

UMLEITUNGS-VERKEHR DER BAHNLINIE LÜBECK – BAD KLEINEN

Im Umleitungs-Zugverkehr auf der Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen haben sich keine großen Veränderungen ergeben. Im RE-Zugverkehr der RE-Linie RE 2 von Lübeck Hbf nach Bad Kleinen und umgekehrt hat zwar die Erweiterung von zwei auf drei Zügeinheiten eine gewisse Entlastung gebracht; aber trotzdem kam es ungeachtet dieser Maßnahme anhaltend zuweilen noch zu Verspätungen und manchmal auch zu Zugausfällen.

Der Einsatz von je drei, aus jeweils vier Doppelstockwagen der Firma DB Regio AG und je einer 218-Diesellok des Unternehmens DB Gebrauchtzug bestehenden Zügeinheiten ist zwar fest vorgesehen; aber oft fiel eine dieser Einheiten durch Lokscha den aus und mußte dann durch eine aus zwei Dieseltriebzügen der Baur. 623 (Typ LINT 41) bestehenden Triebzug-Doppeltraktion der DB Regio AG ersetzt werden. Manchmal sogar durch zwei dieser Triebzug-Formationen, weil nur eine lokbespannte Zügeinheit zur Verfügung steht.

Die 218-beförderten Wendezug-Doppelstock-Garnituren verfügen über insges. 450 Sitzplätze und die 623-Triebzug-Doppeltraktionen nur über insges. 280 Sitzplätze. Kommen solche Traktionen als Ersatz für lokbespannte Zügeinheiten zum Einsatz, wie das relativ häufig der Fall ist, dann führte und führt dies in den o.a. 623-Triebzug-Einheiten auf der Linie RE 2 schnell zu Überfüllungen und es konnten teilweise Fahrgäste gar nicht mitgenommen werden. Gelegentlich behalf man sich in diesen Fällen mit ergänzenden Straßenbusfahrten auf dem Weg der Autobahn A 20. Ohne Unterwegshalte zum Ein- und Ausstieg.

Die 218-Ausfälle im RE-Zugverkehr Lübeck – Bad Kleinen und umgek. resultieren anhaltend aus der altersbedingten Schadanfälligkeit der inzwischen rd. 50 Jahre alten 218-Diesellokomotiven. Bei einigen von ihnen traten im RE-2-Zugverkehr auch Überhitzungen auf, die zu kompletten Unterwegs-Zugräumungen im o.a. Zugverkehr führten.

Von Überhitzungen sind besonders 218-Maschinen betroffen, die über Dieselmotoren vom Typ MTU 16 V 4000 R 40 verfügen von den noch von der DB eingesetzten Maschinen dieser Baureihe sind das die Lokomotiven 218 401, 403, 421, 423, 428, 431-436, 438, 460, 463, 465, 491 und 495.

Nach neuer aktueller Verfügung dürfen diese Lokomotiven bei Wendezug-Schiebefahrt, wenn sie normalerweise personell völlig unbesetzt fahren, nun nur mit einer eingewiesenen Personal-Hitzewache eingesetzt werden, die sich dann auf der jew. 218 aufhält und bei gefährl. Überhitzung sofort eingreifen und Maßnahmen dagegen ergreifen kann. Derartige Brandwachen waren auch auf betroffenen 218-Maschinen im RE-2-Zugverkehr nach/von Bad Kleinen zu finden. Man bemüht sich aber weils, darum, 218-Maschinen mit den erwähnten MTU-Motoren im o.a. RE-Zugverkehr nicht mehr zu verwenden.

Der über diese Strecke geführte Umleiter-IC-Zugverkehr von Hamburg wird seit dem 31.1.2026 nur noch bis und umgekehrt ab Rostock bis Hamburg geführt und nicht mehr über Rostock hinaus bis/ab Vorpommern (Binz/Rügen, Stralsund, Greifswald). Der Grund hierfür liegt in der baustellenbedingten Sperrung der Bahnlinie Rostock – Stralsund.

Die über die Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen verkehrenden Umleiter-IC-Züge bestanden weiter aus IC-1-Wendezugseinheiten, die von Hamburg nach Lübeck und umgek. jew. von einer DB-Elektrolok der Baureihe 101 befördert werden. Dieses auch im Wendezugbetrieb. Von Lübeck nach Rostock und umgek. werden diese IC-1-Zugseinheiten von je einer 218-Diesellok befördert, die wie die o.a. 101er-Maschinen zur Firma DB Fernverk. AG gehören. Die 218er fahren die o.a. Einheiten aber nicht im Wendezugbetrieb. Die 101er-Maschinen der o.a. IC-Züge liefern aber von Lübeck bis Rostock und umgek. abgebügelt als Wagen ohne eigenem Antrieb in diesen Zügen mit. Bis zum 30.1.2026 übernahmen sie in Rostock dann auch die Weiterbeförderung der beschriebenen Umleiter-IC-Züge weiter nach/von Vorpommern.

Auch diese Züge waren oft und stark (gerade auch in jüngster Zeit) von Verspätungen und Zugausfällen betroffen. Hier ist die Situation noch gravierender als bei den Zügen der RE-Linie 2 im Regionalverkehr und auch hier sind vor allem für die inzwischen nicht seltenen, ersatzlosen Zugausfälle massive Störungen und Schäden an den betagten 218-Diesellokomotiven der Grund. Dieses sind wie schon erwähnt solche der DB Fernverk. AG, vorzugsweise solche vom zu dieser Firma gehörenden Autozug-Werk in Niebüll; aber teilweise auch 218.8-Maschinen, die die DB Fernverk. AG sonst für Abschlepp-Fahrten einsetzt.

Aus den o.a. Gründen fahren von insges. drei Umleiter-IC-Zugpaaren auf der Verbindung Hamburg – Lübeck – Rostock momentan manchmal nur drei Zugpaare, die drei anderen fielen aus. Im IC-Netz der DB Fernverk. AG trug die von Hamburg über Lübeck nach Rostock und umgek. führende IC-Linie übrigens die Liniennr. 57.

Bei den drei Zugeinheiten, die im Regionalverkehr auf der RE-Linie 2 zwischen Lübeck und Bad Kleinen pendeln, übernachtete eine in Rostock, eine in Schwerin und eine in Lübeck. Die Zugeinheiten, die in Rostock und Schwerin übernachteten, fahren spätabends als RE-Züge von Lübeck aus über Bad Kleinen hinaus bis Rostock und Schwerin und starten dort auch morgens ihre Touren nach Lübeck zur Einfädelung in den RE-2-Pendeldienst. Die in Rostock übernachtende Einheit fährt als RE 4339 ab Lübeck Hbf um 22.02 Uhr über Bad Kleinen nach Rostock Hbf, wo sie um 0.56 Uhr eintrifft und um 3.53 Uhr als RE 4300 nach Lübeck über Bad Kleinen wieder abfährt. Ankunft in Lübeck Hbf dann um 5.56 Uhr. Diese Tour wird auch zum Wagentausch der im momentanen RE-2-Zugverkehr verwendeten Doppelstock-Wendezugseinheiten verwendet, wobei es sich um Fahrzeuge vom DB-Regio-Werk Rostock handelt; meistens um solche, die sonst im RE-Zugverkehr zwischen Hamburg und Rostock als „Hanse Express“ zum Einsatz kommen.

Die RE-2-Zugseinheit, die in Schwerin übernachtet, fährt als RE 56875 um 23.02 Uhr ab Lübeck Hbf bis Bad Kleinen und von dort unter Fahrtrichtungswechsel als Leerzug ohne Fahrgäste weiter nach Schwerin Hbf (Ank. 0.26 Uhr). Umgekehrt von dort (Abfahrt 3.45 Uhr) als Lr-Zug nach Bad Kleinen und von dort als RE 56840 nach Lübeck Hbf.

Die RE-2-Zugseinheit, die in Lübeck übernachtet, tut dies hier auf Gleisen der Lübecker Hafenbahn! Genau im Bereich des Vorbahnhofes der dortigen Hafenbahn-Station „Vorwerk“ unterhalb der Karlstr. im Stadtteil Lübeck St. Lorenz Nord. Hier stand auch ständig und stationär eine 112-Ellok aus d. Maschinenbestand vom DB-Regio-Werk Rostock zur Verfügung, die die jew. Im o.a. Vorbahnhof übernachtende RE-2-Zugseinheit über die hier vorhandene Oberleitung des elektr. Fahrbetriebes beheizte. Genau handelt es sich dabei um die Lok 112 112!

Die in Lübeck bei der Hafenbahn übernachtende RE-2-Einheit erreicht Lübeck Hbf um 22.56 Uhr als RE 56874, startet dann ihre Touren jeweils mit der ersten Tour ab Lübeck Hbf um 9.02 Uhr als RE 56849.

Bei den 218-Diesellokomotiven der DB Fernverkehr AG, die für die Beförderung der Umleiter-IC-Züge auf der Verbindung Lübeck – Rostock zum Einsatz kommen (regulär zwei Masch.), übernachtet eine in Rostock, die andere in Lübeck. In Lübeck geschieht dieses im Hgbf in der dortigen Abstellanlage am Tulpenweg. Alle im beschriebenen Umleiterverkehr auf der Strecke Lübeck – Bad Kleinen im RE-Zugverkehr sowie auf der Verbindung Lübeck – Rostock auf der IC-Linie 57 verwendeten 218-Dieselmotoren wurden von Lokführerpersonal der Personaleinsatzstellen in Rostock (sowohl der dortigen für den Regional- als auch der dortigen für den Fernverkehr) gefahren. Die technische Wartung und Unterhaltung erfolgte für die 218er des Regionalverkehrs im DB-Regio-Werk in Kiel und für die 218er des Umleiter-IC-Verkehrs bzw. d. IC-Linie 57 im Autozugwerk Niebüll der DB Fernverk. AG.

Im Regionalverkehr war weiter d. seit dem Herbst 2025 praktizierte Regelung Realität, daß die RE-2-Züge, die in Lübeck Hbf (in der Regel auf dem dortigen Gleis 1) von Bad Kleinen her eintreffen, in Lübeck Hbf regulär etwas über eine Stunde Aufenthalt hatten und danach von diesem Hbf aus auf dessen Gleis 6 wieder nach Bad Kleinen abfahren. Die frühere Sofort-Rückfahrt nach nur sechs Minuten Lübecker Aufenthalt war dadurch anhaltend Vergangenheit und die nun praktizierte Regelung ermöglichte weiterhin einen bahnsteiggleichen Fahrgastwechsel von den von Hamburg kommenden RE-8-Zügen auf die nach Bad Kleinen fahrenden RE-2-Züge. Ihre Lübecker Pausenzeit verbrachten d. Züge in der Abstellanlage von Lübeck Hbf bzw. fahren hier zuweilen auch zum Betanken ihrer Dieseltriebfahrzeuge an die Betankungsstelle im allerletzten Aktiv-Rest vom ehem. Bw Lübeck. Die IC-Züge nach/von Rostock benutzen in Lübeck Hbf in aller Regel die Gleise 4 und 5 am Bahnsteig 2.

Wenn auch im beschriebenen, im Zusammenhang mit der aktuellen Vollsperrung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin stehenden Umleitungs-Verkehr über die Strecke Lübeck – Bad Kleinen gewisse Verbesserungen wie die Erhöhung der Zahl der Zugseinheiten oder die bahnsteiggleiche Umsteige-Möglichkeit realisiert wurden, war d. Umleitungs-Verkehr weiter von einigen Problemen

betroffen, die sich wie schon erwähnt vor allem aus Verspätungen sowie Zug- und Fahrzeug-Ausfällen zusammensetzten. Ein Manko bildet hier auch gravierend, daß die zur Umleitungs-Route für den Regionalzug-Verkehr der nun umzuleitenden Verbindungen Hamburg – Berlin und Hamburg – Schwerin – Rostock sowie für den Fern-Reisezugverkehr der ebenfalls umzuleitenden Verbindung Hamburg – Rostock gehörende Strecke Lübeck – Bad Kleinen nur eingleisig ist und elektr. Oberleitungs-Fahrbetrieb hier nicht möglich ist. Das fördert Verspätungen. Hinzu kommt die Tatsache, daß sich wegen der (noch) fehlenden Elektrifizierung der o.a. Strecke der beschriebene Umleiterverkehr triebfahrzeugmäßig im Abschnitt Lübeck – Bad Kleinen planmäßig einzig auf überalterten 218-Diesellokomotiven mit hoher Ausfallquote basiert. Das führt nicht selten zu kompletten Zugausfällen und bei Ersatzmaßnahmen (LINT-Ersatz oder SEV-Busse) zu Überfüllungen und oder nicht mitgenommenen Fahrgästen. Und zu entsprechender Passagier-Verärgerung.

Aus diesen schlechten Erfahrungen heraus sollten Ersatz- und Umleitungs-Maßnahmen in der Zukunft besser durchdacht, geplant, vorbereitet und organisiert werden. Insbesondere auch was das Ersatz-Fahrzeugmaterial und Umleitungsrouten betrifft. Nicht zuletzt sind solche Überlegungen unter positiven und gutem Ergebnis auch für die für 2028 wegen Vollsanierung notwendige Komplett-Sperrung der Bahnlinie Hamburg – Lübeck immens wichtig.

Evtl. wäre es auch ratsam, das Konzept von Vollsanierungen von Bahnverbindungen unter deren Komplett-Sperrungen, wie nun aktuell zwischen Hamburg und Berlin praktiziert, zu überdenken und hier vielleicht andere und besser geeignete Wege zur Bauausführung zu finden. Denn bei der o.a. Komplett-Sperrung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin teilte die als Bauherrin fungierende Firma DB InfraGO am 16.2.2026 (MO, Rosenmontag) mit, den ursprüngl. Zeitpunkt für den Abschluss der für die momentane Erneuerung dieser Bahnverbindung notwendigen Bauarbeiten nicht halten zu können! Dieser Zeitpunkt sollte ursprünglich der 30.4.2026 sein. Nun teilte DB InfraGO mit, daß das Ende für den Abschluss der Arbeiten für diese Erneuerung über den 30.4.2026 hinaus auf unbestimmte Zeit verschoben werden muß. Lt. DB-Angaben ist der Grund dafür, daß die frostige Winterwetterung der vergangenen Wochen die o.a. Arbeiten in unvorhergesehenen Verzug gebracht hat. Aus Pressekreisen war zu erfahren, daß es sich bei diesen Verzögerungen wohl um mindestens sechs Wochen handeln soll.

Die momentanen Sperrungs-, Ersatz und Umleitungs-Maßnahmen für die Bahnverbindung Hamburg – Berlin werden also auf jeden Fall noch über den 30.4.2026 hinaus Realität bleiben und Bestand haben.

Schwierigkeiten gibt es wohl bei den Bahnbau-Maßnahmen zwischen Hamburg und Berlin bei der Durchführung für noch notwendige Tiefbauarbeiten zur Verlegung von Kabelschächten, wobei durch den nicht geringen Frost in diesem Winter Verzögerungen eintraten. Das gleiche gilt für Arbeiten an einigen Fahrleitungs-Bereichen im Verlauf dieser Bahnverbindung.

Verwunderung macht sich in Fachkreisen breit, die noch vor nicht allzu langer Zeit davon hörten, daß die Bauarbeiten auf dem Schienenweg von der Elbe an die Spree im Zeitplan liegen würden. Der Ministerpräsidentin von Mecklenburg-Vorpommern Manuela Schwesig hat man hierüber sogar erst von höchster DB-Leitungsebene aus wenige Tage vor der umgekehrten Bekanntgabe der nunmehr aktuellen Terminverschiebung Kenntnis davon gegeben, daß die o.a. Arbeiten im Plan verlaufen und ohne Verzögerungen.

Unabhängig davon ist auch zu vernehmen, daß wohl der Gesamt-Kostenrahmen von ursprüngl. 2,2 Milliarden Euro für die aktuellen Bahnbau-Maßnahmen zwischen Hamburg und Berlin überschritten werden muß und man parallel zu witterungsbedingten Bauverzögerungen nun erstmal möglichst schnell Wege finden muß, um notwendige, nicht vorhergesehene Finanzierungslücken zu schliessen, die danach noch schnell in die Realität umgesetzt werden müssen.

Es bleibt also weiterhin spannend im Bereich von einer der wichtigsten deutschen Bahnverbindungen, die immerhin zwischen den beiden größten Städten der Bundesrepublik Deutschland verläuft. Und die Frage, ob der Weg ihrer aktuellen Voll-Sanierung der richtige war und ist. Zumal in einigen Bereichen von vornherein einige Maßnahmen aus finanziellen Gründen ohnehin schon gleich vor Baubeginn auf fernere Zeiten verschoben wurden. Diese Nachtrags-Maßnahmen könnten bei ihrer Verwirklichung erneut Vollsperrungen mit sich bringen. Die dann, soweit sie tatsächlich notwendig werden, hoffentlich besser geplant und umgesetzt werden als die aktuelle Vollsperrung mit ihrer „aus-welchen-Gründen-auch-immer“ notwendigen Zeit-Verzögerung.

Michael Hecht



218 409 der Firma DB Gebrauchtzug verläßt am 23.9.2025 (DI) den Lübecker Hbf mit einem RE-Zug nach Bad Kleinen. Rechts ist im Hintergrund die Diesellok V 60 002 d. Firma Nordic Rail Service (NRS), eine ehem. DB-V-60, mit einem Arbeitszug zu sehen und daneben auf dem Hbf-Abstellgleis 1 a ein 623-Diesellok der DB Regio AG, der an diesem Tag ebenfalls im RE-Zugverkehr der Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen zum Eins. kam. Foto: Rolf Brehmer.

NACHTRAG

Am 11. März 2026 gab die Deutsche Bahn AG bzw. ihre Firma DB InfraGO bekannt, daß sich die baustellenbedingte Sperrung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin über den einst geplanten End-Zeitpunkt 30.4.2026 hinaus bis einschl. 13. Juni 2026 verlängern wird. Ab dem 15. Mai 2026 ist im Verlauf dieser Bahnverbindung aber bereits deren Teilstrecke von Hamburg über Büchen bis Hagenow Land befahrbar. Das bedeutet, daß ab 15.5.2026 Züge von Hamburg nach Schwerin und Rostock sowie umgekehrt wieder auf ihrem alten ursprünglichen Weg über Büchen, Hagenow Land, Schwerin und Bad Kleinen von Hamburg nach Rostock und umgekehrt rollen können und dieses zumindest im planm. Personenverkehr auch tun werden. Der z. Zt. noch anhaltende Umleitungsverkehr über Lübeck ist dann für diese Züge beendet.

Im durchgehenden Zugverkehr von Hamburg bis Berlin und umgekehrt bleiben die bestehenden Umleitungs- Maßnahmen dagegen bis einschl. 13.6.2026 erhalten. D. h. die ICE-Züge fahren hier weiterhin über Lüneburg, Uelzen und Stendal sowie umgekehrt für Lübeck bedeutet das den Wegfall der von Hamburg nach Rostock und zurück verkehrenden Umleiter-IC-Züge ab dem 15.5.2026.

Der RE Zugverkehr auf der Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen mit von 218 Diesellokomotiven beförderten Doppelstock-Wendezügen endet am 14.5.2026. Vom 15. bis zum 17.5.2026 ist diese Bahnlinie wegen Bauarbeiten zwischen Lübeck und Schönberg gesperrt, danach dann bis zum Dez. 2026 (!) zwischen Schönberg und Bad Kleinen. Als Umleitungsweg für die Bahnverbindung Hamburg-Berlin und damit verbundene Ersatz-Maßnahmen steht die Strecke Lübeck-Bad Kleinen deshalb ab d.15.5.2026 nicht mehr zur Verfügung !

Insgesamt ist zu diesem Gesamt-Thema fairerweise einzuräumen, daß sich eine Baustellen-Verlängerung von max. rd. sechs Wochen bei dem Gesamt-Bauvolumen der Strecke Hamburg – Berlin doch noch als recht vertretbar einzustufen ist. DB InfraGO wäre aber besser beraten, Baustellen-Endzeiten nicht mehr wiederholt und geradezu werbemäßig konkret zu propagieren und schon gar nicht „Trapez-Konstruktionen“ zu entwickeln, bei denen das Ende einer Schienen-Großbaustelle nahtlos in den Beginn von anderen derartigen Baustellen übergreift. So wie es nun mit dem Übergang der Bahnbaustelle Hamburg – Berlin auf die neue Bahnbaustelle Hamburg – Hannover geschieht. Und darüber hinaus auch auf die Bahnbaustelle Lübeck – Bad Kleinen, die nun auch auf ihren verspäteten Beginn wartet.

Michael Hecht

Am 15.5.2026 werden bzw. wurden auch d. wegen d. Berlin Umleiterverkehr auf d. Strecke Hamburg - Lübeck für deren RE-8-Züge verwendeten 445/446-Dreifach (!) -Traktionen aufgegeben. Es fahren hier nun wieder nur Doppel-Triebzuginheiten. Das neben stehende Bild zeigt noch einmal eine RE-8-Dreifach-Triebzugtraktion bei ihrer Ank. in Lübeck Hbf v. Hmb her am 30.4.2026. Im Vordergrund wartet DB-Fernverkehr-Diesellok 218 341 auf die Übernahme v. IC 2262 (Hamburg - Rostock).

Foto: Michael Hecht.

