pressestelle wohl unfreiwillig komisch. Und das habe dazu geführt, dass „Gleise, Weichen, Abstellanlagen und Fahrzeuge zeitweise nicht erreichbar waren“. Verzögerungen und Ausfälle im Bahnverkehr seien dadurch „unvermeidlich“. Wie auch immer: Die Linie RE83 zwischen Lübeck und Kiel werde auch weiterhin ausfallen, heißt es von Erixx. Sie fahre vorerst lediglich zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Lüneburg. Wer allerdings ein Fahrtziel Lübeck-Hochschulstadtteil und Lüneburg ansteuere, müsse in Lübeck umsteigen. Fahrgäste zwischen Kiel und Lübeck werden auf die RB84 verwiesen.

Schon der Start der Akkuzüge Ende Oktober unter keinem guten Stern. Nach nur einem Tag vergaß ein Lokführer auf der Strecke RE83 nach einem Strom-Lade-Stopp im Kieler Bahnhof, den Stromabnehmer auf dem Zugdach wieder einzufahren. Die Oberleitung barst. Drei Gleise des Bahnhofs waren nicht erreichbar.

HL-live.de - Dienstag, der 5. Dezember 2023

Zugverkehr Lübeck-Kiel bis 8. Dezember eingeschränkt

Seit dem 1. Dezember 2023 sieht sich erixx Holstein mit schwerwiegenden Einschränkungen im Bahnverkehr konfrontiert, die nichts mit personalbedingten Ausfällen seitens erixx Holstein zu tun haben. Das Unternehmen geht davon aus, dass ab 8. Dezember wieder fahrplanmäßig gefahren werden kann.

Die Linien RB76, RE83 und RB84, die zwischen Lüneburg, Lübeck, Kiel und Kiel-Oppendorf verkehren, waren von vielfältigen Ausfällen betroffen. Insbesondere Schwierigkeiten in Kiel Süd führten zum Totalausfall der Linie RB76 und der Linie RB84. Aktuelle Prognosen zufolge wird erixx Holstein voraussichtlich bis zum 8. Dezember 2023 mit erheblichen Auswirkungen auf den Zugverkehr zu kämpfen haben.

Die Linie RE83 fährt vorerst lediglich zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Lüneburg. Alle Fahrgäste, die zwischen Kiel Hauptbahnhof und Lübeck Hauptbahnhof verkehren, werden auf die RB84 verwiesen, die durch mehrere Züge aneinander eine größere Platzkapazität aufweist.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Lübeck und Lüneburg fahren die Züge regulär. Allerdings ist auf der Linie RE83 ein Umstieg in Lübeck notwendig, falls das Fahrtziel zwischen Lübeck-Hochschulstadtteil und Lüneburg liegt.

Die gravierenden Störungen sind auf witterungsbedingte Probleme zurückzuführen, die zu kurzfristigen Engpässen bei Fahrzeugen und der Infrastruktur geführt haben. Einige Fahrzeuge haben aufgrund von Witterungseinflüssen Schäden erlitten und benötigen daher dringende Reparaturen. Gleichzeitig beeinträchtigt eine jahreszeitlich bedingte Krankheitswelle das Personal der Dienstleister.

Die zum Teil kurzfristigen Zugausfälle wurden an dem vergangenen Wochenende nicht immer rechtzeitig in den elektronischen Fahrplaninformationen angezeigt. "Das ist für unsere Fahrgäste besonders ärgerlich und dafür bitten wir um Entschuldigung", so das Unternehmen.

"Die Sicherheit unserer Fahrgäste und die Zuverlässigkeit unseres Bahnverkehrs haben oberste Priorität", betont die Geschäftsführung von erixx Holstein. "Die extremen Witterungsbedingungen haben zu unerwarteten Herausforderungen geführt, auf die wir mit größter Sorgfalt und Engagement reagieren. Wir arbeiten eng mit unseren Partnern zusammen, um die Beeinträchtigungen so schnell wie möglich zu beheben und den normalen Bahnverkehr wiederherzustellen."

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

Keine Fahrzeuge: Bahnverkehr nach Kiel bleibt eingeschränkt

Die von dem Zughersteller an erixx Holstein zur Verfügung gestellten neuen Akku-Fahrzeuge stehen derzeit nicht in notwendigem Maße zur Verfügung, um den Regelfahrplan erfüllen zu können. Derzeit ist nur ein Teil der neuen Fahrzeuge im Fahrbetrieb zu verwenden. Aus diesem Grund kann die erixx Holstein weiterhin nur ein stark eingeschränktes Fahrtenangebot auf den Strecken Kiel Hbf – Lübeck Hbf erbringen.

"Der Hersteller arbeitet mit Hochdruck an einer Lösung. Wir stehen gemeinsam mit dem Aufgabenträger NAH.SH und dem Zughersteller in ständigem Austausch", teilt das Unternehmen am Freitag mit. "Die seit Betriebsbeginn zur Verfügung gestellte sog. Transferflotte mit den Diesel-Triebwagen wurde teilweise planmäßig an die NBE – nordbahn übergeben, die ab Sonntag auf ihren Strecken den Betrieb aufnehmen wird. Alle zur Verfügung stehenden Fahrzeuge sind im Einsatz."



Ein Teil der neuen Akku-Züge ist nicht einsatzbereit. Foto: erixx

erixx/red. 08.12.2023



Erixz Holstein setzt neue Akkuzüge ein – doch zu wenige sind fahrbereit.

FOTO: WOLFGANG MAXWITAT

Erixz: Software-Probleme wohl erst im Frühjahr 2024 behoben

Wie es aktuell weitergeht, ist unklar – Verkehrsminister Madsen stellt deutliche Forderungen

VON MARCUS STÖCKLIN

KIEL. Weiterhin gibt es Fahrplanschwierigkeiten beim Zugbetreiber Erixz Holstein. Grund ist nach Angaben des Unternehmens ein Software-Problem, das die Akku-Züge außer Gefecht setzt.

Nur 19 davon könnten fahren, bestätigte Erixz auf LN-Anfrage. Gebraucht würden 26. Die den LN gegenüber schon zuvor für die erste Dezember-Woche angekündigte Lösung der Probleme lässt wohl noch länger auf sich warten.

Die Folge: Die Verbindung zwischen Kiel und Lübeck wird derzeit nur einmal pro Stunde bedient, statt zweimal. Auf der Strecke Kiel - Oppendorf fährt Schienenersatzver-

kehr. Wann das Problem behoben werden kann, ist nach wie vor unklar. Dafür sei der Hersteller Stadler zuständig, sagt Erixz-Geschäftsführer Rainer Blüm. „Wir hoffen, dass sie

„ Wenn uns keine Fahrzeuge zugeführt werden, können wir diese nicht instand halten.

Sprecherin, DB-Regio

den Fehler so schnell wie möglich finden und ein Software-Update produzieren.“

Einen Termin gibt es dafür nicht. Ein Software-Update, das den Fehler komplett abstellen soll, sei wohl erst im Frühjahr 2024 verfügbar. Erixz versuche, mit mehr Perso-

nal die Einsatzbereitschaft der Züge zu erhöhen. In den kommenden Tagen sollen die Züge zudem verlängert werden.

Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen (CDU) bezeichnete den Zustand als nicht tragbar. Die Pendler fragten sich, wo ihr Zug sei.

DB-Regio müsse dafür sorgen, dass Ersatz-Züge aus der sogenannten Transferflotte bereitgestellt würden. Diese besteht aus Dieseltriebfahrzeugen und soll bis zur vollständigen Inbetriebnahme aller Akkuzüge Mitte 2024 den reibungslosen Betrieb gewährleisten. Es könne nicht sein, so Madsen, „dass die Transferflotte wegen anderer technischer Probleme nicht fährt“.

DB Regio müsse Sorge tragen, dass für den Betrieb in Schleswig-Holstein ausreichend Fahrzeuge bereit stünden, so der schleswig-holsteinische Verkehrsminister.

Die Bahn ging gestern auf Nachfrage nicht näher auf Madsens Forderung ein, teilte aber mit, vier Fahrzeuge seien Anfang der Woche bereits einsatzfähig gemacht worden. DB Regio müsse Erixz insgesamt acht Fahrzeuge zur Verfügung stellen, dies werde erfüllt.

Im übrigen sei Erixz dafür verantwortlich, die Züge zur Werkstatt zu bringen. „Wenn uns – wie in den vergangenen Wochen – keine Fahrzeuge zugeführt werden, können wir diese auch nicht instand halten“, erklärte die Bahn.

Erixx: Weiter Probleme mit den Zügen

KIEL. Weiterhin fahren die Erixx-Züge zwischen Kiel und Lübeck nicht, wie sie sollen. Schuld ist ein Softwareproblem, sagt das Unternehmen. Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen fordert nun die DB Regio auf, Ersatzzüge zu stellen. Die aber verweist darauf, sie habe alle Verpflichtungen erfüllt.

Erixx: Ausgedünnter Fahrplan bleibt

Weniger Züge bis einschließlich 7. Januar 2024 – Schuld sind Softwareprobleme

LÜBECK. Weiter Probleme mit defekten Zügen: Die neuen Akku-Züge, die Erixx Holstein vom Hersteller Stadler Rail zur Verfügung gestellt bekommt, stehen nach wie vor nicht in der erforderlichen Anzahl zur Verfügung, um den Fahrplan einzuhalten. Deshalb wird Erixx bis einschließlich 7. Januar 2024 nur ein ausgedünntes Verkehrsangebot zur Verfügung stellen können. Das erklärte das Verkehrsunternehmen gestern.

„Bei den eingesetzten neuen Akku-Zügen treten verschiedene Fahrzeugstörungen auf, die auf Softwareprobleme zurückzuführen sind. Dieser Systemfehler lässt einen vollständigen Einsatz der Zugflotte nicht zu“, so Er-

ixx weiter. Nach Auftreten des Fehlers würden die Züge gegen andere Züge ausgetauscht und zu einem Rücksetzen der Hardware ins Werk gebracht. Alle verfügbaren Fahrzeuge seien derzeit im Einsatz, personelle Einschränkungen gebe es keine.

Im Detail: Die Linie der Regionalbahn (RB) 76 kann derzeit nicht bedient werden. Als Ersatz ist zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Opendorf in beiden Richtungen ein Pendelbus ohne Fahrplan eingesetzt. Die Linie Regionalexpress (RE) 83 wird vorerst nur zwischen Lübeck-Hauptbahnhof und Lüneburg verkehren. Alle Fahrgäste, die zwischen Kiel-Hauptbahnhof und Lübeck-Hauptbahnhof

reisen, werden auf die RB84 verwiesen. Die RB84 bietet mehr Platz, da mehrere Züge aneinandergeschlossen sind. Im Abschnitt zwischen Lübeck und Lüneburg ist der Zugverkehr in beiden Richtungen planmäßig. Auf der Linie RE83 ist bei Fahrtzielen zwischen Lübeck-Hochschulstadtteil und Lüneburg jedoch ein Umstieg in Lübeck erforderlich.

Erixx empfiehlt den Fahrgästen, sich vor Fahrtantritt über die aktuelle Situation zu informieren. Unter www.erixx.de finden Fahrgäste alle relevanten Informationen. In den Rubriken „Live-Fahrplan“ und „Aktuelle Verkehrslage“ stehen zusätzliche Informationen in Echtzeit zur Verfügung. ste

Lübeck-Kiel: Erixx frühestens ab Februar mit Normalbetrieb

Aktuell nur 13 von 26 Akku-Zügen einsatzbereit - Künftig aber mehr Plätze zu Stoßzeiten

VON WOLFRAM HAMMER

KIEL. Das große Warten auf die Erixx-Akku-Züge auf der Strecke Lübeck-Kiel geht weiter. Eine neue, funktionierende Software soll flächendeckend erst im Februar auf alle Züge aufgespielt sein, hieß es gestern vom Hersteller Stadler. Erste Züge könnten immerhin im Januar wieder „eingespielt“ werden, so Bahnbetreiber Erixx. Am 28. Dezember werde entschieden, auf welchen Strecken das passiere.

Derzeit sind nur 13 von 26 Akku-Zügen bei Erixx einsatzbereit. Zahlreiche Verbindungen zwischen den beiden großen Städten im Land wurden daher gestrichen. Das wahrscheinlichste Szenario jetzt: Erixx erhöht ab dem 7. Januar zu den Stoßzeiten erst einmal die Platzzahl bei den verbleibenden Verbindungen zwi-

schen Kiel und Lübeck, indem die Züge verlängert werden. Erst wenn die Systeme wieder sicher laufen, wolle man auch die vorläufig gestrichenen Verbindungen wieder einrichten, sagt Rainer Blüm von Erixx Holstein.

Kiels CDU-Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen hatte Blüm und Stadler-Manager Jure Mikolcic gestern zum Krisengespräch geladen – und ging anschließend hart mit der Informationspolitik der Unter-

nehmen ins Gericht. Dass es bei der Einführung einer völlig neuen Technik, wie es die Akku-Züge sind, zu technischen Anlaufschwierigkeiten kommen könne, sei klar. „Nicht zu erklären ist aber die katastrophale Kommunikation“, sagte Madsen.

Auch der Geschäftsführer des landeseigenen Nahverkehrsunternehmens Nah.SH, Arne Beck, musste sich für diese Fehlinformationen entschuldigen. Man arbeite „mit Hoch-

druck an einer Verbesserung der derzeit unzureichenden Fahrgastinformation auf der Strecke“. Leider sei das ein sehr komplexes System mit vielen Schnittstellen, sodass nötige Informationen momentan oft nicht in Echtzeit geliefert werden würden. Nah.SH empfehle derzeit allen Reisenden, sich über Zugausfälle und Verspätungen über den DB-Navigators zu informieren. Dort sei die Datenlage am besten.

Dem widersprach der Minister auf offener Bühne allerdings sofort vehement. Bis heute seien die gestrichenen Verbindungen in genau dieser Bahn-App immer noch buchbar. Für die Unternehmen werde das alles in jedem Fall teuer, sagt Madsen. Die Strafzahlungen, die sie für den Zugausfall ans Land leisten müssten, würden sich bereits jetzt auf die Millionen-Grenze zubewegen

Zeichen stehen auf Streik bei der Bahn

Die Lokführergewerkschaft

GDL darf im Tarifkonflikt mit der Deutschen Bahn nun auch zu unbefristeten Streiks aufrufen. In einer Urabstimmung sprachen sich rund 97 Prozent der abstimmenden Mitglieder dafür aus, teilte die GDL ges-

tern in Frankfurt am Main mit. Bahnbetreiber Erixx wäre bei einem etwaigen Streik nicht unmittelbar betroffen. Weil die Deutsche Bahn aber die Infrastruktur stellt, kann es auch bei Erixx zu Verspätungen und Einschränkungen kommen.

1988 erschien in der vom Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. (VVM) in Hamburg herausgegebenen und noch heute erscheinenden Zeitschrift 'Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten' (HN) der sich an diese Zeilen anschließende Rückblick auf den ersten, genau vom 17. Mai 1953 bis zum 3. Juni 1984 dauernden Betrieb mit batterie-elektrischen Eisenbahnschienenfahrzeugen in Schleswig-Holstein.

Mit Batterie-Strom durch das Land zwischen den Meeren Einsatz der Akku-Triebzüge in Schleswig-Holstein

HN Nr. 1/1988

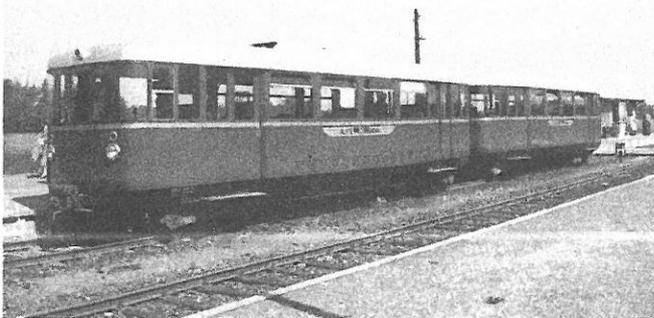
Das Eisenbahnnetz im nördlichsten Bundesland der jungen Bundesrepublik Deutschland bot sich im Jahre 1950 durch die Kriegereignisse bedingt als ziemlich veraltet und abgewirtschafteter Betrieb dar, der mit betagten Dampflokomotiven und ebenso altem Wagenmaterial auskommen mußte. Wie überall im Eisenbahnbetrieb des Nachkriegs-Deutschland waren hier dringend Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen geboten.

Ihren ersten Ausdruck fanden diese Bemühungen in den neuen, von der Waggonfabrik Uerdingen gebauten „Schienenomnibussen“, deren erste Exemplare ab 1950 im Bahnbetriebswerk Husum zur eingehenden Erprobung stationiert wurden. Diese Fahrzeuge bewährten sich im schleswig-holsteinischen Eisenbahnbetrieb gut und fanden in der Folge in großer Stückzahl Eingang auf den Eisenbahnstrecken im „Land zwischen den Meeren“. Insbesondere auf den Nebenbahnen eigneten sich die neuen und wirtschaftlichen Schienenbus-Garnituren vorzüglich als Ersatz für die unrationellen und veralteten Dampfzüge.

Auf der anderen Seite konnten zwar auch die Schienenbusse bedingt für den Einsatz auf den Hauptbahnen herangezogen werden, waren aber hier nicht die Idealfahrzeuge. Zur dringenden Modernisierung und Rationalisierung des umfangreichen Bezirks- und Eilzugverkehrs auf den Hauptbahnen und insbesondere auf den von Ost nach West verlaufenden Querverbindungen benötigte man andere und größere Fahrzeug-einheiten. Man fand sie in den neu entwickelten Akkumulatoren-Triebwagen der Baureihe ETA 150.

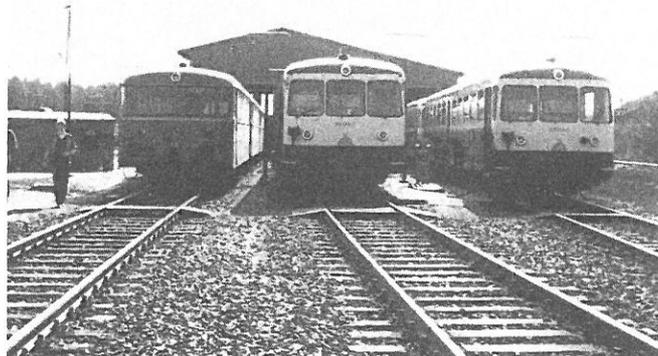
Diese neuen Triebwagen hatten sich mit ihren ersten Exemplaren bereits auf anderen DB-Strecken außerhalb von Schleswig-Holstein gut bewährt.

In Schleswig-Holstein gab es seit 1953 bereits eine Bahnlinie, auf der ein lebhafter Betrieb mit Akku-Triebwagen durchgeführt wurde. Die private „Alsternordbahn“ setzte auf ihrer erst am 13. Mai 1953 eröffneten Strecke Ulzburg – Hamburg-Ochsenzoll von Anfang an neu entwickelte Batterie-Triebwagen ein, die von der Maschinenfabrik Kiel (MaK) und der Akkumulatoren-Fabrik AG, Hagen (kurz AfA, heute VARTA), geliefert wurden. Im dichten Personenverkehr des nordöstlichen Randgebietes von Hamburg (heute bildet dieses Gebiet die Stadt Norderstedt) bewährten sich die neuen Batterie-Züge nach anfänglichen Kinderkrankheiten recht gut und gaben auch so zum Optimismus Anlaß, daß von Batteriestrom angetriebene Schienenfahrzeuge auch für den Betrieb auf den DB-Strecken im nördlichsten Bundesland geeignet wären. Ein großer Teil der schleswig-holsteinischen Bahnstrecken verläuft durch flaches Land, was den Verbrauch von Batteriestrom in Grenzen hielt. Dadurch war eine gute Ausnutzung der Ladekapazität in den ETA-Fahrzeugen gegeben.



Akku-Fahrzeuge standen in Schleswig-Holstein mit den Triebwagen der Alsternordbahn seit 1953 im täglichen Einsatz. Hier ist eine Garnitur mit ETA 3 an der Spitze in Ulzburg-Süd angekommen.
Foto: Voss

Im September 1954 führte die DB mit ihrem Speicher-Triebwagen ETA 150 001 Probefahrten auf verschiedenen schleswig-holsteinischen DB-Strecken durch. Im Rahmen dieser Versuche lief der DB-ETA am 27. September 1954 auch besuchsweise das damals einzige Akku-Triebwagen-Gebiet in Schleswig-Holstein, die Alsternordbahn, an. Nach dem erfolgreichen Abschluß der Probefahrten folgten Verhandlungen zwischen der Bundesbahndirektion Hamburg und dem Verkehrsministerium in Kiel. Nach Abschluß dieser Verhandlungen über den Aufbau eines Akku-Triebwagen-Netzes kamen ab Sommer 1957 die ersten Fahrzeuge. Zunächst wurden drei fabrikneue ETA 150 (ETA 150 109, 110 und 111) mit entsprechenden ESA im Bahnbetriebswerk Kiel stationiert und von hier aus in Personenzugkursen auf den DB-Strecken im näheren Bereich von Kiel (nach Neumünster, Preetz und Rendsburg) eingesetzt. Schon damals war es das Ziel, zunächst insgesamt 12 ETA 150 und 11 ESA 150 in Schleswig-Holstein einzusetzen.



ETA 150 und VT 98 im Bw Husum. Fast drei Jahrzehnte haben sie die Hauptlast des Nah- und Bezirksverkehrs getragen.

Foto: Ley

Schon im August 1957 gab das Bw Kiel seine Akku-Triebzüge an das Bw Husum ab. Nach entsprechender Herrichtung (die im Sommer 1957 abgeschlossen wurde) sollte das Bw Husum zentraler Stützpunkt für die ETA/ESA-Flotte der BD Hamburg werden. Daneben wurden zunächst aber auch im Bw Neumünster ETA beheimatet. Zum Winterfahrplan 1958 war die Auslieferung der für den Einsatz in Schleswig-Holstein bestimmten 12 ETA und 11 ESA abgeschlossen und der Akku-Betrieb bei der BD Hamburg damit voll angelaufen. Dabei handelte es sich im einzelnen um die folgenden Wagen:

Bw Neumünster: ETA 150 101-106, ESA 150 027-031
Bw Husum: ETA 150 107-112, ESA 150 039-044

Die in Neumünster beheimateten ETA erbrachten 1958 Betriebsleistungen von 350 km pro Betriebstag, die Husumer Akku-Triebwagen brachten es auf 300 km je Tag. Batterie-Ladestationen bestanden außer in Husum und Neumünster in Kiel, Heide, Rendsburg und Lübeck. Für die Triebfahrzeugführer-Gestellung sorgte neben den beiden Heimat-Bw auch das Bw Kiel.

Zum Winter 1960 wurden dann alle bei der BD Hamburg stationierten ETA/ESA 150 im Bw Husum zusammengefaßt. Das Bw Neumünster sorgte nur noch für die personelle Besetzung der Akku-Züge. 1963 erhielt das Bw Husum noch aus fabrikneuer Lieferung Fahrzeuge der mit stärkeren Batterien ausgerüsteten Baureihe ETA 150.5. Im einzelnen waren das die Wagen ETA 150 609-613 und ergänzend die Steuerwagen – ebenfalls fabrikneu – ESA 150 163-166 sowie ein Jahr später noch den ESA 150 210, so daß der Bestand im Bereich der BD Hamburg 1964 insgesamt 17 ETA und 16 ESA erreichte.

Die auf diese Weise merklich verstärkte ETA/ESA-Flotte des Bw Husum ermöglichte eine weitere Ausdehnung des Betriebes mit Akku-Triebwagen. Im Winterfahrplan 1964/65 bestanden für die Husumer ETA 150 immerhin drei Umlaufpläne mit 4 ETA bei 383 km, 3 ETA mit 222 km und 5 ETA mit 345 km Tagesleistung.

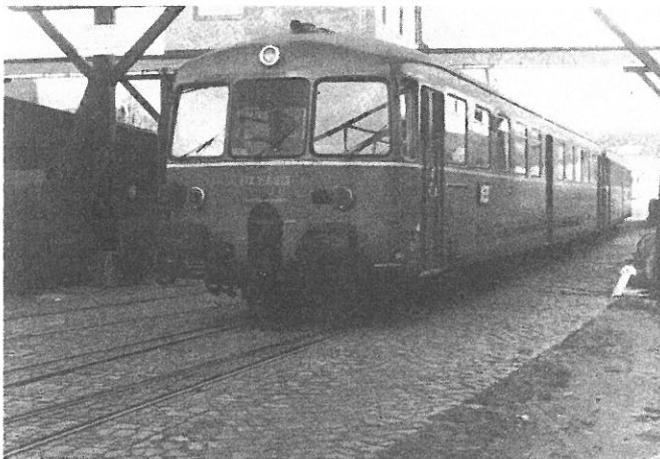
Personalmäßig fungierten in den ersten beiden Plänen Triebfahrzeugführer der Bw Husum, Neumünster und Kiel, während das Personal im dritten Plan nur von den Bw Husum und Neumünster gestellt wurde. Im August 1965 erhielt das Bw Husum noch den ESA 150 105, der vom Bw Düren kam.

Das Ende der sechziger Jahre erlebte die Blütezeit des Akku-Betriebes in der BD Hamburg. In dieser Zeit konnte man 515/815-Züge (EDV-gerechte Umnummerierung am 1. Januar 1968, vgl. HN 3/1987, S. 18) zwischen Trittau und Niebüll, zwischen Flensburg und Lübeck sowie zwischen Büsum und Neustadt antreffen. In diesen Zusammenhang paßt es auch, daß 1970 jeweils einer der Husumer 515 mit 420 km pro Tag die höchsten Tagesleistungen aller DB-Akku-Triebwagen überhaupt erbrachte.

Einschränkungen dieser stolzen Leistungen bahnten sich allerdings mit der Aufhebung und dem anschließenden Abbau der Batterie-Ladestation in Lübeck Hbf Ende 1968 an. Diese Maßnahme bedeutete die Reduzierung von ETA-Läufen in Schleswig-Holstein, da die Akku-Triebzüge im Raum Lübeck nur noch unter erschwerten Bedingungen zum Einsatz kommen konnten. In den sechziger Jahren konnte man die ETA/ESA 150 auf folgenden schleswig-holsteinischen DB-Strecken vorfinden: Von Kiel nach Neumünster, Flensburg, Husum (über Jübeck) und Lübeck. Von Neumünster nach Flensburg, Heide, Büsum, Bad Oldesloe, Ascheberg und Neustadt. Von Heide nach Husum und Itzehoe. Von Husum nach Niebüll und St. Peter-Ording. Elmshorn – Neumünster, St. Michaelisdonn – Brunsbüttel Nord und Rendsburg – Husum (über Erfde). Auf einigen dieser Strecken tauchten die ETA allerdings nur in vereinzelt Kursen auf.

Im Winterfahrplan 1964/65 gab es sogar für eine von/nach Kiel fahrende ETA/ESA-Einheit eine Füll-Leistung in Lübeck, wobei von Lübeck Hbf nach Lübeck-Travemünde Strand und zurück gefahren wurde – das einzige Mal, daß auf dieser Strecke Akku-Triebzüge zum Einsatz kamen.

Immerhin waren im schleswig-holsteinischen ETA/ESA-Betrieb zum Teil beachtliche Durchläufe zu verzeichnen. So umfaßte der Laufweg des Eiltriebwagen-Kurses Kiel – Husum je Richtung 102 km. Ein seinerzeit mit ETA/ESA gefahrener Eiltriebwagen Heide – Neumünster – Ascheberg – Eutin – Neustadt brachte es auf 128 km je Richtung. Anfangs fuhr dieser die beiden holsteinischen Küsten verbindende ETA sogar von Büsum nach Neustadt. Erwähnenswert ist auch hier der seit dem Beginn der sechziger Jahre jeweils nur an Sonnabenden verkehrende durchgehende „Bummelzug“ Bad Oldesloe – Neumünster – Heide – Büsum, der allerdings als Solo-Wagen ohne ESA verkehrte. Wer seine Strecke durchgehend befuhr, konnte das „Heulbojen“-Geräusch 132 km lang genießen. Für die Akku-Triebwagen waren das bei einem Aktionsradius von 300-500 km pro Batterie-Vollladung recht beachtliche Durchläufe.

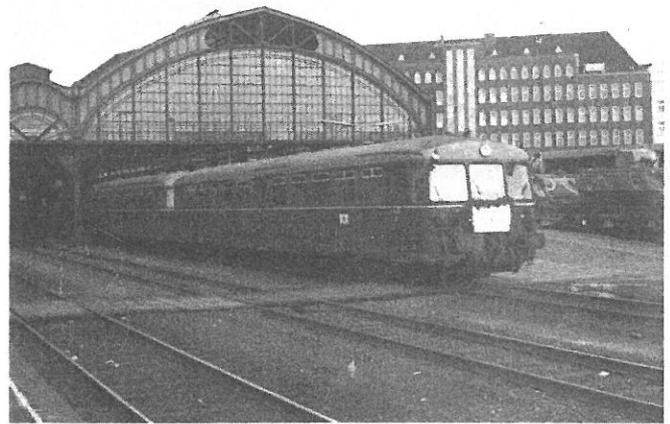


Der Eilzug Heide – Neustadt verbrachte die Zeit bis zur Rückfahrt bei Platzmangel auf den Gleisen der Neustädter Hafentram (Herbst 1967). Foto: Hecht

Die private „Alsternordbahn“, die 1953 die ersten Batterie-Triebzüge in Schleswig-Holstein in Betrieb genommen hatte, trennte sich von ihren letzten ETA/ESA-Fahrzeugen bereits im Jahre 1968, nachdem zuvor schon etliche Kurse bei dieser Bahn auf Dieseltriebwagen umgestellt worden waren. Die Batterie-Lade-

station in Kaltenkirchen wurde danach abgebaut und die Akku-Trieb- und Steuerwagen wanderten in den Schrott.

Aber auch im Betrieb der Bundesbahn ergaben sich zum Ende der sechziger Jahre umfangreiche Änderungen. Hier sorgte vor allem die Aufhebung und der Abbau der Ladestation Lübeck (sie befand sich dort direkt im Hauptbahnhof unter der St.-Lorenz-Brücke) Ende 1968 für größere Einschränkungen. Zwar kamen auch noch nach dem Abbau dieser Ladestation zunächst noch Akku-Triebzüge von Kiel nach Lübeck, doch nur noch im geringen Maße und teilweise sogar in lokbespannten Zügen mitgeschleppt. 1971 gab es nur noch einen Akku-Triebwagenlauf nach Lübeck und das auch nur an Sonntagen. Die entsprechende Garnitur kam am Schluß eines 212-bespannten Nahverkehrszuges von Kiel nach Lübeck und fuhr dann von hier aus als Nahverkehrs-Triebwagen mit eigener Kraft zurück Richtung Kiel (Nt Lübeck – Eutin). Das letzte planmäßige Lübecker Gastspiel endete zum 26. September 1971.



Der allerletzte Akku-Triebzug in Lübeck. Am 27. August 1977 kam noch einmal eine Husumer ETA-Garnitur im Rahmen einer Sonderfahrt von Heide nach Lübeck. Foto: Hecht

Danach kamen die „Akkus“ nicht mehr nach Lübeck Hbf. Lediglich am 27. August 1977 verirrte sich die Einheit 515 610/815 766 noch einmal im Rahmen einer Sonderfahrt Heide – Neumünster – Ascheberg – Eutin – Lübeck – und zurück hierher (Ausflug des Bundesbahn-Sozialwerks Neumünster).

Mit dem völligen Rückzug der Batterie-Triebzüge aus dem Zugverkehr Kiel – Lübeck verschwanden die ETA/ESA aus größeren Teilen des Raumes Südost-Holstein. Es verblieben noch der Eiltriebwagenlauf Heide – Neustadt und zurück sowie die Läufe auf der Verbindung Bad Oldesloe – Neumünster in dieser Region. Zwar wurde hier der „Langlauf“ Bad Oldesloe – Büsum zum Sommerfahrplan 1975 eingestellt, bis zum Winterfahrplan 1975/76 konnte man an Sonnabenden aber dafür mit einer ETA-Garnitur durchgehend von Neumünster über Bad Oldesloe nach Trittau fahren. Dieser Lauf war das einzige Auftauchen auf der 1976 für den Reisezugverkehr eingestellten Strecke Bad Oldesloe – Schwarzenbek und stellte darüber hinaus auch den einzigen Zug mit 1./2. Wagenklasse auf dieser sonst im Personenverkehr nur den die ausschließlich 2. Klasse führenden Schienenbussen vorbehaltenen Bahnlinie dar. Zugleich war Trittau der südlichste Anlaufpunkt, den es überhaupt jemals im ETA-Netz der BD Hamburg gab. Im Norden war das Niebüll.

Ab 1975/76 präsentierten sich auch die ersten 515 und 815 des Bw Husum im neuen beige-blauen Farbanstrich. Zwei Jahre zuvor, 1974, hatte es einen Fahrzeugtausch in der Husumer Flotte gegeben: das Bw Husum gab den 815 763 an das Bw Düren ab und bekam von dort den 815 742. Im gleichen Jahr schrumpfte das ETA-Netz der BD Hamburg wegen der Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Bahnlinie Rendsburg – Erfde – Husum am 26. Mai 1974 um ein weiteres Stück. 1977 gab es durch Fahrzeugtausch in dem bis dahin ziemlich konstant gehaltenen ETA/ESA-Bestand des Bw Husum größere Veränderungen in den Reihen der Steuerwagen. Zum Winterfahrplan 1980/81 wurden die Husumer Akku-Triebzüge nochmals von Umbeheimatungen betroffen, die sich insbesondere auch auf die 515 auswirkten. Ein Jahr später, 1981, gab das Bw Husum noch Triebwagen an das Bw Wanne-Eickel ab, ohne hierfür ersatzweise 515 von anderen Bahnbetriebswerken zu erhalten.

Durch die Umstationierungen in den Jahren 1977, 1980 und 1981 ergab sich im Bw Husum Ende 1981 der folgenden ETA/ESA-Bestand:

515 108-110, 592, 596-599, 609-613
815 640, 643, 644, 663, 664, 669-671, 675, 676, 705, 764-765, 810

Das Einsatzgebiet der Husumer ETA hatte mittlerweile erneut Einbußen erfahren. Wegen des baulichen Zustandes der im Verlauf der Bahnlinie Neumünster – Heide gelegenen Kanalhochbrücke „Grünental“ (bei Albersdorf) durfte diese Strecke ab Winterfahrplan 1980/81 nicht mehr von 515/815-Garnituren befahren werden, da die 515 mit ihren schweren Batteriesätzen eine weitere Verschlechterung des Bauzustandes der Hochbrücke gefördert hätten (die alte Brücke ist inzwischen durch einen Neubau ersetzt worden). Seit dem September 1980 kommen auf der Querverbindung Neumünster–Heide nur noch Schienenbusse zum Einsatz. Diese Maßnahme bedeutete natürlich eine empfindliche Einschränkung des ETA/ESA-Betriebes auf den schleswig-holsteinischen DB-Strecken. Betroffen von großen Reduzierungen war auch der Lauf Heide – Neumünster – Neustadt, der im einzelnen folgende Veränderungen erfahren hatte:

- Heide – Neustadt tgl. bis Winter 1975/76
- Heide – Neustadt werktags außer sonnabends bis Sommer 1976
- Neumünster – Neustadt sonnabends/sonntags bis Sommer 1976
- Neumünster – Neustadt tgl. bis Winter 1977/78
- Neumünster – Neustadt werktags bis Winter 1980/81

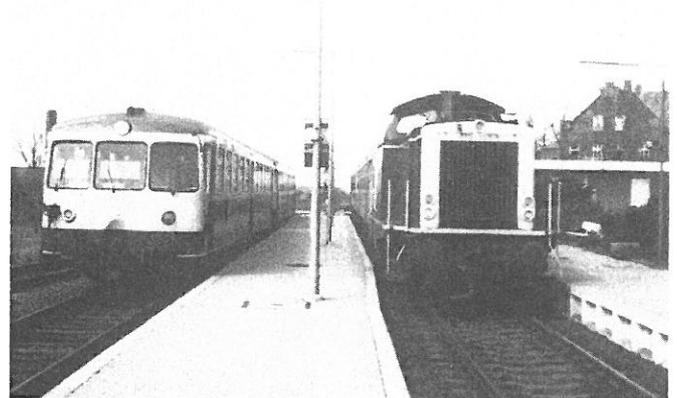
Ein nur in den Wintermonaten an Schultagen gefahrener 515-Lauf Husum – Bredstedt und zurück wurde bereits mit dem Ablauf des Winterfahrplans 1978/79 eingestellt – es war noch der einzige ETA-Kurs auf der Marschbahn nördlich von Husum.

Für die Durchführung größerer Revisionen war natürlich auch bei den Husumer 515/815 das DB-Ausbesserungswerk Limburg zuständig. Die Überführung von Husum in das ferne, immerhin 717 km entfernte Limburg an der Lahn wurde stets folgendermaßen gehandhabt: Die 815-Steuerwagen wurden sämtlich in planmäßigen Güterzügen nach Limburg geschickt. Die 515 hingegen fuhren von Husum bis Heide mit eigener Kraft, wobei in Heide die Batterien nachgeladen wurden. Von Heide nach Hamburg-Altona ging es dann geschleppt am Schluß eines Nahverkehrsuges weiter. Die Strecke Hamburg-Altona – Hildesheim legten sie dann wieder mit eigener Kraft zurück. Im Bahnbetriebswerk Hildesheim, ebenfalls ein 515-Stützpunkt, wurden dann erneut die Batterien nachgeladen und derart „frisch betankt“ fuhren die Husumer 515 dann von Hildesheim aus bis Limburg weiter. Bis zur Auflösung des ETA-Stützpunktes Kassel fuhren die Triebwagen auch noch für ein weiteres Nachladen der Akkus das Bwv Kassel an. Seit dem Abzug der 515 aus Kassel im Jahre 1975 war dies nicht mehr möglich; die 515 des Bw Husum fuhren nun von Hildesheim bis Limburg in einem Rutsch durch. Entsprechend wurde in der Gegenrichtung Limburg – Husum verfahren – hier wurden die Fahrzeuge allerdings nicht nur im Abschnitt Altona – Heide von lokbespannten Plan-Reisezügen mitgeschleppt, sondern auf der gesamten Strecke Hamburg-Altona – Husum.

In den letzten Jahren ging man dazu über, die Schleppüberführung im Abschnitt Husum – Hamburg und umgekehrt in Güterzügen durchzuführen. Diese Schleppüberführung über die Marschbahn war jeweils notwendig, um Batteriestrom einzusparen, weil es zwischen Husum bzw. Heide und Hildesheim (ca. 350 km) keine ETA-Ladestation gibt. Aus demselben Grund überführte man die 815-Steuerwagen auch stets separat von den 515 in Güterzügen auf dem gesamten Weg von Husum nach Limburg und zurück. Die 515 wurden übrigens auf dem gesamten Weg von Husum nach Limburg von Lokpersonalen des Bw Husum überführt, ebenso in der Gegenrichtung.

Die betrieblich nicht einfachen Überführungen der 515/815 (insbesondere der Triebwagen) von Husum nach Limburg dürften ein Grund für die Überlegungen der zuständigen DB-Dienststellen gewesen sein, sich vom ETA-Betrieb in der BD Hamburg zu trennen. Hauptgrund hierfür waren jedoch die immer höher werdenden Stromkosten für die Batterie-Ladestationen in Husum, Rendsburg, Neumünster und Heide. Den Strom für diese Stationen konnte die DB nicht wie andernorts aus bahneigenen Kraftwerken beziehen, da es derartige Anlagen in Schleswig-Holstein nicht gibt. Vielmehr lieferte den Strom für die Batterie-Ladestationen in Schleswig-Holstein die

für die Stromversorgung in weiten Teilen des nördlichsten Bundeslandes zuständige SCHLESWAG, die sich den Strom für die Ladestationen teuer bezahlen ließ. Hinzu kamen der durch Streckenstilllegungen und betriebliche Einschränkungen (Abbau der Ladestation in Lübeck, Umstellung des Zugbetriebes Heide – Neumünster auf Schienenbusse) ohnehin reduzierte Aktionsradius der Husumer ETA sowie die Bestrebungen einer generellen Typenbereinigung bei den in Schleswig-Holstein eingesetzten DB-Triebfahrzeugen.



Die Ablösung: kurze, lokbespannte Wendezüge ersetzen nach und nach die Akku-Triebwagen. Hier treffen sich beide in Tönning (März 1984).
Foto: Ley

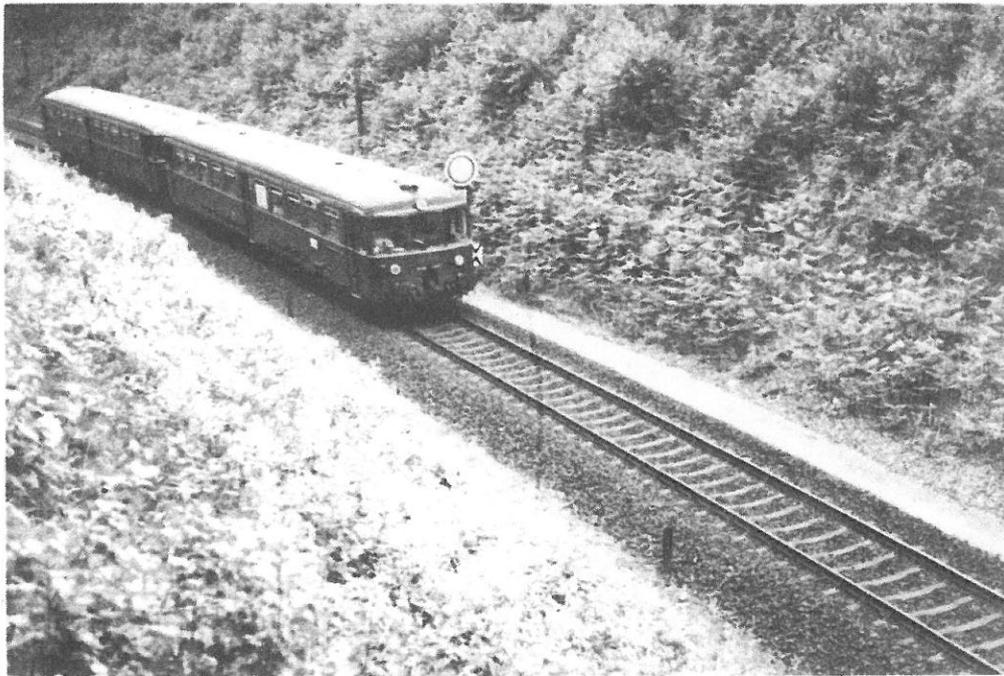
Aus diesen Erwägungen heraus entschied sich die Deutsche Bundesbahn, die 515 und 815 stufenweise aus Husum abzuführen und damit den ETA/ESA-Betrieb in der DB Hamburg ganz einzustellen. Als Ersatz für die Akku-Triebzüge wählte man kurze Wendezugseinheiten (2 Wagen: 1 „n“ und 1 „nf“) mit Diesellokomotiven der Baureihe 212. Als Folge dieser Entscheidung wurden im Mai 1983 zunächst die Triebwagen 515 596-599 sowie die Steuerwagen 815 640, 643, 644, 663, 664, 675 und 676 in das Bw Hildesheim verlegt. Gleichzeitig stellte man den ETA/ESA-Betrieb auf den Strecken Heide – Husum und Heide – Büsum ganz (unter Aufgabe der Ladestation Heide) und auf der Strecke Husum – St. Peter-Ording zum größten Teil auf lokbespannte Wendezüge um. Zur Beförderung dieser Züge erhielt das Bw Flensburg zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1983 vom Bw Lübeck sechs Diesellokomotiven der Baureihen 212 sowie im Verlauf des Sommers 1983 noch eine weitere. Die nach Hildesheim umzusetzenden 515 und 815 wurden am 29. Mai 1983 als Wagenzug in einer langen Kette von Husum nach Hildesheim überführt, wobei diese ETA/ESA-Kavalkade von der Diesellok 218 110 (Bw Flensburg) zwischen Husum und Hamburg geschleppt wurde, während ab Hamburg eine Ellok den „Akku“-Überführungszug beförderte.

Im Bw Husum verblieben nach dem 29. Mai 1983 noch die folgenden 515/815:

515 108-110, 609-613
815 669-671, 705, 764-766, 810

Insgesamt also 8 Triebwagen und 8 Steuerwagen. Von diesen Fahrzeugen wies kein 515 mehr den roten Anstrich auf, während bei den Steuerwagen die Fahrzeuge 815 764-766 noch den alten roten Anstrich besaßen. Die Triebwagen 515 108-110 waren übrigens seit 1957 ununterbrochen im Bw Husum stationiert.

Mit den noch jeweils acht verbliebenen Trieb- und Steuerwagen wurde ein Akku-Restbetrieb auf den Verbindungen Husum – Jübeck – Rendsburg – Kiel, Neumünster – Kiel, Neumünster – Rendsburg, Neumünster – Bad Oldesloe und (für einige Rest-Zugleistungen) Husum – St. Peter-Ording durchgeführt. Doch dieses Rest-ETA-Netz war lediglich Auslaufbetrieb mit absehbarem Ende. Er blieb nur noch bis zum Fahrplanwechsel am 3. Juni 1984 bestehen. An diesem Tag wurden auch die letzten insgesamt 16 Fahrzeuge von Husum nach Hildesheim abgegeben und somit dem ETA-Betrieb in der BD Hamburg, der 1957 begann, der Schlußpunkt gesetzt. Mit der Abgabe der letzten ETA und ESA endete am 3. Juli 1984 die Geschichte der Batterie-Triebzüge in Schleswig-Holstein und der Eisenbahnbetrieb des nördlichsten Bundeslandes wird – bis eines fernen Tages auch hier die Wechselstrom-Fahrleitung aufgehängt werden sollte – ausschließlich Dieseltriebfahrzeugen vorbehalten sein.
Michael Hecht.



Erinnerungen an den ersten Betrieb mit batteriebetriebenen Eisenbahn-Schienenfahrzeugen in und um Lübeck, der vom Sept. 1958 bis zum Sept. 1971 durch die Deutsche Bundesbahn mit Akku-Triebwagen der Baur. ETA 150 bzw. 515 und deren Steuerwagen der Baur. ESA 150 bzw. 815 durchgeführt wurde. Das aber ausschl. auf d. Strecke Kiel-Lübeck, auf der auf dem oberen Bild ein aus einem Trieb- und einem Steuerwagen bestehender Akku-Zug als Pt 1117 (Lübeck-Kiel) im Frühling 1969 kurz hinter Bad Schwartau durch das Waldgebiet 'Riesebusch' rollt. Das Bild darunter zeigt eine 515/815-Einheit am 29.3.1968 als Pt 1131 (Lübeck-Eutin) bei dessen Halt im Bahnhof Bad Schwartau. Im Hintergrund ist ein aus einem Plattform-Personenwagen entstandener Bauzugwagen auf den Gleisen der damals noch in Bad Schwartau bestehenden Bahnmeisterei zu sehen.

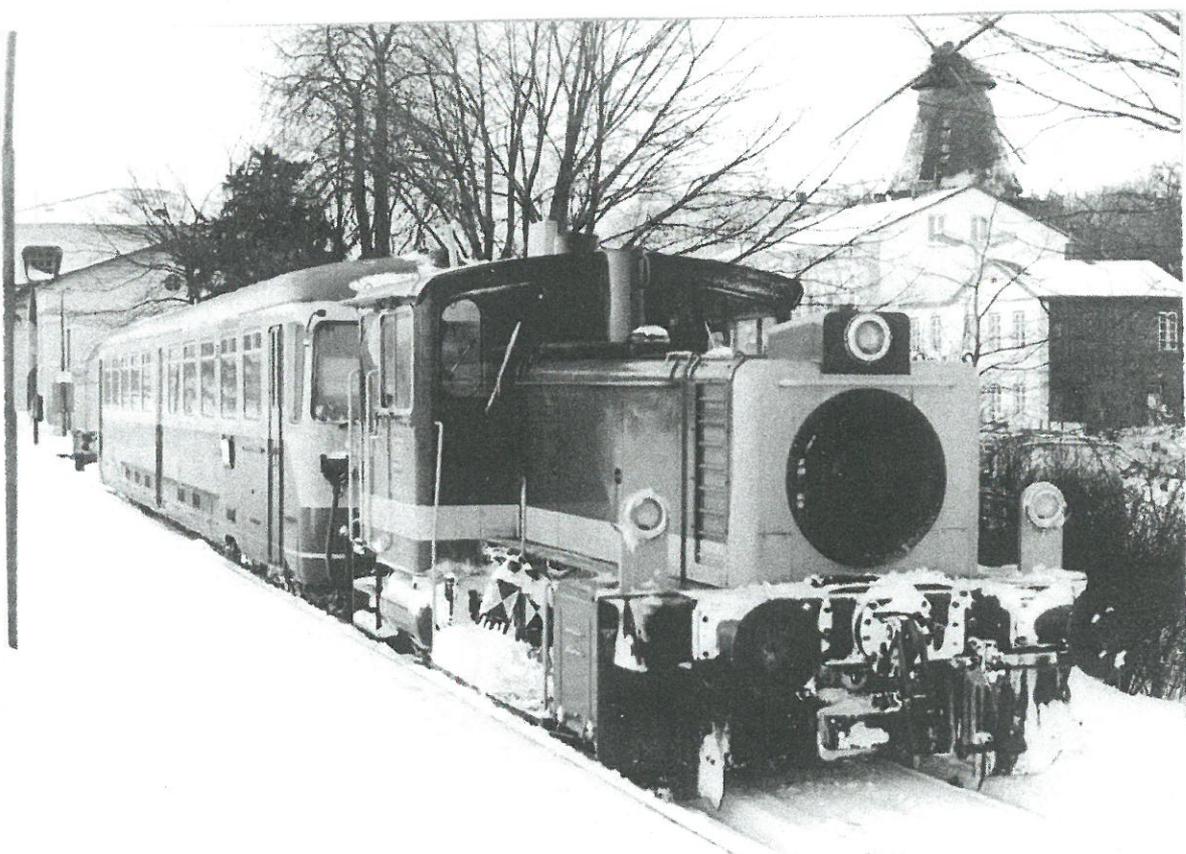
Fotos: Michael Hecht.



In Lübeck kamen d. Akku-Triebwagen nur selten in den Bereich vom dortigen Bahnbetriebswerk. Am 6.12.1970 (SO) hatte sich ein 515-Triebwagen aber ausnahmsweise und seltenerweise einmal in diesen Bereich verirrt, wo er auf dem oberen der obigen Bilder in dessen Mitte auf einem Stumpf-Abstellgleis und neben einer Diesel-Schienenbus-Einheit d. Baur. 798/998 zu sehen ist. Neben an auf dem Streckengleis nach Hamburg rollt der Schnellzug D 392 ('Skandinavien-Holland-Express', Kopenhagen - Hoek v. Holland) vorbei. Von Puttgarden bis Hamburg beförderte diesen Zug am genannten Tag die damals im Bw Lübeck beheimatete Diesellok 221 115.

Am Ende der ersten Akku-Triebwagen-Ära in Lübeck kam nur noch jeweils eine ETA/ESA-150- bzw. 515/815-Einheit hierher. Und das auch nur noch an Sonntagen. Sie fuhr geschleppt am Schluss des N 4124 von Kiel nach Lübeck und von dort dann mit eigener Kraft alleine als Nt 41431 nach Eutin. Aber auch damit war am Ende vom Sommerfahrplan 1971 im September 1971 Schluss. Danach kamen Batterie-Triebwagen planmäßig bis zum 22.10.2023 nicht mehr nach Lübeck. Das untere der obigen Bilder zeigt die 515/815-Einheit, die am 11.10.1970 (SO) in Schleppfahrt im N 4124 an dessen Schluss von Kiel nach Lübeck gebracht wurde, hinter der Wagengarnitur von diesem Zug nach seiner Lübecker Ankunft in der Abstellanlage vom dortigen Hbf. Man beachte auch den Altbau-Packwagen vom N 4124, an den die 515/815-Einheit angehängt war. Rechts daneben Wendezug-Einheiten mit Silberling-Steuerwagen und ganz rechts Diesellok 220 017 (Bw Hamburg-Altona), die gerade die im Hintergrund erkennbare Wendezug-Einheit, die sie vorher als N 4052 von Hamburg nach Lübeck beförderte, in die Abstellanlage rangier hatte. Zu dieser Wendezug-Einheit gehörte d. auch ebenfalls erkennbare Doppelstockwagen der ehem. LBE.

Fotos: Michael Hecht.



Zuweilen gab es auch unolanmäßige Schleppfahrten mit Akku-Triebzug-Einheiten in der BD Hamburg, bei denen diese Einheiten von Diesellokomotiven gezogen wurde. Das obere der obigen Bilder zeigt eine derartige Schleppfahrt auf der Strecke Kiel-Lübeck, die hier 1965 kurz vor Bad Schwartau aufgenommen wurde und eine V-100.20-Dieselmachine des Bw Lübeck zeigt, die zwei ETA/ESA-Einheiten nach Lübeck bringt. Witterungsbedingt erhielt der aus dem Akku-Triebwagen 515 106 bestehende und von Eutin nach Neustadt/Holst. fahrende Nt 4158 die DB-Diesel-Kleinlok 333 183 für seine Fahrt durch das damals sehr schneereiche Ostholstein am 3.1.1979 als führende Schlepphilfe, wobei das untere bild diese interessante Fahrzeug-Kombination mit ausschl. beige-blauen Fahrzeugen im Bahnhof von Eutin zeigt.

Fotos: Oben = Hans-Joachim Klaas. Unten = Horst Ebert.



Eine lange Tradition im ersten Batterie-Eisenbahn-Fahrzeug-Betr., in Schleswig-Holstein (Dauerte hier vom Mai 1953 bis zum Juni 1984) hatte der mit einer Akku-Triebwagen-Einheit gefahrene Eiltriebwagen, der von Heide/Holstein nach Neustadt/Holstein und zur Holstein damit von West nach Ost und umgekehrt durchquerte. Die Aufenthaltszeit in Neustadt/Holstein verbrachte die ETA/ESA-150- bzw. 515/815-Einheit dieses Eiltriebwagen-Kurses auf in Straßenfahrbahn verlegten Rillenschienen-Gleisen der dortigen Hafeneisenbahn in d. Nähe vom Pbf Neustadt/H. Hier zeigt das obere Bild eine ETA/ESA-Einheit während der o. a. Et-Pause im November 1967 im Bereich der Hafeneisenbahn von Neustadt/H., wobei der Triebwagen dieser Einheit der ETA 150 613 ist. Ab Sept. 1976 fuhr der o. a. Et nur noch von Neumünster bis Neustadt/Holst. und umgekehrt und im September 1980 wurde er ganz eingestellt. Die Bahnlinie von Eutin nach Neustadt, die die östlichste Teilstrecke in diesem Et-Kurs bildete, verlor 1981 ihren Regelzugverkehr und wurde 1983 völlig stillgelegt. Danach erfolgte ihr weitgehender Abbau, wie auch von der einstigen Hafeneisenbahn in Neustadt/H. nichts mehr übrig ist.

Nach Lübeck kam von Heide/Holst. her am 27.8.1977 eine aus den Fahrzeugen 515 610 und 815 766 bestehende Akku-Triebzug-Einheit in einer Sonderfahrt, die damals das Bahn-Sozial-Werk (BSW) in Neumünster durchführte und die von Heide aus über Neumünster, Ascheberg und Eutin nach Lübeck und zurück führte. Sie brachte auch für lange Zeit (46 Jahre !) die letzten Akku-Triebzug-Fahrzeuge nach Lübeck. Das untere Bild zeigt den o. a. BSW-Sonderzug am 27.8.1977 im Lübecker Hbf.

Fotos: Michael Hecht.



Durchaus das Erscheinungsbild von Fernverkehrs-Fahrzeugen besaßen die acht Akku-Triebwagen der Baur. ETA 176 und ihre acht Steuerwagen der Baureihe ESA 176 (ab 1968 = Baur. 517 u. 817), d. die Deutsche Bundesbahn zwischen 1952 und 1954 fabrikneu beschaffte. Es blieb aber bei diesen 16 Fahrzeugen, deren anschließende Weiterentwicklung jedoch zu den danach in größeren Serien beschafften Akku-Fahrzeugen der Baur. ETA 150 und ihren Steuerwagen der Baur. ESA 150 (ab 1968 = Baur. 515 und 815) führte. Wie die waren auch d. Fahrzeuge der kleinen Vorgängerserie trotz deren äußerlichen Fernverkehrs-Aussehens ausschl. im Regional- und Lokalverkehr eingesetzt. Das ausschl. vom Bw Limburg/Lahn aus auf den die Lahnstadt umgebenden DB-Strecken. Sie fuhren aber immerhin in Eiltriebwagen-Kursen von Giessen über Limburg bis Koblenz und umgek., was fast schon Einsätze mit einem Hauch von Fernverkehrs-Charakter bedeutete. Das obere Bild zeigt eine aus einer ETA/ESA-176-Einheit gebildete Akku-Zug-einheit als Eiltriebwagen Et 3242 (Giessen-Koblenz, 117 km) im Bhf. Giessen im August 1967. Zu dieser Einheit gehört auch der erkennbare Steuerwagen ESA 176 006. Auf dem unteren Bild ist eine 517/817-Einheit am 1.12.1973 im Bhf. Limburg/Lahn zu sehen. Zu ihr gehört der hier Vordergrund erkennbare Triebwagen 517 006. Im Bw Limburg blieben die ETA/ESA 176 bzw. 517/817 bis zuletzt stationiert. Zwischen 1981 und 1984 wurden sie alle ausgemustert und bis auf einen Triebwagen anschließend sämtlich verschrottet. Dieser eine Triebwagen wird (nicht betriebsfähig) vom DB Museum museal erhalten.