Eisenbahnstrecke von Schwarzenbek nach Bad Oldesloe

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bad Oldesloe, Basthorst, Dahmker, Grönwohld, Grove, Hamfelde (Kreis Herzogtum Lauenburg), Havekost, Kuddewörde, Lasbek, Lütjensee, Möhnsen, Rümpel, Schwarzenbek, Steinburg, Trittau
Kreis(e): Herzogtum Lauenburg, Stormarn
Bundesland: Schleswig-Holstein



Bahnhof Trittau, Empfangsgebäude, Stadtseite (2024)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Eisenbahnstrecke von Schwarzenbek nach Bad Oldesloe war ein Abschnitt der strategischen Bahn von Berlin zum Marinehafen Kiel. Sie wurde 1887 eröffnet, verlor aber bald ihre Bedeutung. Die Strecke wurde zwischen 1976 und 1985 stillgelegt. In Abschnitten der ehemaligen Bahntrasse richtete man Rad- und Wanderwege ein.

Geschichte bis 1945
Die Zeit nach 1945
Betriebsstellen
Radwege
Quellen, Links und Literatur

Geschichte bis 1945

Kiel wurde nach 1865 zu einem strategisch wichtigen Stützpunkt der deutschen Marine ausgebaut. Aus militär-strategischen Gründen war es deshalb erforderlich, schnelle Eisenbahnverbindungen zwischen der Hauptstadt Berlin und dem Marinehafen Kiel herzustellen. Zudem sollte der Bahnknoten Hamburg auf den Relationen Richtung Ostsee und Nordsee sowie Dänemark umgangen werden.
Die Bahnstrecke von Berlin nach Hamburg war 1846 eröffnet worden. Von dieser Strecke zweigten mehrere Bahnlinie Richtung Kiel ab: Büchen – Ratzeburg – Lübeck (seit 1851) – Eutin – Kiel (seit 1873); Hagenow – Ratzeburg (seit 1897) – Lübeck – Eutin – Kiel (seit 1873). Zur Verkürzung der Verbindung zwischen Berlin und Kiel und als Umfahrung von Hamburg wurde eine weitere Strecke zwischen Schwarzenbek und Oldesloe geplant. In Oldesloe gab es die schnellere Anbindung von Hamburg nach Kiel über Neumünster (eröffnet 1842; statt über Lübeck – Eutin).
Die neue Bahn wurde am **1. August 1887** von den Preußischen Staatsbahnen eröffnet.

Die Bahnstrecke war als strategische Bahn nach bestimmten Vorgaben errichtet worden. Es gab lange gerade Streckenabschnitte, sodass die Bahnhöfe teilweise abseits der eigentlichen Ortschaften lagen. Es gab nur geringe Steigungen und große Kurvenradien, um mit den schweren Militärzügen eine gleichmäßige Geschwindigkeit fahren zu können. Auch war die Trasse von Beginn an

zweigleisig ausgelegt, obwohl nur ein Gleis angelegt wurde. Die Streckenkilometrierung war die Fortsetzung der Strecke von Berlin, daher die hohen Zahlen (z.B. Bahnhof Trittau in Streckenkilometer 263,7).
Die Bahnverbindung war die erste preußische Bahn, die nicht die Gebiete des Herzogtums Oldenburg, der Hansestadt Lübeck oder der Hansestadt Hamburg berührte und somit über rein preußisches Gebiet führte. Das ursprüngliche Ziel war Lauenburg an der Elbe. Hier gab es die Elbquerung und den Anschluss an die Lübeck-Büchener Eisenbahn, eröffnet 1851. Der Weiterbau von Schwarzenbek nach Süden entfiel jedoch wegen der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn 1884.
Nach der Eröffnung fuhren vier durchgehende Züge zwischen Neumünster und Schwarzenbek, mit Halten in Rohlfshagen (Kupfermühle), Mollhagen, Trittau und Möhnsen.
In den Anfangsjahren wurden Schnellzüge zwischen Berlin und Kiel über die neue Bahnstrecke gefahren. Die Fahrzeit betrug jetzt rund sieben Stunden, etwa zwei Stunden weniger als vorher.
1897 wurde die Bahnstrecke Hagenow Land - Ratzeburg - Bad Oldesloe eröffnet. Diese Strecke übernahm den wichtigen Verkehr zwischen Berlin und Kiel, sodass die Verbindung über Schwarzenbek an Bedeutung verlor. Ab 1. Oktober 1899 wurde der Nebenbahnbetrieb eingeführt. Damit konnten Kosten für Personal und die Betriebsführung eingespart werden. Die Bahnstrecke diente nur noch dem Lokalverkehr.
Allerdings kam es vor, dass Kaiser Wilhelm II. (1859-1941) auf seinen Fahrten zwischen Berlin und Kiel aus Sicherheitsgründen alternativ die Verbindung über Schwarzenbek nutzte.

Die Zeit nach 1945

Da es im Zweiten Weltkrieg keine größeren Schäden an der Bahnstrecke gab, konnte der Verkehr relativ schnell wieder aufgenommen werden.
Bis etwa 1952/1953 wurden die Personenzüge von Dampflokomotiven – zuletzt der Baureihe 24 – gezogen. In Schwarzenbek gab es eine Drehscheibe zum Wenden der Lokomotiven. Angehängt wurden dreiachsige Durchgangswagen der Baureihe *C3itr*.
Bereits 1950 gab es erste Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit der Bahnstrecke. Der Betrieb lohnte sich nicht mehr, da die meisten Fahrgäste parallel fahrende Buslinien nutzten.
Ab 1951 wurden fabrikneue Schienenbusse eingesetzt. Zum 25. Juni 1951 stellte man den Bahnverkehr zudem auf *vereinfachten Nebenbahnbetrieb*. In den letzten Jahren fuhren auch Akkumulatoren-Triebwagen der Baureihe ETA 515.
Zur Verbesserung der Nutzung richtete die Deutsche Bundesbahn nach 1952 noch die Haltepunkte Rümpel, Hamfelde und Havekost ein.
Bis in die 1950er Jahre hatte die Strecke eine große Bedeutung für den Zuckerrübenverkehr und andere landwirtschaftliche Produkte. In Mollhagen war ein Raiffeisenbetrieb angeschlossen.

Der Bahnhof in Trittau bot günstige Möglichkeiten, schwere Lasten vom Zug auf die Straße umzuladen. Dies wurde dazu genutzt, schwere Transformatoren bis hierher auf der Schiene zu transportieren. Hier konnte man sie leicht auf Straßenfahrzeuge umladen. Es ist davon auszugehen, dass für solche Transporte die Strecke zwischen Schwarzenbek und Trittau ertüchtigt wurde. Dazu gehören vor allem Verstärkungen der Gleise, aber auch von Brücken und Überwegen.
In den 1970er Jahren lag Trittau im rückwärtigen Raum der Operationsplanungen der 6. Panzergrenadierdivision der Deutschen Bundeswehr. Normalerweise wurden hier keine militärischen Zugbewegungen durchgeführt. Im Rahmen des NATO-Manövers BOLD GUARD 1974 verlud man jedoch Teile der eingesetzten Truppen in Trittau. Bilder im Stadtarchiv Stormarn zeigen M48 Kampfpanzer und Kanonenjagdpanzer, die auf Flachwagen der Deutschen Bundesbahn verladen bzw. entladen wurden. Dazu nutzte man die noch vorhandene Laderampe und die langen Aufstellgleise im Güterbahnhof. Zum Transport der langen Panzerzüge dienten die schweren Diesellokomotiven der Baureihe 221 (alt V 200.1) und 218.

Ein erstes Ansinnen auf Stilllegung der Strecke im Jahr 1965 wurde von der Bundesregierung noch abgelehnt. Den Personenverkehr konnte die Deutsche Bundesbahn erst zum 30. Mai 1976 vollständig einstellen.
Die Einstellung der Strecke im Güterverkehr erfolgte in Etappen: zwischen Mollhagen und Dwerkathen ebenfalls am 30. Mai 1976; somit gab es keinen durchgehenden Verkehr mehr. Zwischen Trittau und Dwerkathen legte man den Betrieb am 1. Januar 1977 still, den Abschnitt zwischen Trittau und Möhnsen am 31. Januar 1981. Wesentlicher Grund war der Neubau der Bundesautobahn A 24 zwischen Hamburg und Berlin 1982. Die Autobahn kreuzte die Bahnstrecke nördlich des Bahnhofes Möhnsen. Zur Vermeidung des Baus einer Eisenbahnbrücke legte man einfach die Bahn still.
Der nördliche Restabschnitt zwischen Bad Oldesloe und Mollhagen stellte man am 1. September 1984 und den zwischen Schwarzenbek und Möhnsen am 1. März 1985 ein.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 36 Kilometern auf. Es gibt für diese Strecke zwei Kilometrierungen

- alt = historische Kilometrierung im Anschluss an die Berlin-Hamburger Bahn, der Beginn der Strecke ist am ehemaligen Hamburger Bahnhof in Berlin (s. Wikipedia)

- neu = Kilometrierung der Strecke 1141: Schwarzenbek – Bad Oldesloe (s. Schweers 2011)

(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer alt	*Bahnkilometer neu*	*Name*
249,3	0,0	Bf Schwarzenbek (seit 1846; Anschlüsse nach Berlin und Hamburg)
253,1	–	Hp Havekost (nach 1952)
255,5	6,3	Bf Möhnsen
259,2	–	Hp Dahmker
260,6	–	Hp Hamfelde (nach 1952)
261,9	12,7	Hp Vorburg-Trittau (ab 1889)
263,7	14,5	Bf Trittau (Anschluss an die Südstormarnsche Kreisbahn (SStK) nach Tiefstack)
266,0	16,9	Hp Grönwohld
268,8	19,5	Bf Dwerkathen
272,0	22,7	Bf Sprenge
273,6	24,4	Bf Mollhagen
277,6	28,4	Bf Barkhorst (1904 erweitert um Güterverladung)
280,3	31,1	Bf Rohlfshagen
282,6	–	Hp Rümpel (nach 1952)
285,5	36,3	Bf Bad Oldesloe (seit 1842; Anschlüsse nach Hamburg, Elmshorn, Ratzeburg, Neumünster, Lübeck)

Radwege

Auf einigen Abschnitten der ehemaligen Bahnlinie wurden Radwege und Wanderwege eingerichtet (s. Bahntrassenradeln).

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Quellen

- Archiv der Gemeinde und des Amtes Trittau
- Wichtige Hinweise werden Herrn Dr. Ullrich Huckfeldt, Kassel verdankt.
- Alberto Brosowsky (alias Alberto), Meldungen aus diversen Jahrgängen der „Preetzer Zeitung“ im Historischen Forum auf der Seite www.drehscheibe-online.de (Stand 5.6.2024)

Internet

www.gleismann.de: Die Bahnstrecke Bad Oldesloe – Trittau – Schwarzenbek (abgerufen 5.6.2024)
www.stormarnlexikon.de: Bahnstrecke Schwarzenbek – Bad Oldesloe (abgerufen 5.6.2024)
trittau-wiki.de: Eisenbahn (abgerufen 7.6.2024)

de.wikipedia.org: Strecke Bad Oldesloe – Schwarzenbek (abgerufen 5.6.2024)
Bahntrassenradeln: Achim Bartoschek, Verzeichnis der Bahntrassenwege. Route B: Bad Oldesloe – Trittau (abgerufen 5.6.2024)

Literatur

Lichte, Ernst-Günter (1979): Mit Dampf und Diesel. Kleine Geschichte der Eisenbahn in Schleswig. Lübeck.

Pressedienst der Bundesbahndirektion Hamburg (Hrsg.) (1984): 100 Jahre Eisenbahn Direktion Hamburg. 1884-1984. Hamburg-Altona.

Schweers, Hans (2011): Eisenbahnatlas Deutschland. 8. Auflage. S. 12, 32, Aachen.

Staisch, Erich (1994): Der Zug nach Norden. 150 Jahre Eisenbahn-Verkehr in Schleswig-Holstein. Von der Christian-Bahn bis zur Elektrifizierung. Hamburg.

Eisenbahnstrecke von Schwarzenbek nach Bad Oldesloe

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Bad Oldesloe, Basthorst, Dahmker, Grönwohld, Grove, Hamfelde (Kreis Herzogtum Lauenburg), Havekost, Kuddewörde, Lasbek, Lütjensee, Möhnsen, Rümpel, Schwarzenbek, Steinburg, Trittau
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 1887, Ende 1976 bis 1985
Koordinate WGS84: 53° 37 10,98 N: 10° 24 14,94 O / 53,61972°N: 10,40415°O
Koordinate UTM: 32.592.875,44 m: 5.942.128,68 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.592.982,81 m: 5.944.067,61 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: Claus Weber, „Eisenbahnstrecke von Schwarzenbek nach Bad Oldesloe“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-354051 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**