Eisenbahnstrecke von Ratzeburg nach Bad Oldesloe

Kaiserbahn

Stecknitz-Viadukt

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn), Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bad Oldesloe, Berkenthin, Düchelsdorf, Einhaus, Groß Disnack, Harmsdorf (Kreis Herzogtum Lauenburg), Kastorf, Ratzeburg, Rethwisch (Kreis Stormarn), Rondeshagen, Schürensöhlen, Siebenbäumen, Sierksrade, Steinhorst (Schleswig-Holstein), Westerau
Kreis(e): Herzogtum Lauenburg, Stormarn
Bundesland: Schleswig-Holstein

Bad Oldesloe, Bahnhof, Empfangsgebäude, Straßenseite (2024)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Eisenbahnstrecke von Ratzeburg nach Bad Oldesloe ist Teil einer Eisenbahnverbindung von Berlin über Hagenow, Zarrentin, Ratzeburg, Bad Oldesloe, Neumünster nach Kiel. Den Namen Kaiserbahn erhielt sie, da Kaiser Wilhelm II. (1859–1941) diese Strecke für seine Fahrten von Berlin nach Kiel bevorzugt nutzte.

Geschichte bis 1945
Die Zeit nach 1945
Die Eisenbahnbrücke bei Berkenthin / Stecknitz-Viadukt
Betriebsstellen
Links

Geschichte bis 1945

Kiel wurde nach 1865 zu einem strategisch wichtigen Stützpunkt der deutschen Marine ausgebaut. Da die Marine für Wilhelm II. einen wichtigen Teil seiner militärischen Überlegungen darstellte und er den Hafen Kiel nutzte, wollte er eine schnelle Verbindung zwischen der Hauptstadt Berlin und dem Ostseehafen herstellen lassen. Zwischen beiden Orten gab es bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts Eisenbahnstrecken, die jedoch Umwege von 25 Kilometern Länge befuhren. Dies waren beides Abzweige von der Hauptstrecke zwischen Berlin und Hamburg: zum einen die Strecke von Büchen über Lübeck nach Kiel und zum anderen von Ludwigslust über Schwerin und Bad Kleinen nach Lübeck und Kiel. Wilhelm II. soll nun mit dem Lineal eine Ideallinie vorgegeben haben, die im Bau und Betrieb der Kaiserbahn realisiert wurde.
Da die neue Bahnstrecke durch hügelige Land geplant wurde, mussten mehrere Geländeeinschnitte und Brücken errichtet werden. Dazu gehörten der Stecknitz-Viadukt und große Geländeeinschnitte im Kreisforst Farchau bei Berkenthin.
Errichtet und betrieben wurde die neue Bahnstrecke von den preußischen Staatsbahnen. Am 1. September 1894 wurde der Abschnitt von Hagenow nach Wittenburg eröffnet, es folgte am 1. Mai 1896 der Abschnitt bis Zarrentin. Erste Güterzüge zwischen

Oldesloe und Sierksrade gab es ab dem 15. Mai 1897. Den Rest zwischen Zarrentin, Ratzeburg und Oldesloe und damit auch die Gesamtstrecke eröffnete man am **15. August 1897**. An der Eröffnungsfahrt nahm der Kaiser persönlich teil.
Die Strecke war eingleisig ausgeführt worden, aber für den Einbau eines zweiten Gleises vorbereitet. Dazu gehörten die Bahntrassen, aber auch vorbereitete Brücken und die Bahnhöfe. Diese besaßen jeweils die erforderlichen Kreuzungs- und Überholgleise.
In den Anfangsjahren fuhren auf dem Zwischenabschnitt zwischen Ratzeburg und Oldesloe fünf Personenzüge, Fahrzeit vierzig bis fünfzig Minuten für knapp 30 Kilometer Strecke. Anfang des 20. Jahrhunderts gab es einen Schnellzug zwischen Berlin und Kiel. Kaiser Wilhelm II. nutzte diese Strecke regelmäßig für seine Fahrten nach Kiel, sowohl zum Reichskriegshafen, zur Kieler Woche und als Ausgangspunkt für seine jährlichen Nordlandfahrten. In diesem Zusammenhang erhielt sie im Volksmund den Namen „Kaiserbahn“. Wegen möglicher Attentatsversuche wechselte der kaiserliche Hofzug gelegentlich auf die nördliche Route über Lübeck.
Der Mittlere Abschnitt zwischen Ratzeburg und Bad Oldesloe (Bad seit 1910) verlor in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg seine verkehrliche Bedeutung, da die Schnellzüge von Berlin nach Kiel ab Ratzeburg über Lübeck geführt wurden. Im überregionalen Güterverkehr behielt der Abschnitt jedoch seine Bedeutung, auch als Umleitungsstrecke.
In der Zeit des Zweiten Weltkrieges kam es zu keinen größeren Zerstörungen an der Infrastruktur der Bahnstrecke. Am 18. April 1945 wurde in Kastorf ein mit Munition beladener Güterzug von Tieffliegern angegriffen und explodierte. Durch das Feuer schmolzen die Gleise und die Schwellen verbrannten. Am Abend desselben Tages erfolgte ein weiterer Angriff auf in Sierksrade und Groß Weeden abgestellte Bahnzüge, die wahrscheinlich auch Munition geladen hatten. Auch hier gab es starke Detonationen und große Rauchentwicklung. Danach fuhren nun keine Züge mehr auf der Strecke.

Die Zeit nach 1945

Im Zusammenhang mit der Aufteilung in vier Besatzungszonen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der Abschnitt zwischen Zarrentin und Hollenbek stillgelegt, somit die direkte Verbindung zur Hauptstrecke von Berlin. Die Züge in der britischen Zone begannen in Klein-Zecher (neu angelegter Haltepunkt unmittelbar an der Zonengrenze) und fuhren bis Neumünster durch. Durch die fehlende Durchbindung Richtung Berlin und die Lage im Zonenrandgebiet der Bundesrepublik Deutschland verlor die Strecke ihre Bedeutung. Zwar wurden noch um 1952 neue Haltepunkte angelegt und der Personenverkehr mit Schienenbussen durchgeführt. Aber am 30. September 1962 endete der Personenverkehr zwischen Klein Zecher und Bad Oldesloe.
Den restlichen Güterverkehr stellte die Deutsche Bundesbahn am 1. September 1971 ein. Bis in die 1990er Jahre baute man die Bahnanlagen zurück, teilweise wurden auch Bahndämme entfernt, um die alten Feldzuschnitte wieder herzustellen.

Die Eisenbahnbrücke bei Berkenthin / Stecknitz-Viadukt

Bedeutendstes Bauwerk der Strecke zwischen Ratzeburg und Bad Oldesloe war die Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal nördlich von Berkenthin. Der Kanal ist seit 1900 in Betrieb und verbindet die Elbe bei Lauenburg über Mölln mit dem Ostseehafen Lübeck. Für die Querung des Kanals musste die Bahnstrecke auf hohe Dämme verlegt werden. Die Brücke selbst bestand aus vier Elementen in Fachwerktechnik aus vernieteten Stahlprofilen. Der westliche Teil über dem Kanal hatte eine Spannweite von 69,3 Metern, die östlich anschließenden drei Brückenteile über dem Tal der Stecknitz waren je 53,9 Meter lang. Die Brücke bzw. Stecknitz-Viadukt hatte eine Gesamtlänge von rund 235 Metern. Die Gleise lagen etwa 25 Meter über dem Wasserspiegel.
Die Brücke wurde im Januar 1985 gesprengt, die Pfeiler und Brückenteile anschließend restlos beseitigt.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 29 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Hagenow Land.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
49,2	Bf Ratzeburg (seit 1851, Anschlüsse nach Lübeck, Klein Thurow, Zarrentin, Büchen)
52,9	Hp Kulpin (bis 1952 Bahnhof)
–	Stecknitz-Viadukt
58,0	Bf Klein Berkenthin
60,1	Bf Sierksrade
52,7	Hp Kastorf Ost (seit 1952)
64,0	Bf Kastorf
65,1	Hp Siebenbäumen (seit 1952)
67,7	Hp Ahrensfeld (bis 1952 Bahnhof)

69,2	Hp Schürensöhlen (seit 1952)
70,6	Hp Klein Boden (seit 1952)
71,7	Bf Treuholz
75,2	Hp Rethwisch (seit 1952)
78,3	Bf. Bad Oldesloe (seit 1865, Anschlüsse nach Hamburg, Elmshorn, Neumünster, Lübeck, Schwarzenbek)

(Claus Weber, KuLaDig-Redaktion, 2024)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Hagenow Land – Bad_Oldesloe (Abgerufen 17.3.2024)
www.kreisarchiv-stormarn.de: Berkenthin (Abgerufen 17.3.2024)
www.kaiserbahn.de: Private Website zur Kaiserbahn (Abgerufen 17.3.2024)
chronik-berkenthin.de: Gemeinde Berkenthin, Bahn und Bahnhof (Abgerufen 17.3.2024)
www.gleismann.de: Die Bahnstrecke Bad Oldesloe - Ratzeburg (Abgerufen 17.3.2024)
db58.de: Projekt 1958, Fahrpläne zum Personenverkehr 1958 (Abgerufen 17.3.2024)
db58.de: Projekt 1958, Fahrpläne zum Güterverkehr 1958 (Abgerufen 17.3.2024)
www.rondeshagen.com: Gemeinde Rondeshagen. Private Seite von Joachim Lindenheim, Rondeshagen: Eisenbahnbrücke Berkenthin (Abgerufen 17.3.2024)
www.erlebnisbahn-ratzeburg.de: Daniela Bauer, April 2004, Streckenhistorie (Abgerufen 17.3.2024)
www.drehscheibe-online.de: Hein Hollenbek, Wassertürme an der Kaiserbahn (2009) (Abgerufen 17.3.2024)

Eisenbahnstrecke von Ratzeburg nach Bad Oldesloe

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn), Bahnhof, Haltepunkt

Ort: Bad Oldesloe, Berkenthin, Düchelsdorf, Einhaus, Groß Disnack, Harmsdorf (Kreis Herzogtum Lauenburg), Kastorf, Ratzeburg, Rethwisch (Kreis Stormarn), Rondeshagen, Schürensöhlen, Siebenbäumen, Sierksrade, Steinhorst (Schleswig-Holstein), Westerau

Fachsicht(en): Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1897, Ende 1971

Koordinate WGS84: 53° 44 7,88 N: 10° 38 51,92 O / 53,73552°N: 10,64776°O

Koordinate UTM: 32.608.688,70 m: 5.955.356,60 m

Koordinate Gauss/Krüger: 4.410.868,58 m: 5.956.885,82 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Eisenbahnstrecke von Ratzeburg nach Bad Oldesloe“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-352101 (Abgerufen: 16. Dezember 2025)

Copyright © **LVR**