

# Belttunnel: So läuft der Gleisausbau auf Fehmarn

Arbeiten für den ersten Abschnitt der Schienenhinterlandanbindung  
– Rückbau der alten Trasse ist fast abgeschlossen

VON MANUEL BÜCHNER

**FEHMARN.** Auch wenn es nicht den Anschein erweckt: Auf Fehmarn läuft der Bau des ersten Abschnitts der neuen Schienenhinterlandanbindung zum Fehmarnbelttunnel längst auf Hochtouren. „Wir sind noch ganz am Anfang, aber es passiert schon eine Menge“, sagt Miriam Zitzmann. Die 30-Jährige ist bei der Deutschen Bahn als Teilprojektleiterin verantwortlich für den Inselabschnitt. Sie inspiziert das Geschehen auf einer Fläche bei Burg, die drei Fußballfelder groß ist. Bagger tragen wertvollen Oberboden ab. Walzen planieren das Sand-Splitter-Gemisch, wo gerade der zentrale Umschlagplatz für Baumaterialien wächst und später der Betriebsbahnhof mit Überholgleisen und die Abfahrt zum Burger Bahnhof gebaut werden.

Auch wenn die Baustelle künftig nicht besonders beeindruckend daherkommt, aufgrund der langgezogenen Fläche über die Insel – die Zahlen sprechen eine andere Sprache. Insgesamt 460.000 Kubikmeter Erde müssen für die neue Schienenstrecke auf Fehmarn bewegt werden. 11,5 Kilometer Gleise und 25 Weichen werden neu gebaut. 20.000 Tonnen Schotter werden benötigt. Nicht zuletzt braucht der elektrifizierte Abschnitt zwischen Avendorf (ab dort beginnt der Planungsbereich für den Fehmarnsundtunnel) und Puttgarden grob geschätzt mehr als



Baustelle Schienentrasse Fehmarn: Die Teilstücke werden von einem Gleisbagger aufgenommen und zu einem zentralen Lagerplatz transportiert.

FOTOS: MANUEL BÜCHNER

400 Oberleitungsmasten und rund 24 Kilometer Oberleitungen. Zum Schutz der Anwohner baut die Bahn 1,8 Kilometer Lärmschutzwände.

Aktuell ist noch der Rückbau der alten Gleise tonangebend: 10,5 Kilometer mit 17.500 Beton- und Holzschwellen, die 1960 verlegt wurden. Ein Gleisbagger nimmt sie – in kurze Abschnitte gestückelt – auf, platziert sie auf einem angeschlos-

senen Schienenwagen und transportiert sie zu einem Sammelpunkt, wo sie lagern – und später nochmal wichtig werden. „Der Rückbau ist notwendig“, betont Zitzmann, „weil Unter- und Oberbau erneuert und verstärkt werden müssen.“ Über 800 Meter lange Güterzüge und ICE, die bis zu 200 km/h fahren: Die neue Strecke müsse zukünftig größere Lasten aufnehmen können, verdeutlicht Zitz-

mann und ergänzt: „Das neue Gleis kann daher nicht einfach daneben gelegt werden.“

Und das gilt nicht nur für den Oberbau – also Schienen, Schwellen und Schotter. Anschließend beginnen die Erdarbeiten für die Herstellung des neuen Bahnkörpers, der für das zweite Gleis doppelt so breit sein muss. Am zentralen Umschlagplatz wird der Schotter wieder aufbereitet, sodass



Fortsetzung vom LN-Artikel  
'Belttunnel: So läuft der Gleisbau auf Fehmran' -  
erschienen in den Lübecker Nachrichten (LN) am 31.5.2024  
=====



Die Gleisstücke sind für den Abtransport „zugeschnitten“.

mindestens 30 Prozent des Materials erneut genutzt werden können. Auch ein Teil des Oberbodens wird wiederverwendet.

Ist der Unterbau fertig, werden übergangsweise auch wieder die alten Gleisstücke im Einsatz sein. Die Bahn baut mit ihnen eine provisorische Strecke, um Baumaterialien über die Insel zu transportieren. Denn die sind mitunter so sperrig, dass ein Transport auf der Straße den Verkehr zu sehr einschränken würde. Verlegen werde man überwiegend Schienenstücke, die 120 Meter lang sind und jeweils über sieben Tonnen wiegen, erzählt Zitzmann. „Der Transport erfolgt mittels Bahnwagen über den Schienenweg“, erklärt die Bauingenieurin.

Apropos: Während der ge-

samten Bauarbeiten soll es für den Straßenverkehr keine längeren Einschränkungen oder Sperrungen geben, betont Zitzmann. Aber: Die Brückenbereiche über die Bahnschienen bei Avendorf und Burg bleiben zwar erhalten, müssen jedoch für die Elektrifizierung nachgerüstet werden. Dafür werde es wochenweise im ersten Halbjahr 2025 zu Verkehrsbeeinträchtigungen kommen, erklärt die Teilprojektleiterin.

„Mitte 2025 werden die ersten Gleise verlegt“, erzählt Zitzmann. Ein Jahr später plant die Bahn den Anschluss an die Schieneninfrastruktur vor der Einfahrt des Fehmarnbelttunnels, die vom dänischen Staatsunternehmen Femern A/S gebaut wird. Ende 2027 sollen die Hauptbaumaßnahmen abgeschlossen sein.



# Bahn saniert ICE-Strecke.

Arbeiten zwischen Hamburg und Berlin – Auswirkungen auch auf den Nahverkehr im Südosten Schleswig-Holsteins

VON HELGE VON SCHWARTZ

**BÜCHEN.** Auf Bahnreisende kommen immer neue Sperren und Behinderungen zu. Ab August arbeitet die Bahn an der ICE-Strecke zwischen Hamburg und Berlin. Sie wird bis Dezember gesperrt. Das führt nicht nur zu Einschränkungen im Fernverkehr. Auch der Nahverkehr auf den Strecken Lübeck-Büchen-Lüneburg sowie Hamburg-Büchen-Schwerin ist betroffen. Teilweise werden Züge durch Busse ersetzt. Das hat die Bahn am Mittwoch mitgeteilt.

Auf der Linie RE83 (Lübeck-Büchen-Lüneburg), die von Erixx Holstein bedient wird, kommt es zwischen dem 16. August und dem 1. September zu Engpässen. „Betroffen ist insbesondere der Teilabschnitt Mölln-Büchen, dort verkehren ersatzweise Busse“, sagt die Bahn. Ab dem 2. September soll Erixx wieder weitgehend normal verkehren. Allerdings ist laut Bahn an einzelnen Tagen ein zusätzlicher Umstieg in Büchen notwendig.

Größere Behinderungen wird es auch auf der Linie RE1 (Hamburg-Büchen-Schwerin-Rostock) geben. Sie wird von DB Regio betrieben. Betroffen sind die Abschnitte zwischen Hamburg Hbf, Büchen und Hagenow Land. Zwischen Hamburg-Bergedorf und Büchen/Hagenow Land verkehren vom 16. August bis 1. September ersatzweise Busse. Vom 2. bis 29. September sind Ersatzbusse zwischen Büchen (nachts bereits ab Hamburg-Bergedorf) und Hagenow Land im Ein-



Zwischen August und Dezember müssen die ICE zwischen Hamburg und Berlin Umwege fahren. Einige Regionalzüge fallen aus. FOTO: DPA

satz. In Hamburg sollten Reisende die S-Bahn nutzen.

Zusätzlich fahren zwischen Hamburg (U Wandsbek Markt) und Schwerin Schnellbusse ohne Zwischenhalt im Zwei-Stunden-Takt. Zudem ist es möglich, die Baustelle nördlich zu umfahren - mit den Linien RE4 (Bad Kleinen-Lübeck) und RE8 (Lübeck-Hamburg). Einige Züge der RE4 sollen ein größeres Sitzplatzangebot bekommen.

Reisende müssen sich auf deutlich längere Fahrzeiten einstellen. „Die Mitnahme von Fahrrädern ist in den Ersatzbussen aus Platzgründen nur eingeschränkt möglich“, schreibt die Bahn in einer Mitteilung. „Kinderwagen und

Rollstühle haben Vorrang.“ Ab 30. September soll die Linie RE1 wieder weitgehend ohne Einschränkungen verkehren.

**Die Mitnahme von Fahrrädern ist in den Ersatzbussen aus Platzgründen nur eingeschränkt möglich.**

Deutsche Bahn

Vom 16. August bis 14. Dezember erneuert die Bahn auf der Strecke Hamburg-Berlin mehr als 74 Kilometer Gleise und 100 Weichen zwischen Wittenberge und Ludwigslust sowie zwischen Hamburg, Bü-

chen und Hagenow Land. 230 Züge und bis zu 30.000 Fahrgäste sind pro Tag zwischen der Hansestadt und der Hauptstadt unterwegs. Die Fernverkehrszüge werden über Stendal und Uelzen umgeleitet. Die Halte in Büchen, Ludwigslust und Wittenberge entfallen. Reisende sollten laut Bahn 45 Minuten mehr Fahrzeit einplanen. Der 30-Minuten-Takt wird auf eine Abfahrt pro Stunde reduziert.

Zwischen 17. August bis 29. September fallen auch die ICE-Züge zwischen Hamburg und Schwerin aus. Die DB setzt auf dieser Strecke eine direkte Verbindung mit Ersatzbussen ein. Zudem solle ein zusätzlicher IC über Lübeck

und Bad Kleinen zwischen Hamburg, Rostock und Binz verkehren.

Zwischen August 2025 und Ende April 2026 geht die Sanierung auf der Strecke Hamburg-Berlin weiter. Das Verkehrskonzept für diesen Zeitraum wird laut Bahn aktuell erarbeitet. Wegen des Baus der Hinterlandanbindung des Fehmarnbelttunnels droht im Bereich Bad Schwartau die Sperrung der Strecken nach Neustadt und Kiel für bis zu 18 Monate. Die Strecke Lübeck-Hamburg wird 2027 wegen Sanierungsarbeiten für ein halbes Jahr gesperrt. Bereits seit Januar 2023 verkehren Busse statt Züge zwischen Lübeck und Fehmarn.



# E-Highway auf der A 1 bei Reinfeld wird zurückgebaut

Bundesverkehrsministerium lässt Versuch einstellen – Masten werden Ende 2024 abgebaut

VON REINHARD ZWEIGLER

**LÜBECK/BERLIN.** Es hatte sich bereits angedeutet, nun ist es Realität. Das Pilotprojekt mit Oberleitungs-Lkw auf der A 1 zwischen Reinfeld und dem Lübecker Hafen wird zum Jahresende 2024 beendet. Das teilte das federführende Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz von Robert Habeck jetzt den LN auf Anfrage mit.

In der Landesregierung wurde die Berliner Entscheidung mit Bedauern und Unverständnis aufgenommen. Verkehrsstaatssekretär Tobias von der Heide (CDU) sprach von einer „vorzeitigen Ausbremsung“ dieses Feldversuchs. Der Bund habe sich nicht einmal die Mühe gemacht, die Ergebnisse des Versuchs – es gab zwei weitere in Baden-Württemberg und

in Hessen – umfassend auszuwerten. Dies sei „nicht der richtige Weg, um den Schwerlastverkehr in Deutschland zu dekarbonisieren“, kritisierte von der Heide.

**Teststrecke kostete 19 Millionen Euro**

Dabei hatte etwa die Spedition Bode, Praxispartner des Feldversuchs zwischen Reinfeld und Lübeck, auf eine Fortsetzung des Projekts gehofft, vor allem weil die Oberleitungs-Lkw nach einigen Anfangsproblemen erheblich Kraftstoff einsparten und zudem bei den Fahrern beliebt sind. Doch das alles hilft nichts. Nach der Entscheidung aus Berlin wird das Pilotprojekt im Dezember 2024 unwiderruflich beendet. Die 19 Millionen Euro teure Teststrecke auf der A 1 soll danach ab-



**Der Testversuch auf dem E-Highway zwischen Lübeck und Reinfeld läuft seit 2020, Ende 2024 ist Schluss.**

gebaut werden. Die Strom-Lkw, die von der Stormarner Speditionsfirma geleast worden waren, gehen an den Hersteller und Eigentümer Scania zurück.

Der Lübecker SPD-Bundestagsabgeordnete Tim

Klüssendorf (SPD) hält das Projekt E-Highway dagegen noch nicht für gänzlich abgeschlossen. „Das Projekt auf der A 1 war erfolgreich und in möglichen zukünftigen Oberleitungsprojekten wird darauf aufgebaut werden“, sagte er den LN.

Mit dem Feldversuch sei immerhin nachgewiesen worden, dass das dynamische Laden von Lkw unter realen Einsatzbedingungen funktioniert, hieß es aus dem Berliner Ministerium. Allerdings verfolge das Habeck-Ministerium andere klimafreundliche Ansätze für den Schwerlastverkehr, etwa den Batterie- oder auch den Wasserstoffantrieb. Im Sommer wolle das Bundesverkehrsministerium wiederum die Errichtung eines Schnellladenetzes für Lkw ausschreiben, hieß es jetzt in Berlin.