

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.

Im Kieler Verkehrsministerium und bei der landeseigenen Verkehrsgesellschaft Nah.SH hat man 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.



Erixx Holstein setzt seit diesem Jahr neue Akkuzüge ein.

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 Zweischichten-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 die Erixx-Pressestelle wohl unfrei-

willig 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. Lokales

Strecken werden „entdieselt“

Funktioniert alles reibungslos, sollen die neuen Akku-Züge von Erixx Holstein nach einem 15-Minuten-Lade-Stopp mindestens 80 Kilometer ohne Stromzufuhr von außen zurücklegen können. Rund 10,4 Millionen Zug-Kilometer wur-

den auf der Strecke Kiel-Lübeck-Lüneburg „entdieselt“. Jährlich sollen 10 Millionen Liter Diesel und rund 26 000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Bis Mitte 2024 sollen im Norden 55 Akku-Züge auf elf Bahnlinien fahren.

↑ **LÜBECKER NACHRICHTEN (LN) VOM 5. DEZEMBER 2023** ↑



Inzwischen läuft der BEMU-Einsatz auf der Strecke Lübeck-Kiel besser und zuverlässiger. Das obige Bild zeigt einen zu diesem Einsatz gehörenden Akku-Triebzug der Baureihe 526 am 15.12.2023 im Hbf von Kiel. An diesem BEMU-Triebzug werden gerade die Batterien über die stationäre Fahrleitung des elektr. Fahrbetriebes aufgeladen, weshalb der Stromabnehmer der abgebildeten 526-Einh. mit der o. a. Fahrleitung in Kiel Hbf in Berührung ist.

Foto: Peter Rentzsch.

DIENSTAG, 9. JANUAR 2024



Die neuen Akku-Züge von Erixx Holstein hatten einen holprigen Start.

FOTO: WOLFGANG MAXWITAT

Erixx fährt wieder nach Plan

Wirtschaftsministerium sieht vorangegangene Misere als behoben an – Pro Bahn übt Kritik am Land und Nah.SH

VON MARCUS STÖCKLIN

LÜBECK. Seit Montag verkehren die Erixx-Züge auf den Linien RE 83 (Lüneburg-Lübeck-Kiel) und RE 84 (Lübeck-Kiel) wieder nach Fahrplan. Es seien nun ausreichend funktionierende Züge vorhanden, sagte Erixx-Sprecherin Michelle Kränzlein den LN. Nur auf der Linie 76 vom Kieler Hauptbahnhof nach Kiel-Oppendorf gebe es vorerst Schienenersatzverkehr.

Doch: „Die Fahrzeugverfügbarkeit schwankt täglich“, führte Kränzlein weiter aus. Für einen Regelbetrieb würden mindestens 21 Fahrzeuge auf der Strecke sowie eine Werkstattreserve von drei Fahrzeugen benötigt. „Mit dem heutigen Tag sind 18 Akku-Fahrzeuge einsatzfähig.“ Zuletzt hatten Zugausfälle, überfüllte Wagen und

Verspätungen immer wieder für Unmut gesorgt. Besonders Pendler hatten darunter zu leiden. Schuld daran, dass die Züge nicht fahren konnten, war ein Software-Problem.

Versagen des Landes?

Während Erixx zur Behebung auf den für die Wartung zuständigen Hersteller Stadler verwies, sieht Karl-Peter Naumann von der Fahrgastorganisation Pro Bahn auch „ein Versagen des Landes und des Nahverkehrsverbundes Nah.SH“. Diese stellen die Züge für den Betreiber Erixx. Naumann: „Das Land ist mit-schuldig, dass die Züge nicht rechtzeitig fertig geworden sind. Wenn man als Land Fahrzeuge hat, muss man dort auch jemanden haben, der sich kümmert und etwas davon versteht.“ Daran fehle es offenbar.

Ob die Misere nun, wo die meisten Züge wieder fahren, endgültig vorbei ist, könne man nur hoffen, meint Naumann. Für das Kieler Wirtschaftsministerium sei die Sache nun „aufgearbeitet und

Störung legt Bahn in Hamburg lahm

Nachdem der Bahnverkehr in und um Hamburg wegen einer technischen Störung gestern Morgen für eineinhalb Stunden komplett lahmgelegt worden war, nahmen die ersten Züge gegen 9.40 Uhr ihre Fahrt wieder auf. Grund: Der Zugfunk im Bereich des Hauptbahnhofes war ausgefallen. Deshalb konnte er nicht angefahren werden. Züge wurden umgeleitet. Die Ursache war zunächst unklar.

zumindest bis jetzt auch einigermaßen zufriedenstellend behoben“, teilte Sprecher Harald Haase mit. Immerhin habe bei Stadler die Werkstatt-Kapazitäten verdoppelt „und mittlerweile ja weitere reparierte Akkuzüge ins System gegeben“.

Weder das Land noch Nah.SH habe im Übrigen einen Einfluss geschweige denn Druckmittel, was Werkstatt-Kapazitäten anbelange. Die Vertragsbeziehung mit der Werkstatt habe Erixx. Zudem habe es im Dezember „unter anderem massive Krankheitsausfälle“ gegeben, so Haase. „Da kamen leider viele unglückliche Umstände zusammen.“

Nah.SH: Verkehr „Sache von Erixx“

Nah.SH erklärte auf Nachfrage nur, die „Erbringung der

Verkehrsleistung“ sei „Sache von Erixx“. Man habe „momentan keinen Grund daran zu zweifeln“, dass der Verkehr wieder fahrplanmäßig rolle.

Was die Kieler Linie 76 betrifft, geht das Wirtschaftsministerium davon aus, dass sie „ab Sonntag voraussichtlich wieder bedient“ werden könne. Erixx wollte das gegenüber den LN am Montag nicht bestätigen. Dazu werde man sich in den nächsten Tagen äußern.

Ende Oktober 2023 startete der Betrieb der neuen Akku-Züge. Dabei kam es wiederholt zu Ausfällen, die laut Erixx „witterungsbedingt“ waren. Kommunalpolitiker hatten daraufhin ein Eingreifen von Verkehrsminister Madsen gefordert. Dieser hatte sich Mitte Dezember mit den Erixx-Chefs getroffen, um die katastrophale Situation zu besprechen.

PRESSE

nordbahn: Erfolgreiche Premiere – erste Akku-Züge rollen zwischen Neumünster und Bad Oldesloe

19.02.2024

Heute fiel der offizielle Startschuss für einen emissionsfreien Verkehr auf der Regionalbahnlinie 82 zwischen Neumünster und Bad Oldesloe. Nach und nach werden auf der "Stammstrecke" der nordbahn alle Dieseltriebzüge durch innovative Akku-Züge ersetzt. Bis Jahresende sollen auf allen sieben Linien der nordbahn im so genannten Akku-Netz die batteriebetriebenen und komfortablen Züge im einheitlichen Landes-Design zum Einsatz kommen.

Die nordbahn begrüßte heute am Vormittag die Landräte der Kreise Segeberg und Stormarn, Vertreter der Geschäftsleitung der NAH.SH GmbH sowie die Bürgermeister von Bad Oldesloe und Bad Segeberg an Bord des Akku-Flirts, der sich Richtung Bad Oldesloe in Bewegung setzte. Auf der Fahrt konnten sich alle von den Vorzügen der neuen und gut ausgestatteten Züge überzeugen, die nicht nur hohen Fahrgastkomfort bieten, sondern auch wesentlich zur Mobilitätswende beitragen sollen und somit zur Erreichung der ehrgeizigen Klimaschutzziele des Landes.

Petra Cordes, Prokuristin bei NAH.SH: „Unser Ziel ist ein emissionsfreier Nahverkehr im echten Norden. Der Einsatz der Akku-Zug-Flotte ist ein Riesenschritt in diese Richtung – und der Start der Akku-Züge bei der nordbahn ein weiterer Meilenstein auf diesem Weg. Mit der Umstellung von Diesel auf Akku in 40 Prozent des Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein sind wir Pioniere und Vorbild weit über das Land hinaus. Das wollen wir heute feiern“



Ein langjähriges Projekt auf der Zielgeraden

Für die NAH.SH, die nordbahn und zahlreiche weitere Projektpartner in den Bereichen Technik und Infrastruktur bedeutete der Technologiewechsel auf der Schiene jahrelange Vorbereitung.

Dr. Karsten Steinhoff, Geschäftsführer nordbahn: „Wir freuen uns, dass wir gerade in unserer Heimatregion Holstein zusammen mit unseren langjährigen Fahrgästen nun erneut den Weg in eine neue Ära gehen. Wir haben seit der Vergabeentscheidung 2021 intensiv auf diesen Tag hingearbeitet.“



In dieser Zeit vollzog das Unternehmen ein Wachstum um über 100 Prozent und stellte dafür an teils neu geschaffenen Standorten in Schleswig-Holstein rund 200 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Jedes Jahr führt die nordbahn mehrere Ausbildungskurse zur Qualifizierung von Lokführern durch.

Ausblick auf die weitere Umstellung auf Akku-Zügen bei der nordbahn

Nach einigen Wochen, in denen Diesel- als auch Akku-Züge im Mischbetrieb zum Einsatz kommen, sollen bis Ende März sowohl die RB 82 Bad Oldesloe – Neumünster als auch die RB 63 Neumünster – Heide – Büsum komplett e-mobil sein. In der zweiten Jahreshälfte folgt dann die Umstellung der neuen nordbahn-Linien im Norden Schleswig-Holsteins.



HL-live.de - Montag, der 29. Januar 2024

Stadt: Sanierung der Gleise Hamburg-Lübeck verschieben

Durch die Vielzahl zukünftiger Bau- und Sanierungstätigkeiten der Deutschen Bahn im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) entstehen in den kommenden Jahren neben Chancen auf eine bessere Schienenanbindung auch diverse Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck. Die Stadt fordert, den Güter- und Personenverkehr bei der Sanierung der Strecke Hamburg-Lübeck aufrecht zu halten.

Denn vielfach gehen die von der DB InfraGO AG avisierten Ausbauprojekte noch nicht weit genug oder berücksichtigen nicht im erforderlichen Umfang die Interessen der Region und der Hansestadt Lübeck. Daher macht sich die Stadtverwaltung seit Monaten auf mehreren Ebenen bei DB, Bund und Land für ihre Interessen stark.

Probleme für den Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung Lübeck – Hamburg

Bisherige Planungen der DB InfraGO AG sehen eine Generalsanierung der Strecke Lübeck – Hamburg mit fünfmonatiger Vollsperrung bis Ende 2027 sowie eine Sanierung und einen Ausbau der Strecke Lübeck – Bad Kleinen mit Vollsperrung von Anfang 2026 bis Ende 2027 vor. Die gleichzeitige Ausführung dieser Sanierungsprojekte führt aus Sicht der Hansestadt zu erheblichen Problemen und Herausforderungen bei der schienenseitigen Anbindung des Port of Lübeck: Die einzige dann noch zur Verfügung stehende Eisenbahnanbindung über Büchen stellt in ihrer aktuellen Ausstattung keine hinreichende Ausweichalternative dar.

„Es muss unbedingt gewährleistet sein, dass der Port of Lübeck leistungsfähig angebunden bleibt“, macht Bausenatorin Joanna Hagen ihren Standpunkt deutlich. So fordert die Hansestadt Lübeck schon seit Jahren neben dem Ausbau der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg auch den Ausbau der Strecke Lübeck – Bad Kleinen als leistungsfähiger Ostkorridor für die Lübecker Häfen inklusive Elektrifizierung, Einrichtung von Doppelspurinseln und Bau der Verbindungskurve bei Bad Kleinen.

Die zurzeit nur eingleisige und unelektrifizierte Strecke Lübeck – Büchen, über die im Falle einer gleichzeitigen Sperrung der Strecken nach Hamburg und Bad Kleinen sämtliche Güterverkehre sowie eventuell umgeleitete Personenverkehre abgewickelt werden müssten, ist nach Kenntnislage der Hansestadt kein adäquater Ersatz: Denn die Büchener Strecke ist im Hinblick auf Kapazitäten, Zuglängen- und -gewicht gegebenenfalls gar nicht für den Schienengüterfernverkehr geeignet.

„Die Hansestadt Lübeck hat daher gegenüber Bund und Land bereits mehrfach ihren Standpunkt klargemacht, die Generalsanierung der Strecke Lübeck – Hamburg zu verschieben, bis die Strecken Lübeck – Büchen – Lüneburg und Lübeck – Bad Kleinen eine Leistungsfähigkeit aufweisen, mit der Güterzüge vertretbar umgeleitet werden können. Ansonsten sind die

wirtschaftlichen Folgen für den Standort Lübeck nicht vertretbar“, unterstreicht Bausenatorin Hagen weiter.

Guido Kaschel, Leiter der Lübecker Port Authority (LPA) ergänzt: „Zur besonderen Bedeutung einer dringend benötigten Kapazitätsausweitung der Schiene in und um Lübeck hat die LPA bereits 2022 ein entsprechendes Verkehrswendepapier verfasst. Wir erwarten, dass die Deutsche Bahn ihre im Zuge der FBQ-Hinterlandanbindung geplanten Ausbauten und Sanierungen so ausführt, dass die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze so verbessert wird, dass diese eine Qualität aufweist, die der Bedeutung und Entwicklung des Port of Lübeck gerecht wird.“

Gewährleistung von zuverlässigem Schienenersatzverkehr (SEV)

Gleichzeitig soll gemeinsam mit der NAH.SH dafür Sorge getragen werden, dass es zur Zeit der Streckensperrungen nicht zu einem massiven Umstieg vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) kommt. Entsprechend müssen via Büchen nach Möglichkeit auch hinreichende Kapazitäten für den SPNV geschaffen und gleichzeitig der Schienenersatzverkehr (SEV) so ausgestaltet werden, dass dieser sich durch Zuverlässigkeit und Verbindlichkeit für den Fahrgast auszeichnet.

„Die chaotischen Zustände beim Ersatzverkehr auf den Strecken nach Travemünde, Hamburg und Neustadt im September 2023 dürfen sich nach Ansicht der Hansestadt Lübeck so nicht wiederholen“, unterstreicht Lübecks Verkehrswendebeauftragter Michael Stödter. Ebenso müssen im Sinne der Verkehrssicherheit dringend ausreichende Bus-Kapazitäten vorgehalten werden, um die Beförderung stehender Fahrgäste auf der Autobahn mit mehr als 60 Stundenkilometern künftig zu vermeiden.

Klare Erwartungshaltung an die DB InfraGO AG

Die Hansestadt Lübeck hat mit dem Blick auf den Personen- und Güterverkehr eine ganz klare Erwartungshaltung an die DB InfraGO AG: „Die aufwändigen und mit vielen Einschränkungen verbundenen Bautätigkeiten der DB müssen zu einer deutlich verbesserten, zukunfts kompatiblen Infrastruktur führen, sodass nicht bereits in wenigen Jahren erneute Sperrungen notwendig werden“, betont Bausenatorin Hagen.

Die Stadt hat daher in diversen Schreiben und Gesprächen der letzten Monate mit Vertretern von DB, Bund und Land klar vertreten, dass beispielsweise die Viergleisigkeit im Nordzulauf des Lübecker Hauptbahnhofs (Abschnitt Lübeck Hauptbahnhof – Abzweigung Waldhalle) oder auch die Anbindung der sogenannten Bäderbahn zwingend im Zuge der FBQ-Planungen der DB mitzudenken ist und, dass ein leistungsfähiger Ostkorridor über Bad Kleinen sowie ein Ausbau Lübeck – Büchen – Lüneburg noch vor der Generalsanierung Hamburg – Lübeck fertig gestellt sein müssen. Gleichzeitig macht die Hansestadt Lübeck darauf aufmerksam, dass ein schnelles

Durchlaufen der nötigen Planfeststellungsverfahren der DB InfraGO AG nur im guten regionalen Konsens funktionieren wird.



Die Hansestadt Lübeck macht sich für zukunftsgerechte Infrastruktur für den Schienenverkehr und die Erreichbarkeit des Port of Lübeck stark. Foto: HL

Presseamt/red. 28.01.2024



Wegen wiederholter baustellenbedingter Sperrung der Strecke Hamburg - Lübeck und/oder der südl. Hamburger Güterumgebungs-
bahn mußten bereits 2022 und 2023 immer wieder an den Wochen-
enden Güterzüge von Lübeck aus unter Umgehung von Hamburg über
Büchen nach Lüneburg umgeleitet werden. Von Lübeck bis Lüneburg
mußten diese Züge wegen des hier fehlenden Fahrdrabtes vom
elektr. Betrieb v. Diesellokomotiven geschleppt werden. Die
diese Züge ab Lüneburg dann elektrisch weiter befördernden
Ellok wurde dabei meistens in den betroffenen 'Umleiter'-
Güterzügen 'abgebügelt' als antriebsloses Fahrzeug mitgeschleppt.
So wie z. B. beim oben abgebildeten Güterzug, der auf diesem
Bild bei seiner Fahrt auf der Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg
am 10. April 2022 in Lübeck-Genin gleich nach Verlassen vom
Lübecker Hgbf zu sehen ist. Ihn beförderte bis Lüneburg die
Diesellok 233 209 der Firma DB Cargo AG und ab Lüneburg die
Elektrolok 185 257 der gleichen DB-Firma. Wobei die genannten
Ellok auf dem o. a. Bild gleich hinter der 233-Maschine abge-
bügelt als Wagen im abgebildeten 'Umleiter'-Güterzug mit lief.
Foto: Rolf G. Schulz.

Wird Lübeck abgekoppelt?

VON HELGE VON SCHWARTZ

LÜBECK/KIEL. Fahrgäste in der Region Lübeck müssen sich in den kommenden Jahren auf Einschränkungen im Bahnverkehr gefasst machen. Grund sind Sanierungen sowie Ausbaumaßnahmen wegen der festen Fehmarnbeltquerung. Betroffen sind die Strecken Lübeck-Hamburg, Lübeck-Büchen und Lübeck-Bad Kleinen. Die Hansestadt Lübeck befürchtet, dass sie und ihr Hafen zeitweise abgekoppelt werden könnten.

Nach aktuellem Stand soll die Bahnstrecke Lübeck-Hamburg von Juli bis Dezember 2027 für eine Generalsanierung gesperrt werden. Bereits in diesem Sommer und Herbst sollen dort tageweise keine Züge fahren. Als Umleitung während der Generalsanierung möchte die Bahn die Strecke Lübeck-Büchen nutzen. Derzeit liefen Untersuchungen, wie der Abschnitt ertüchtigt werden kann, teilte die Bahn auf LN-Anfrage mit. Hierfür müsste die Infrastruktur „optimiert“ werden. „Ein durchgehender zweigleisiger Ausbau inklusive Elektrifizierung kann unter anderem aufgrund des zeitlich zu geringem Vorlaufs nicht erfolgen“, heißt es von der Bahn.

Elektrifizierung für Güterzüge

Die Strecke Lübeck-Bad Kleinen soll ab 2029 Güterzüge der Fehmarnbelttrasse aufnehmen und muss daher elektrifiziert werden. Einen Termin dafür gibt es noch nicht.

Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn, sagt, dass die Planfeststellung für den westlichen Abschnitt noch laufe. Deswegen könne die konkrete Umsetzung noch nicht geplant werden.

Die Hansestadt Lübeck kritisiert, dass die Planungen die Interessen der Stadt und der Region nicht ausreichend berücksichtigten. Die Stadt hat die Sorge, dass die Strecken nach Hamburg und nach Bad Kleinen zeitgleich gesperrt sein werden. Für die Züge vom oder zum Lübecker Hafen würde dann nur noch die Strecke über Büchen zur Verfügung stehen.

Stadt Lübeck: Hafen muss erreichbar bleiben

„Es muss unbedingt gewährleistet sein, dass der Port of Lübeck leistungsfähig angebunden bleibt“, sagt Bausenatorin Joanna Hagen. Die Stadt fordert schon seit Jahren den Ausbau der Strecken nach Büchen und Bad Kleinen inklusive Elektrifizierung. Die Büchener Strecke sei im Hinblick auf Kapazitäten, Zuglängen- und -gewicht nicht für den Schienengüterfernverkehr geeignet. „Wir wollen nicht, dass Lübeck abgekoppelt wird“, entgegnet der Kieler

Verkehrsstaatssekretär Tobias von der Heide (CDU). Deswegen solle nicht alles auf einmal gemacht werden. „Wir wollen einen Zeitplan vereinbaren, der so ist, dass die Hansestadt damit leben kann.“

Lübeck-Büchen soll ertüchtigt werden

„Die Generalsanierung ist jedoch notwendig“, verdeutlicht Tobias von der Heide. Die Ertüchtigung der Umleitungsstrecke Lübeck-Büchen gehöre dazu. „Wir müssen jetzt prüfen, was dafür notwendig ist, dass die Strecke den Gü-

terverkehr aufnehmen kann“, sagt Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO AG. „Das wird uns gelingen.“ Ein weiteres Großprojekt – die Sanierung der Strecke Hamburg-Berlin – solle abgeschlossen sein, bevor es rund um Lübeck losgeht, sagt Nagl.

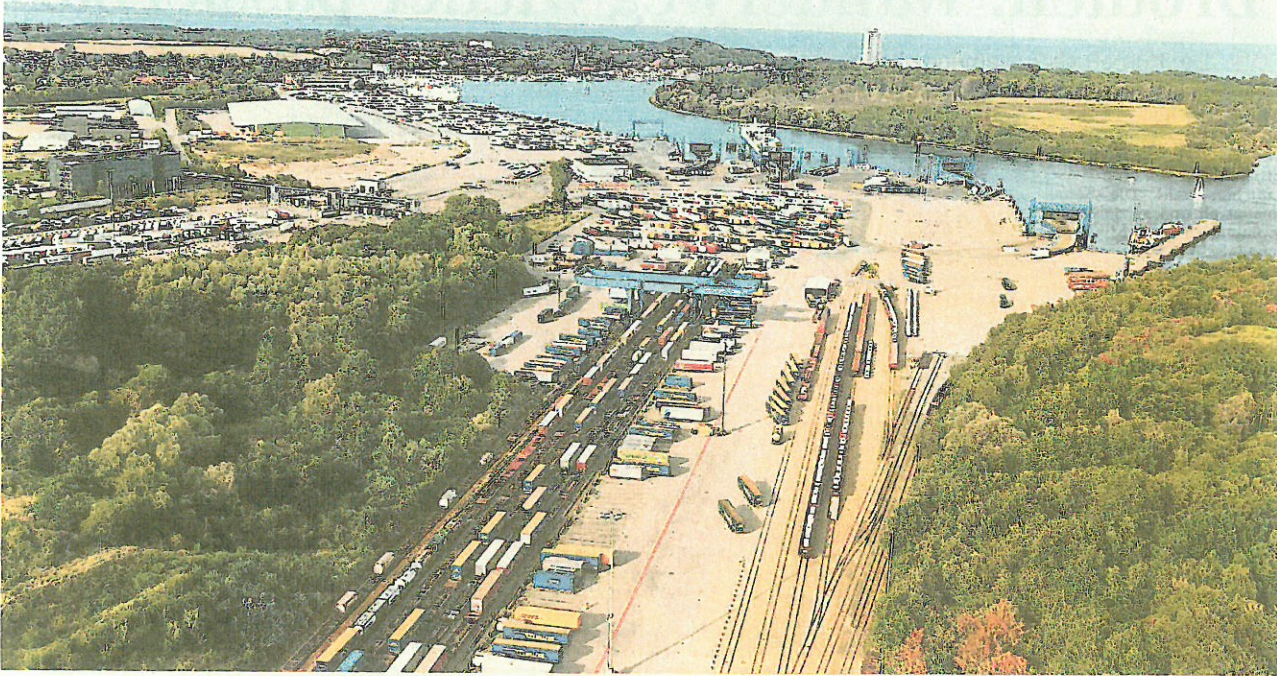
Für die Fahrgäste bedeuten die Bauarbeiten eine Einschränkung des Angebots oder Schienenersatzverkehr. „Es wird Fahrplaneinschränkungen geben“, sagt Nagl. Aber man müsse sich auf die verbleibenden Verkehre verlassen können. „Ein Schienenersatzverkehr muss in an-

gemessener Qualität fahren“, sagt Tobias von der Heide.

Land und Bahn wollen in den nächsten zehn Jahren fünf Milliarden Euro in die Schienen-Infrastruktur in Schleswig-Holstein stecken. „Danach wird die Eisenbahn im Norden deutlich anders und besser sein“, sagt Nagl. Vorausgesetzt, dass am Ende angesichts der leeren Kassen im Bund tatsächlich alle Projekte wie geplant umgesetzt werden. „Die Sanierung des Bestandes sollte Vorrang vor Neubauprojekten haben“, sagt Nagl. Die Priorisierung sei jedoch eine politische Entscheidung.



LÜBECKER NACHRICHTEN VOM 3.2.2024



Der Lübecker Hafen will künftig deutlich mehr Container über die Schiene umschlagen.

FOTO: TIMO JANN

Wird der Hafen abgekoppelt? Lindenau will um Bahnverbindungen kämpfen

Hafen und Anbindung von großer Bedeutung – Bürgermeister richtet markige Worte an Land und Bahn

VON KAI DORDOWSKY

LÜBECK. Tausende Arbeitsplätze in der Hansestadt hängen am Hafen. Damit Waren zügig weiter befördert werden können, sind verlässliche Schienenanbindungen unabdingbar. Die sieht Lübeck gefährdet. Bürgermeister Jan Lindenau (SPD) hat jetzt bei einer Veranstaltung der Schiffsmakler eine klare Botschaft an Bund, Land und Bahn gerichtet. Die „jederzeitige Erreichbarkeit des Hafens mit Schienenanbindung“ müsse sichergestellt werden, sonst werde die Stadt Protest organisieren. Lindenau sagt: „Dass Lübeck sich wehren kann, weiß die Landesregierung spätestens seit der Uni-Rettung.“

Lübeck hat aus mehreren Gründen Angst, abgekoppelt zu werden. Die Bahn plant 2027 die Ertüchtigung der Strecke Hamburg-Lübeck

und 2029 die Modernisierung der Strecke Hamburg-Hannover. Weil die Schienenverbindungen jeweils für fünf Monate gesperrt werden sollen, werde der Güterverkehr vom und zum Lübecker Hafen faktisch abgekoppelt. Das schrieb Lindenau schon im Oktober vergangenen Jahres an Ministerpräsident Daniel Günther (CDU).

Der Lübecker Hafen fordert die „Elektrifizierung und den Bau der Kurve Bad Kleinen“, um den sogenannten Ostkorridor über Schwerin, Magdeburg, Leipzig bis Regensburg neben der Hauptstrecke Lübeck, Hamburg, Hannover und Fulda leistungsfähig aufzubauen. Die Bahn will als Umleitung während der Generalsanierung die Strecke Lübeck-Büchen nutzen. Derzeit liefen Untersuchungen, wie der Abschnitt ertüchtigt werden könne, teilte die Bahn erst Anfang Februar auf LN-

Anfrage mit. „Ein durchgehender zweigleisiger Ausbau inklusive Elektrifizierung kann unter anderem aufgrund des zeitlich zu geringen Vorlaufs nicht erfolgen“, heißt es von der Bahn.

Die jederzeitige Erreichbarkeit des Hafens mit Schienenanbindung muss sichergestellt werden, sonst wird die Stadt Protest organisieren.

Jan Lindenau (SPD), Bürgermeister

Die Hinterlandanbindung des Lübecker Hafens sei im Rahmen des Netzausbaus zum Fehmarnbelttunnel existenziell und zwingend, erklärt der Bürgermeister. Zugleich sei der Lübecker Hafen von besonderer Bedeutung für die Hansestadt. „Rund 25 Prozent der in Lübeck tätigen Unter-

nehmen werden der Logistik zugeordnet“, rechnet Lindenau vor, „je nach Statistik arbeiten 6000 bis 8000 Menschen in dieser Sparte am Standort Lübeck.“ Die Unternehmen und der Standort bräuchten zügig Planungssicherheit.

Aber es geht nicht nur um die langen Strecken für die Güterzüge. In seinem Schreiben vom Oktober 2023 zeigte der Verwaltungschef „größtes Unverständnis, wie von Seiten der Landesregierung und von Seiten der DB mit dem dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Lübeck umgegangen wird“. Lübeck fordere die Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Waldhalle sowie die Einbindung der Bäderbahn in die geplante Regio-S-Bahn.

Der Ausbau von zwei auf vier Gleise nördlich des Hauptbahnhofs stehe zwar im

vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, berichtete Lübecks Verkehrs- und Hafenbeauftragter Michael Stödter jetzt den Politikerinnen und Politikern, „aber es gibt vom Bund keine Unterstützung.“ Der habe Sorge, dass durch einen Ausbau die Hinterlandanbindung für die feste Fehmarnbelt-Querung nicht bis 2029 fertig werde.

Aber kann die Hinterlandanbindung des Lübecker Hafens so viele Menschen mobilisieren wie der Kampf um die Uni 2010 und 2011? Rückblick: Am 16. Juni 2010 protestierten rund 14 000 Lübecker vor dem Landeshaus in Kiel. Und am 13. Juli 2010 übergab der damalige Bürgermeister Bernd Saxe eine Protestresolution mit 130 344 Unterschriften an die damalige Landesregierung. Die Uni, die die schwarz-gelbe Landesregierung schließen wollte, wurde gerettet.

HL-live.de - Dienstag, der 23. Januar 2024

TX Logistik fährt mehr Züge zwischen Lübeck und Italien

Die TX Logistik AG baut ihre Transporte im intermodalen Schienengüterverkehr zwischen Lübeck und Italien aus. Dazu hat das Eisenbahnlogistikunternehmen, das zur Mercitalia Logistics gehört, die den Geschäftsbereich Logistik der FS Italiane Gruppe verantwortet, eine neue Verbindung in den Fahrplan aufgenommen.

Seit Anfang Januar fährt TX Logistik zweimal pro Woche vom CTL-Terminal in Lübeck zum Terminal Quadrante Europa in Verona und wieder zurück.

Betrieben wird die neue Relation als offenes Zugsystem. Hauptkunde ist die Spedition Bode mit Sitz in Lübeck. Transportiert werden überwiegend Sattelaufleger, NiKRASA, Container sowie Tankcontainer. Bis zu 32 Ladeeinheiten passen auf einen Zug. Verladetage in Lübeck sind dienstags und samstags, in Verona samstags und donnerstags. Für die rund 1.240 Kilometer lange Strecke über München, Kufstein und Brenner benötigen die Züge etwa 24 Stunden.

Ebenfalls zu Beginn des Jahres hat TX Logistik die Zahl der Umläufe zwischen Lübeck und Segrate in der Metropolregion Mailand gesteigert, und zwar von vier auf sechs. Grund für die höhere Frequenz ist die gestiegene Nachfrage und, damit verbunden, zusätzliches Volumen, das auf der Route transportiert wird. Neben den bisherigen Abfahrten am Dienstag, Mittwoch, Freitag und Sonntag ex Lübeck sowie am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag ex Segrate hat TX Logistik Abfahrten am Montag und Donnerstag ex Lübeck sowie am Mittwoch und Samstag ex Segrate in den Fahrplan aufgenommen. Die Züge verkehren zwischen dem BRG-Terminal in Lübeck und dem Terminal Italia Milano Segrate östlich von Mailand. Befördert werden auf dieser Relation Trailer, NiKRASA, Container sowie Tankcontainer. Die Kapazität beläuft sich auf 32 Ladeeinheiten pro Zug.

Sowohl auf der Verbindung zwischen Lübeck und Verona als auch auf der Route zwischen Lübeck und Segrate übernimmt TX Logistik die Traktion in Eigenregie mit eigenen Lokführern und modernen Multisystem-Lokomotiven.

TX Logistik/red. 23.01.2024



Foto: TX

Baustellen im Bahnverkehr

2024 wird im schleswig-holsteinischen Bahnnetz weiter gebaut, um die Infrastruktur für die Anforderungen des Nahverkehrs fit zu machen. Vom 20. bis 29. Juli 2024 ist zum Beispiel eine Totalsperrung der Hamburger Verbindungsbahn angesetzt. Vom 9. bis 13. Dezember 2024 fahren keine Züge zwischen Morsum und Westerland. Eine Übersicht über die geplanten Bauarbeiten und die damit verbundenen Einschränkungen im Nahverkehr stehen unter:

www.nah.sh/fahrplan

Info: Jochen Kiphard, NAH.SH GmbH

Wertvolle Sitzprobe



Ab 2027 sollen sie eingesetzt werden: die neuen Züge vom Typ Coradia MAX von Alstom, auf den Bahnlinien zwischen Kiel/Flensburg und Hamburg und zwischen Itzehoe/Wrist und Hamburg. Das Land hat den Bahnhersteller Alstom im Sommer damit beauftragt, die neuen Züge zu liefern. Nur mit welchen Sitzen? Die wählt die NAH.SH gerade aus und hat dafür auf die Meinungen von echten Expert*innen gesetzt. Denn schließlich sollen die Sitze den verschiedenen Gruppen von Fahrgästen bestmöglichen Komfort bieten. So haben 20 Fahrgäste am 16. November 2023 die möglichen Sitze getestet und kritisch beäugt, lobend Dinge erwähnt und Wünsche geäußert. Das war sehr wertvoll für die Entscheidung von NAH.SH. Mehr über das Ergebnis in Kürze.

Info: Eva Fischer, NAH.SH GmbH

HL-live.de - Montag, der 5. Februar 2024

Ausbau der Schienen zwischen Lübeck und Kiel geplant

Gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein hat die Deutsche Bahn (DB) einen umfassenden Sanierungsplan entwickelt, der die Verbesserungen des Schienennetzes und der Bahnhöfe bis 2030 aufzeigt. Einer von zehn Punkten ist die vollständige Modernisierung der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Kiel.

Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO AG, und Schleswig-Holsteins Verkehrs-Staatssekretär Tobias von der Heide haben das Programm am Donnerstag vorgestellt. Vor allem die besonders belasteten Streckenabschnitte sollen in einen besseren Zustand versetzt werden, um künftig mehr Güter über die umweltfreundliche Schiene zu transportieren und immer mehr Fahrgästen einen attraktiveren Nah- und Fernverkehr anzubieten.

Tobias von der Heide, Verkehrs-Staatssekretär Schleswig-Holstein: „Ich hoffe sehr, dass das Bahnnetz in Schleswig-Holstein sehr schnell den bundesweit letzten Platz für den schlechtesten Zustand verliert. Die derzeit niedrigen Pünktlichkeitsquoten sind für alle Fahrgäste sehr belastend. Daher freue ich mich, dass die DB jetzt eine Sanierungsoffensive starten wird.“

Die Planungen für den Lübecker Bereich:

In mehreren Bauabschnitten wird die rund 80 Kilometer lange Strecke zwischen Kiel und Lübeck modernisiert. Ziel ist es, die Fahrtzeit für Fahrgäste zwischen den beiden größten Städten im Norden zu verkürzen und das Zugangebot zu erhöhen. Aktuell im Fokus steht der Ausbau des Abschnitts zwischen Kiel und Preetz, der 2026 in Betrieb gehen soll. Dabei sollen auch drei zusätzliche Haltestellen gebaut (Schwentinental-Gutenbergstraße, Preetz Nord, Preetz-Krankenhaus) und zwei weitere ertüchtigt werden (Elmschenhagen, Preetz).

Sanierung der Strecke Hamburg-Lübeck: Bis Ende des Jahres laufen auf der Strecke zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe umfangreiche Bauarbeiten unter dem rollenden Rad. Wegen der Gleisbauarbeiten und der S4 kommt es im Sommer und im Herbst deshalb zu mehrtägigen Sperrungen zwischen Hamburg und Lübeck. Im zweiten Halbjahr 2027 ist die Generalsanierung der Strecke geplant.

Das Schienennetz in Schleswig-Holstein umfasst rund 1123 Kilometer und 137 Bahnhöfe. Rund 40,5 Millionen Reisende sind jährlich in den Zügen des Regionalverkehrs im Norden unterwegs. 2022 wurden rund fünf Millionen Tonnen Güter über die Schiene transportiert.

Bahn/red. 01.02.2024

Bauarbeiten auf der Erixx-Strecke

EUTIN/LÜBECK. Für die Erixx-Kunden unter den Pendlern zwischen Lübeck und Kiel gibt es eine neue Geduldsprobe. Vom 22. Februar bis zum 4. März wird auf dem Streckenabschnitt Eutin-Pansdorf gebaut. Der Schienenersatzverkehr (SEV) betrifft jedoch die weitaus längere Distanz Lübeck-Plön.

Erixx hat auf diese Einschränkungen keinen Einfluss. Die Infrastrukturmaßnahmen der Deutschen Bahn sind lange geplant. „Die DB plant größere Baumaßnahmen bereits bis zu zwei Jahre im Voraus, um diese für die Reisenden möglichst in den Jahresfahrplan aufzunehmen. Die Fahrplankonzepte werden mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt“, teilt eine Sprecherin der Deutschen Bahn mit. Sie konkretisiert: „Zwischen Eutin und Pönitz wird der Schotter im Gleisbett mit einer speziellen Bettungsreinigungsmaschine erneuert. Dazu ist es erforderlich, den Streckenabschnitt zu sperren.“

Die DB InfraGO AG hat Erixx zufolge Bauarbeiten vom 22. Februar (22.30 Uhr) bis zum 4. März (4 Uhr) zwischen Eutin und Pansdorf angekündigt. „Diese Baumaßnahmen erfordern zeitweise Anpassungen und Teilausfälle im Fahrbetrieb der Erixx-Holstein-Linien RE83 und RB84 zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Kiel Hauptbahnhof.“ Es sei ein umfangreicher Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Lübeck Hbf und Plön eingerichtet worden. Zwischen Plön und Kiel verkehrt der Zug.

LÜBECKER

NACHRICHTEN (LN)

VOM

14. FEBRUAR 2024

Für die Strecke zwischen Lübeck und Plön werden drei verschiedene Bus-Optionen angeboten. Ein Direktbus soll täglich zwischen 5 und 23 Uhr im Halbstundentakt ohne Zwischenstopps fahren. Ein Schnellbus soll stündlich fahren und alle Haltestellen der Linie RE83 bedienen. Der reguläre Schienenersatzverkehr soll ebenfalls im Stundentakt unterwegs sein und alle Zwischenhalte anfahren. Die genauen Fahrzeiten sind auf der Homepage von Erixx Holstein und in digitalen Fahrplanmedien ersichtlich. *stn*

Bahn baut: Übergang gesperrt

LÜBECK. Sperrung wegen Bauarbeiten: Der Bahnübergang am Mönkhofer Weg wird fünf Tage lang gesperrt. Von heute Morgen um 6 Uhr bis Mittwoch, 28. Februar, um 5 Uhr müssen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einen Umweg über die Ratzeburger Allee nehmen.

Dort könnte es vor allem im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr zu Staus kommen. Für Radfahrer und Fußgänger ist auch die Route über die Dorfstraße möglich.

Der Grund für die tagelange Sperrung des Mönkhofer Wegs sind Gleisbauarbeiten auf der Strecke. Der Zugfahrplan soll aber trotz der Einschränkungen eingehalten werden. Der Bahnübergang an der Ratzeburger Allee ist von den anstehenden Arbeiten nicht betroffen. *ste*



Sperrung: Autofahrer müssen ab heute einen Umweg über die Ratzeburger Allee nehmen.

FOTO: HOLGER KRÖGER

Bäderbahn-Aus: Gutachten sagt weniger Ostsee-Besucher voraus

Statt der Bäderbahn soll ab 2029 eine S-Bahn auf der neuen Hinterlandstrecke fahren – Timmendorfer Strand befürchtet Verkehrschaos – Ministerium will Studie abwarten

VON SEBASTIAN ROSENKÖTTER

OSTHOLSTEIN/LÜBECK. Die Sonne ist untergegangen. Es ist Mitte Januar und echt kalt. Auf dem Neustädter Bahnsteig huscht eine Frau mit Roller in die Bahn. Geschafft. Es ist 17.45 Uhr. Die Regionalbahn 85 – genannt Bäderbahn – fährt ab. Die Verbindung zwischen Neustadt und Lübeck ist eine der Top-Strecken in Schleswig-Holstein. Nah.SH spricht von circa 1,4 Millionen Fahrgästen im Jahr 2023. Doch die Aussichten für die bei Pendlern, Tagesgästen und Urlaubern so beliebte Route sind schlecht. Sobald die feste Fehmarnbeltquerung fertig ist, soll die Bäderbahn eingestellt werden. Ein Verkehrsexperte prognostiziert für dieses Szenario einen Einbruch der Fahrgastzahlen.

Michael Stödter ist der Verkehrswendebeauftragte der Hansestadt Lübeck. Vor wenigen Wochen hat er einen Vortrag in Timmendorfer Strand gehalten. Das Thema: die Auswirkungen des 'Bäderbahn-Aus'. Die Gemeinde ist davon besonders betroffen. Ihre Anbindung soll wegfallen. Stödter erklärt die Betroffenheit anhand der Ergebnisse eines im November 2023 veröffentlichten Verkehrsmodells.

Erstellt wurde es von der Gertz, Gutsche, Rügenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR. Die Gutachter haben analysiert, wie sich der Verkehr bis 2035 entwickelt. Kon-



Noch fährt die RB 85 regelmäßig an der Küste entlang von Neustadt nach Lübeck.

FOTO: SEBASTIAN ROSENKÖTTER

kret ging es darum, wie viele Menschen die bisherige Strecke sowie die noch zu bauende neue Strecke nutzen würden. In beiden Szenarien wurde davon ausgegangen, dass die Züge dann ganzjährig tagsüber im 30-Minuten-Takt unterwegs wären und es einen neuen Bahnhof in Ratekau sowie einen Haltepunkt in Höhe des Hansa-Parks gäbe. Timmendorfer Strand wäre auf der neuen Strecke nur noch per Bus angebunden. Dieser würde zwischen dem dann neuen Bahnhof Ratekau, Hemmeldorf, Timmendorfer Strand und Scharbeutz – mit dann zwei Haltepunkten – pendeln.

„Wir gehen bei dem Modell von attraktiven Shuttle-Bussen aus, deren Fahrzeiten sich an denen der Bahnen orientieren“, sagt Michael Stödter, der die Neubaustrecke an sich sehr gut findet. Ein Ergebnis wäre demnach fast

eine Halbierung der Fahrgastzahlen im am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt in Höhe Timmendorfer Strand. Dort wären im Schnitt 2410 statt 4500 Gäste pro Tag unterwegs. Stödter betont, dass es bei den genannten Zahlen um den Alltagsverkehr von montags bis freitags gehe. Also vor allem um Pendler und Schüler.

Der Verkehrswendebeauftragte schätzt, dass viele Reisende nicht auf den Bus ausweichen würden. Vielmehr würden sie entweder gar nicht nach Timmendorfer Strand fahren oder aber mit dem Auto anreisen.

Dazu sagt Michèl Soltmann, Leiter des Fachbereichs Ordnung der Gemeinde: „Die gemeindliche und verkehrliche Infrastruktur stößt in den touristischen Spitzenzeiten bereits jetzt an ihre Belastungsgrenzen. Eine weitere Verlagerung der Verkehre von

„Viele Reisende würden nicht auf den Bus ausweichen. Vielmehr fahren sie entweder gar nicht nach Timmendorfer Strand oder aber reisen mit dem Auto an.“

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter der Hansestadt Lübeck

der Bahn auf die Straße würde unseres Erachtens regelmäßig zu einem nicht mehr vertraglichen Verkehrsgeschehen führen, wie wir es zuletzt nur an einzelnen Tagen erleben mussten.“ Harald Haase, Sprecher des Verkehrsministeriums, hält teilweise dagegen: „Selbstverständlich ist es im Grundsatz möglich, die Menge mit Bussen zu bewältigen, wie Schienenersatzverkehre in anderen Landesteilen regelmäßig zeigen.“

Die Frage sei aber, ob schwer planbare Spitzenlasten sinnvoll und wirtschaftlich bedient werden könnten. Eben dies wolle man in einer Machbarkeitsstudie noch in 2024 ermitteln. Davon abgesehen sei das Land überzeugt, mit Zugverkehr auf der Neubaustrecke ein attraktives Angebot zu schaffen. Wie sich die Zahl der Reisenden entwickeln werde, hänge unter anderem von der Qualität der Züge, der Zukunft des Deutschlandtickets und den Kosten ab, die unter anderem für Autofahrten anfielen.

Schwierig: Verfügbarkeit der Fahrzeuge

Der Nahverkehr kämpft weiter mit Qualitätsproblemen. Neben massiven Einschränkungen durch Bauarbeiten, durch die längst überfällige Ausbesserungen an der Schieneninfrastruktur erfolgen, ist auch die unzureichende Verfügbarkeit der Fahrzeuge ein Dauerbrenner. Im sogenannten Netz Mitte, Los A, ist die Schieflage besonders spürbar. Die Verfügbarkeit der vertraglich vorgesehenen Fahrzeuge des Typs ET 445 ist seit Jahren problematisch - immer wieder sind zu wenig Fahrzeuge im Betrieb. Bereits Anfang 2021 gab es einen Aktionsplan und mit Zustimmung des Landes Schleswig-Holstein eine Anpassung des Fahrzeugsolls der ET 445 nach unten.

Zwei zusätzliche Doppelstockwagenparks sollten Entspannung in die Fahrzeuglage bringen, führten aber nicht zu einer grundlegenden Verbesserung. Für die Vorbereitung der Baustelle im Netz Mitte im Oktober 2023 hatte das Land DB Regio als Betreiberin der Fahrzeuge aufgefordert, zwischen Kiel und Hamburg auf der Linie RE 70 mit maximaler Kapazität zu fahren. Denn: Die Linie RE 7 fiel während der Bauphase vollständig aus. Trotz Anpassung des Fahrzeugsolls standen regelmäßig zu wenig Fahrzeuge zur Verfügung. Neben fehlenden einsatzbereiten Zügen der Baureihe ET 445 liefen auch die für den Betrieb mit Doppelstockwagenparks erforderlichen

Loks der Baureihe 146 nicht zuverlässig. Aufseiten des Betreibers DB Regio hakt es unter anderem bei den Werkstattabläufen (Instandhaltung und Reinigung) und der Ersatzteilbeschaffung. Auch die lange Standzeit von Unfallfahrzeugen ist problematisch. Das Land Schleswig-Holstein hat DB Regio aufgefordert, zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen, um ausreichend viele Fahrzeuge für den täglichen Betrieb bereitzustellen. Kommt DB Regio ihren vertraglichen Pflichten nicht nach, mindern Land und NAH.SH den Abgeltungsbetrag weiter.

Info: Verena Stahl, NAH.SH GmbH

D. im obigen Artikel d. NAH.SH-Informationen beschriebenen Fahrz. - Probleme konzentrieren sich auf das neben stehend abgebildete Rollmaterial, das d. DB Regio AG f. Fahrt - Aufträge d. NAH.SH GmbH in Schl. - Holst. einsetzt. Also zum einen Doppelst. - Züge mit Twindexx-Triebköpfen, von denen hier eine Einheit am 16.6.2021 als RE Hamburg-Flensburg in Owschlag zu sehen ist und zum anderen Doppelstockzüge mit 146.1-Lokomotiven, von denen eine Einh. unten 4.4.2023 als RE Kiel-Hamburg bei Einfahrt in den Bf. Pinneberg abgebildet ist.

Fotos: Oben = Rolf Brehmer. Unten = Peter Rentzsch.



Nur Diesel: Deshalb fahren in Travemünde keine Elektrobusse

Stadtverkehr: Von 200 Bussen sind 56 elektrisch – Bis einer im Seebad fährt, dauert es noch

VON HANNES LINTSCHNIG

LÜBECK. Modern und abgasfrei: Der Stadtverkehr Lübeck setzt auf Elektromobilität und hat deswegen seit 2020 mehr als 38 Millionen Euro in den Umbau der Flotte und die Lade-Infrastruktur investiert. 16 Millionen Euro hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz beigesteuert. Entsprechend der Vorgaben des Regionalen Nahverkehrsplans wollen die Stadtwerke Lübeck Mobil (SWL) und ihre Tochter, die Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft (LVG), dass im Jahr 2030 die Busflotte zu 70 Prozent aus Elektrofahrzeugen besteht.

„Sobald die Voraussetzungen geschaffen wurden, werden auch für die LVG Elektrobusse beschafft.“

Lars Hertrampf,
Sprecher Stadtverkehr

Menschen in Lübeck können die modernen Elektrobusse schon im Stadtgebiet sehen und sich daran erfreuen, wie leise und sauber sie sind. Von den insgesamt knapp 200 Bussen, die der Stadtverkehr und die LVG haben, sind 56 Elektrobusse – aber keiner von denen fährt in Travemünde.

„Zu Beginn des Ausbaus der Elektromobilität wurde der Fokus auf die SWL Mobil, Standort Ratekauer Weg, gelegt“, sagt Lars Hertrampf, Sprecher des Stadtverkehrs. Damit eine derartige Menge



Ein Dieselbus der LVG fährt vom Lübecker Zob zurück nach Travemünde – Elektrobusse sind im Seebad nicht unterwegs. FOTOS: KRÖGER



Der Betriebshof der LVG in Travemünde kann die hohen Brandschutzanforderungen für Elektrobusse nicht erfüllen.

an Fahrzeugen geladen werden könne, müsse eine sehr umfassende Lade-Infrastruktur geschaffen werden. Der Stadtverkehr hatte 2022 in einer seiner Fahrzeughallen 70 Ladepunkte installiert.

Außerdem gebe es erweiterte Anforderungen an den Brandschutz. „Zudem müssen Betriebsabläufe angepasst werden“, sagt Hertrampf. „Sowohl auf Seiten der Hersteller als auch des Unternehmens müssen Erfahrungen gesammelt und Kompetenzen aufgebaut werden.“

Die Elektrifizierung der LVG soll laut Hertrampf in einem 2. Ausbauschritt geplant werden. „Als logische Konsequenz befinden sich bei der LVG aktuell ausschließlich Dieselbusse im Bestand“, sagt Hertrampf. Bei der SWL Mobil und LVG werde aktuell geprüft, welche Möglichkeiten es gibt, auch die LVG mit Elektrobusen auszustatten. „Erste vorbereitende Untersuchungen haben ergeben, dass aufgrund der Brandschutzbestimmungen für elektrisch angetriebene Busse die Abstell-

halle der LVG nicht geeignet ist“, sagt Hertrampf.

Wann genau die ersten Elektrobusse durch Travemünde fahren werden, steht also noch nicht fest. „Es gibt verschiedene Szenarien wie die Ertüchtigung des vorhandenen Betriebshofs oder den Neubau eines Betriebshofs auf einem anderen Grundstück“, sagt Hertrampf. „Die Details zu den Szenarien befinden sich noch in der Prüfung. Es wurde noch keine Entscheidung getroffen.“

Beschlossene Sache ist allerdings, dass ausschließlich Elektrobusse neu beschafft werden dürfen. Ein Standard-Bus mit elektrischem Antrieb kostet rund 580 000 Euro – mehr als das Doppelte eines Dieselbusses. Die längeren Gelenkbusse kosten sogar 780 000 Euro. Die Batterien reichten im Jahr 2022 für rund 200 Kilometer, allerdings ging man damals schon davon aus, dass bald leistungsstärkere Batterien eingesetzt werden können. Bundesweit sind nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums rund 1900 Elektrobusse auf deutschen Straßen unterwegs.

Die Dieselbusse des Stadtverkehrs, die den neuen weichen müssen, kommen dann nach Travemünde zur LVG. „Sind bei der LVG Busse zu ersetzen, werden von der SWL Mobil Dieselbusse jüngerer Alters zur LVG gegeben. Es handelt sich nicht um ausgemusterte Fahrzeuge“, stellt Hertrampf klar. „Sobald die Voraussetzungen geschaffen wurden, werden auch für die LVG Elektrobusse beschafft.“