Fernbushaltestelle wieder in Betrieb

Lange Hängepartie am Retteich beim Zob – Bauliche Mängel verhinderten Abnahme

VON HANNES LINTSCHNIG
UND HELGE VON SCHWARTZ

LÜBECK. Die runderneuerte Bushaltestelle in der Straße Beim Retteich in Lübeck sah schon seit Wochen fertig aus. Die überdachten Sitzmöglichkeiten aus Glas waren montiert. Und selbst die Schilder, die auf Deutsch, Englisch und Französisch darauf hinweisen, dass von hier aus die Busse in die Ferne starten, hingen bereits. Aber: Von der Haltestelle in unmittelbarer Nachbarschaft zum Zob fuhr kein einziger Bus ab.

Doch damit ist nun Schluss. Nach Auskunft der Pressestelle der Stadtverwaltungwurde die Haltestelle jetzt in Betrieb genommen. Zuletzt war von Februar als Starttermin die Rede gewesen. Als Grund für die Verzögerung nannte die Stadt bauliche Mängel, diesie allerdings nicht näher beschrieb. „Die Mängel sind beseitigt", sagt Stadtsprecherin Nicole Dorel. Der Erschließungsträger habe sie erst kurz vor der Abnahme regulieren wollen, teilte die Pressestelle mit. Die Abnahme sei inzwischen erfolgt.

Haltestelle wegen Hotelneubau verlegt

Die Haltestelle war im November 2023 verlegt worden, weil in der Straße ein Hotel gebaut wurde. Wer einen Fernbus nutzen wollte, musste zur Ausweichhaltestelle in die Wallstraße. Zugleich wurden vier Bushaltestellen neu gebaut – die Hansestadt beteiligte sich mit 35.000 Euro an den Kosten.

Wegen der unklaren Situation hatte die Stadt erst kurzfristig einen Termin nennen können, an dem die Haltestelle wieder in Betrieb genommen wird. „Die Firma Flixbus ist bereits informiert worden", sagt Nicole Dorel.

Kein Bus weit und breit. So sah es an der Bushaltestelle Beim Retteich lange Zeit aus. Inzwischen wurde sie in Betrieb genommen (LN-Archivbild). FOTO: HOLGER KRÖGER

Flixbus erfreut über Inbetriebnahme

„Wir freuen uns, dass wir den Lübecker Hauptbahnhof durch den Halt Beim Retteich wieder direkt anfahren können", sagt Flixbus-Sprecher Philipp Kaltenmark. „So haben Reisende kürzere Wege und können bequem vom öffentlichen Nahverkehr auf unser Flixbus-Angebot umsteigen und umgekehrt."

Bei der Ersatzhaltestelle an der Wallstraße hatte es zu Beginn Probleme wegen parkender Autos gegeben. „Dies wurde durch eine Straßenmarkierung behoben", sagt Philipp Kaltenmark. „Zu beiden Haltestellen standen wir kontinuierlich mit der Stadt Lübeck im Austausch."

LÜBECKER NACHRICHTEN
April 2025
****

Freie Fahrt auf der Bahnhofsbrücke

Nach fast vier Jahren ist an dem neuen Bauwerk nun alles so, wie es sein soll – Ein Rückblick auf eine bewegte Bauzeit

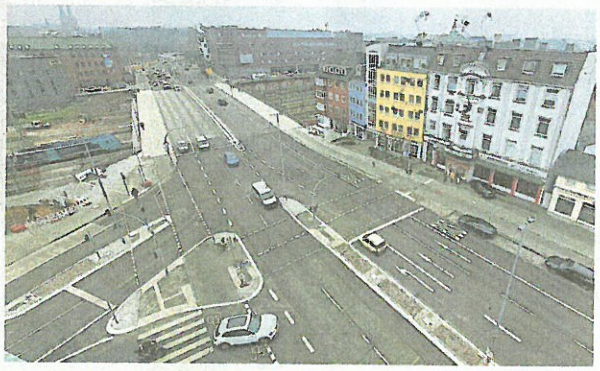
VON OLIVER PRIES

LÜBECK. Freie Fahrt für alle: Seit dieser Woche sind auf und um die neue Lübecker Bahnhofsbrücke herum wieder alle Fahrspuren befahrbar. Bis vor Kurzem waren die Abbiegespuren in die Schwartauer Allee noch gesperrt. Mit deren Freigabe scheinen die Arbeiten an der grunderneuerten Brücke abgeschlossen.

Der Neubau der Lübecker Bahnhofsbrücke gilt als Vorzeigeprojekt der Bauplanung und -durchführung in der Hansestadt. Denn die Erneuerung der Brücke lag im Zeitplan, und auch die Kosten arteten nicht aus. So ganz rund lief das Projekt aber nicht.

Fast vier Jahre lang haben die Arbeiten am Neubau der Bahnhofsbrücke die Menschen in Lübeck begleitet. Die Arbeiten liefen im großen Stil im März 2021 an, also mitten in der Coronazeit. Damals wurde die Brücke auf zwei Fahrspuren verengt. Später wurde die Brücke in zwei Teile zerschnitten: einen westlichen und einen östlichen.

Der östliche Teilabschnitt der Brücke wurde schließlich im Juni 2021 abgerissen. Im Zeitplan wurde dann 16 Monate später die Fertigstellung des neuen östlichen Brückenteils gefeiert. Zahlreiche Lübecker kamen am Reformationstag 2022 zum großen Brückenfest. Nur wenige Tage später begann der Abriss des westlichen Brückenteils. Zuvor war der Verkehr über die Brücke auf den neuen Brückenteil umgeleitet worden.



Alles frei: Zwei Spuren, eine Abbiegespur und eine Busspur an der Bahnhofsbrücke sind nun befahrbar. FOTO: HOLGER KRÖGER

Im April 2024 schließlich waren beide neuen Brückenhälften fertig. Für Schaulustige kündigte sich damit ein Spektakel an. Denn Mitte Mai 2024 sollte der Querverschub stattfinden – beide Brückenhälften wurde aneinander geschoben. Die Distanz zwischen den Teilen betrug ganze sieben Meter.

Für die Eröffnung der neuen Lübecker Bahnhofsbrücke hatte sich die Hansestadt Lübeck etwas Besonderes einfallen lassen. Sie hatte die Kinder der Stadt aufgerufen, möglichst belastbare Papierbrücken zu bauen. Der putzigen Idee folgte aber alsbald Ärger.

Denn das als Belohnung für die kleinen Baumeister angekündigte Marzipan wollte die Stadtverwaltung plötzlich nicht mehr verteilen – Haushaltssperre. Die Kinder und deren Eltern waren enttäuscht, die Stadt kassierte viel Kritik am unsensiblen Vorgehen. In die Bresche sprang das Traditionsunternehmen Niederegger: Es sponserte schließlich die benötigte Süßigkeit. Der Einweihungsfeier der neuen Brücke stand nichts mehr im Weg.

Am 18. Dezember vermeldete die Hansestadt Lübeck: „Neubau der Bahnhofsbrücke weitestgehend abgeschlossen". Im Herzen Lübeck war ein Bauwerk mit einer lichten Weite von mehr als 71 Metern und einer Breite von 34 Metern entstanden. 36,4 Millionen Euro hat die neue Brücke gekostet. Die Kosten teilten sich die Stadt (23,7 Millionen Euro) und die Deutsche Bahn (12,7 Millionen). Bereits kurz nach der Eröffnung zeigten sich erste Betonrisse in der Brücke. „Netzrisse", erklärte die Hansestadt Lübeck. Sie seien beim Aushärten des Betons entstanden. Da es sich um keinen wirklichen Mangel handele, so die Stadt, seien aber auch keine Nachbesserungen erforderlich.

Ist an der neuen Bahnhofsbrücke in Lübeck also alles paletti? Bis Mitte Februar waren die Abbiegespuren auf und zur Brücke noch gesperrt. Der Grund: Die für die Kreuzung Fackenburger Allee / Schwartauer Allee bestellte Ampelanlage war nicht rechtzeitig geliefert worden.

Die Behelfsampel aber war nicht in der Lage, den Verkehr auf drei Fahrspuren zu regeln. Daher konnten die Abbiegespuren nicht geöffnet werden. Doch nun steht die neue Ampel – und sie ist getestet und in Betrieb. Die durch die fehlenden Abbieger verursachten Rückstaus sind damit vermutlich Geschichte. Freie Fahrt an der neuen Lübecker Bahnhofsbrücke.

LÜBECKER NACHRICHTEN
VOM
28. FEBRUAR 2025

****

Frittenfett für Dieselzüge

Klimaschutz: Schleswig-Holstein will auf einigen Bahnstrecken auf Biokraftstoff als Übergangslösung setzen

VON JONAS BICKEL

Die Marschbahn ist noch nicht elektrifiziert. Ab 2030 sollen die Züge als Übergangslösung den Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) tanken.
FOTO: CARSTEN REHDER/DPA

KIEL. Schleswig-Holstein geht beim Regionalverkehr mit dem Zug neue Wege: Ab spätestens 2030 sollen die Züge im Norden auf einigen Bahnstrecken voraussichtlich mit dem Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) betankt werden, der umgangssprachlich auch als Frittenfett bekannt ist.

Grund für diesen Schritt ist ein ambitioniertes Ziel der Landesregierung: Sie will in Schleswig-Holstein bis 2030 einen klimaneutralen Nahverkehr auf der Schiene haben. So steht es im novellierten Energiewende- und Klimaschutzgesetz, das die schwarz-grüne Koalition am Donnerstag im Landtag beschließen will.

Schleswig-Holstein ist beim klimaneutralen Schienenverkehr schon heute sehr weit. Obwohl nur rund ein Drittel des Schienennetzes elektrifiziert ist, werden rund 70 Prozent der Verkehrsleistungen im Land elektrisch gefahren. Das liegt vor allem an den neuen Akkuzügen, die auf vielen Bahnstrecken mittlerweile im Einsatz sind und keine Oberleitungen benötigen.

Nicht 100 Prozent elektrisch

Trotzdem: 100 Prozent elektrisch wird es bis 2030 in Schleswig-Holstein nicht werden. Die Marschbahn zwischen Westerland und Hamburg soll erst später elektrifiziert werden, der Bau einer Oberleitung ist derzeit Anfang der 2030er-Jahre geplant. Bis dahin fahren dort Dieselzüge.

„Um einen klimafreundlichen Betrieb der Marschbahn bereits vor Fertigstellung der Elektrifizierung zu ermöglichen, soll der Einsatz von alternativen Kraftstoffen als Ersatz für fossilen Diesel geprüft werden", heißt es vom Verkehrsministerium auf Anfrage. Dafür komme der Einsatz von HVO infrage. Dies sei technisch und finanziell aber noch zu prüfen. Gleiches gelte für die Bahnverbindung zwischen Niebüll und Dagebüll.

Auch auf den Strecken der AKN (beispielsweise im Kreis Segeberg) wird noch mit Diesel gefahren. Zwar wird der Abschnitt von Eidelstedt bis nach Kaltenkirchen bis 2028 elektrifiziert, damit dort die neue S5 nach Hamburg verkehren kann. Doch andere Teile des AKN-Netzes werden wohl bis 2030 nicht elektrisch.

Stoff auch für Autos

Generell ist eine Elektrifizierung auch dort geplant. Unklar ist noch, ob Oberleitungen gebaut oder Akkuzüge eingesetzt werden. Bis zur Fertigstellung sei als Übergangslösung ebenfalls der Einsatz von HVO als Kraftstoff denkbar, so das Verkehrsministerium. HVO besteht aus Abfallstoffen wie Altspeiseölen oder Fettresten. In seiner Reinform (HVO100) senkt der Treibstoff die CO_2-Emissionen von Dieselfahrzeugenum bis zu 90 Prozent gegenüber fossilem Diesel.

Das „Frittenfett" wird auch im Autoverkehr genutzt und bereits an vielen deutschen Tankstellen verkauft. Der Klimadiesel ist derzeit zwischen zehn und 15 Cent pro Liter teurer als konventioneller Diesel. Das liegt unter anderem daran, dass die Herstellung aufwendiger als beim fossilen Diesel ist.

Auch im Zugverkehr kommt HVO bereits zum Einsatz – sogar in Schleswig-Holstein. Der Sylt Shuttle der Deutschen Bahn zwischen Niebüll und Westerland fährt seit Juli 2022 mit dem Biokraftstoff.

Betankt werden die Fahrzeuge an der ersten regulären HVO-Schienentankstelle der DB Energie am Sylt Shuttle-Terminal in Westerland. Die Tankstelle kann nach Angaben der Deutschen Bahn auch von anderen Bahnunternehmen problemlos genutzt werden.

Die DB-Lokomotiven der Baureihe 245,die die Autotransportzüge auf der Strecke Niebüll-Westerland über den Hindenburgdamm von Niebüll aus bis auf die Insel Sylt nach Westerland und umgekehrt beför= dern, werden bereits seit dem Juli 2022 mit Biokraftstoff betrie= ben. Darüber informieren auch an diesen 245-Maschinen außen hellgrüne Hinweis-Schilder. Die besitzen auch die 245, die mit derartigen 'Sylt-Shuttle'-Zügen auf den obigen Bildern zu sehen sind. Oben ist Biosprit-Lok 245 026 am 2.4.2025 mit einem 'Sylt-Shuttle'-Zug im Bhf. Klanxbüll zu sehen. Der verfügt als einer d. letzten Stationen im Verlauf der Marschbahn-Verbindung Hamburg-Westerland noch über Formsignale, die hier aber bald auch modernen Elektronik-Signalen weichen werden. Auf dem mittleren Bild hat Lok 245 022 ebenfalls am 2.4.2025 den Bhf. Niebüll von der Insel Sylt her erreicht und fährt im genannten Bhf. an Kollegin 218 341 mit farbl. IC-Sonder-Gestaltung vorbei, die mit einem IC-Zug Ri. Hamburg Aufenthalt im Pbf von Niebüll hat. Diese 218 besitzt zwar eine besondere Außengestaltg., wird aber im Gegensatz zur Lok 245 022 mit Dieselkraftstoff fortbewegt. Ganz unten ist Biosprit-Lok 245 026 am 31.3.2024 mit einem Autotransportzug nach Westerland im Bhf. Niebüll zu sehen. Die Biosprit-Lokomoti= ven für den 'Sylt Shuttle' (245 021 - 245 027) gehören alle zur Abteilung 'Autozug Sylt' der DB Fernverk. AG.

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