Bahnhof Bad Oldesloe

Schlagwörter: Bahnhof, Bahnbetriebswerk, Güterschuppen, Wasserturm
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bad Oldesloe
Kreis(e): Stormarn
Bundesland: Schleswig-Holstein



Bad Oldesloe, Bahnhof. Blick nach Süden über die beiden Bahnsteige (2024) mit Zügen der Nordbahn links und der Deutschen Bahn rechts
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Der Bahnhof in Oldesloe (seit 1910 Bad Oldesloe) wurde am 1. August 1865 zusammen mit der Bahnstrecke von Hamburg nach Lübeck in Betrieb genommen. Erbaut wurde er von der privaten *Lübeck-Büchener Eisenbahn Aktiengesellschaft* (LBE). Nach der Eröffnung weiterer Strecken nach Neumünster, Ratzeburg und Schwarzenbek entwickelte er sich zu einem Trennungsbahnhof. Heute wird er von Zügen Richtung Lübeck, Neumünster und Hamburg bedient.

Geschichte bis 1865
Die Zeit zwischen 1865 und 1945
Die Zeit nach 1945
Quellen, Hinweis, Links, Literatur

Geschichte bis 1865

Die Freie und Hansestadt Lübeck spielte im Mittelalter und der Neuzeit eine wichtige Rolle im Verkehrsnetz zwischen dem west- und mitteleuropäischen Raum und Skandinavien, dem Ostseeraum, dem Baltikum sowie Russland. Von Lübeck aus gab es zwei bedeutende Handelsstraßen nach Hamburg. Diese führten über dänisches Gebiet, da das Herzogtum Holstein mit Dänemark verbunden war. Dänemark war nicht an einem Verkehr zwischen den Hansestädten Hamburg und Lübeck interessiert und verhinderte lange Zeit entsprechende Verbesserungen. Erst 1831 wurde die Straße zwischen Hamburg und Lübeck ausgebaut.
Erste Überlegungen zu einer Bahnverbindung von Hamburg nach Lübeck äußerte Friedrich List in seinem Aufsatz von 1833 (s. Literatur). Auch in Lübeck entwickelten sich konkrete Pläne für eine direkte Bahnverbindung. Der Lübecker Kaufmann Emil Müller legte einen entsprechenden Plan vor. Er fand Unterstützer und Geldgeber. Da die dänische Regierung das Vorhaben jedoch ablehnte, löste sich die Gesellschaft 1839 wieder auf.
In den folgenden Jahren eröffnete man in Norddeutschland einige Bahnstrecken, vor allem mit Anschlüssen an die Hafenstädte wie Hamburg (1842), Harburg (1847) und Kiel (1844), Wismar (1848), Rostock (1850) und Stettin (1843). Lübeck bleib bei dem entstehenden Eisenbahnnetz außen vor.
Unter weitgehender Umgehung des dänischen Territoriums plante man eine Strecke von Lübeck nach Lauenburg an der Elbe, die 1851 von der privaten *Lübeck-Büchener Eisenbahn* eröffnet werden konnte; in Büchen gab es Anschlüsse nach Hamburg und Berlin.

Der dänische Widerstand gegen den Bau der Strecke von Lübeck nach Hamburg blieb konstant. Erst unter dem Druck des Deutschen Bundes, des Königreiches Preußen und anderer europäischer Mächte erklärte sich die dänische Regierung zu Verhandlungen bereit. Der Staatsvertrag der drei beteiligten Länder datiert vom 17. Juni 1858. Die Konzessionen für den Bau und Betrieb der Strecke von Hamburg nach Lübeck erteilten die dänische Regierung am 24. April 1860, die Freie und Hansestadt Lübeck am 17. Dezember 1860 und die Freie und Hansestadt Hamburg am 1. Dezember 1862.
Die Strecke konnte am **1. August 1865** eröffnet werden. Es gab keine große Eröffnungsfeier. Erst wenige Wochen zuvor musste sich Dänemark aus den Herzogtümern Holstein und Lauenburg zurückziehen, da das Königreich Preußen den deutsch-dänischen Krieg (1864) gewonnen hatte. **Die Zeit zwischen 1865 und 1945**
In Oldesloe entstand ein größerer Bahnhof mit Personenbahnsteigen, Gütergleisen und einem Betriebswerk für die Versorgung der Dampflokomotiven. Das erste Empfangsgebäude bestand aus zwei großen, zweistöckigen Eckbauten mit flachem Obergeschoss und Satteldach, die durch einen einstöckigen Querriegel miteinander verbunden waren. Gleisseitig war der Mittelbau überdacht, durch ihn gelangte man zu den drei Gleisen für den Personenverkehr.
Da sich der Verkehr erwartungsgemäß gut entwickelte, wurde die Bahnstrecke bis 1878 auf zwei Gleise erweitert.
Der Bahnhof Oldesloe erfuhr Erweiterungen 1875 durch die Eröffnung der Strecken nach Neumünster durch die private *Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft* (AKE). Die preußischen Staatsbahnen nahmen 1887 die Strecke nach Schwarzenbek und 1897 die nach Ratzeburg und Hagenow Land in Betrieb. Die private *Elmshorn-Barnstedt-Oldesloer Eisenbahn* (EBOE) kam 1907 hinzu und nutzte den Staatsbahnteil mit. Die Gleisanlagen im Bahnhof Oldesloe mussten erheblich umgebaut und erweitert werden.
Oldesloe wurde zu einem Trennungsbahnhof, an dem mehrere Strecken zusammenkamen und sich trennten. Dementsprechend richtete man zwei Gleisgruppen ein. Für die staatlichen Strecken lagen vor dem Empfangsgebäude zwei Bahnsteige mit drei Gleisen für die Personenzüge Richtung Ratzeburg, Schwarzenbek, Elmshorn und Neumünster. Daran schloss sich ein breites Mittelteil an, mit Zufahrt von Norden, Parkplätzen, dem heute noch erhaltenen Güterschuppen und einem Bahnsteig mit einem Gleis für Züge nach Neumünster. Ein vierter Bahnsteig lag weiter im Osten, mit zwei Gleisen für die Strecke der privaten Lübeck-Büchener Eisenbahn von Hamburg nach Lübeck.
Das ursprüngliche Empfangsgebäude an den östlichen Gleisen kam durch die neugebauten Strecken in eine Insellage. Die Zufahrt erfolgte über die Ratzeburger Straße. Für Fußgänger aus der Stadt gab es eine hölzerne Brücke zum Empfangsgebäude. Von diesem Gebäude aus gelangte man durch einen Fußgängertunnel zu den Bahnsteigen.
An die Gleise für den Personenverkehr schlossen sich zahlreiche Gleise für den Ladungsverkehr und Fabrikanschlüsse an. Der Güterbahnhof mit Rangier- und Aufstellgleisen entwickelte sich im Süden des Bahnhofsbereiches. Hier gab es seit 1895 ein Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen und Versorgungseinrichtungen für Lokomotiven und Mannschaften. Den Wasserturm neben dem Lokschuppen errichtet die Königliche Eisenbahndirektion Altona 1888.
Der Zugverkehr auf dem Bahnhof war entsprechend umfangreich und aufwendig. Für die Steuerung des Zugverkehrs waren bis zu vier Stellwerke zuständig. Im Fahrplan von 1914 waren 42 Zugpaare für den Personenverkehr ausgewiesen. Bedeutsam waren immer die zusätzlichen direkten Schnellzüge von Berlin über Oldesloe zur Kieler Woche sowie die gelegentlichen Fahrten des Kaiserzuges.
Für 1902/1903 sind größere Umbaumaßnahmen im Bahnhof berichtet. Der Rangierbahnhof wurde näher zur Stadt hin verlegt. Für die Staatsbahnlinien errichtet man einen neuen Güterschuppen, nachdem bislang der Schuppen der Lübeck-Büchener Eisenbahn mitbenutzt worden war. Zusätzlich wurden die Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof und in der Unterführung beim Pölitzer Weg verbessert.
In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg kam es zu wirtschaftlichen Einbrüchen bei den staatlichen und privaten Eisenbahnen. Erst ab der Mitte der 1920er Jahre konnten die Bahnanlagen und Züge wieder ausgebessert und modernisiert werden. Nach dem erneuten Einbruch durch die Wirtschaftskrise 1930/32 entwickelte die Lübeck-Büchener Bahngesellschaft ehrgeizige Pläne für die Wiederbelebung des Bahnverkehrs. Berühmt geworden sind deren Doppelstockzüge mit Stromlinienlokomotiven für den Schnellverkehr zwischen Hamburg und Lübeck (s. Medienleiste). Ab 1937 erfolgte auch der Vorortеverkehr zwischen Hamburg und Bad Oldesloe mit neuen Doppelwagen (= die damalige Bezeichnung).
Mitte der 1930er Jahre entwickelte die Deutsche Reichsbahn ein Konzept für die *Vogelfluglinie* von Hamburg über Puttgarden nach Dänemark. Der direkte Weg führte über die Gleise der Lübeck-Büchener Eisenbahn. So entschied das Reichsministerium für Verkehr, die LBE zum 1. Januar 1938 zu verstaatlichen. Ab diesem Zeitpunkt war die Deutsche Reichsbahn verantwortlich für die Unterhaltung und den Verkehr auch in Oldesloe. Der Bahnhof wurde der Reichsbahndirektion Hamburg zugeordnet. Die Trennung der Gleisanlagen zwischen der privaten und den staatlichen Strecken wurde zwar aufgehoben, die einstige räumliche Trennung ist aber noch heute in den beiden Gleisgruppen erkennbar.
Die Zeit nach 1945
Nach Beseitigung der kriegsbedingten Schäden konnte der Bahnverkehr rasch wieder aufgenommen werden.
Zur Vereinfachung des Bahnbetriebes wurden seit 1951 Schienenbusse auf den Strecken nach Schwarzenbek, Ratzeburg/Mölln und Bad Segeberg mit je einem Anhänger eingesetzt. Damit verlor das Bahnbetriebswerk zahlreiche Aufgaben wie die Wartung und Bereitstellung von Dampflokomotiven.
1962 wurden der Fußgängertunnel zu den Bahnsteigen bis zum Bahnhofsvorplatz an der Mommsenstraße verlängert und die Fußgängerbrücke abgerissen.

Ein neues, zweites Empfangsgebäude mit Zugang zum Fußgängertunnel eröffnete die Deutsche Bundesbahn 1965. Es lag nun nordwestlich der Gleisanlagen. Der Entwurf stammte von Karl Radlbeck (1927-2003). Die Schalterhalle war in dem eingeschossigen Flachbau nahezu symmetrisch aufgebaut. Links des Haupteingangs befand sich die großzügig verglaste Bahnhofsgaststätte, rechterhand befand sich kontrastierend hierzu der fast vollständig verschlossene Wartebereich (nach Wikipedia). Das ehemalige Empfangsgebäude auf dem Inselbahnsteig wurde erst 1965 abgerissen.
Auf den Nebenstrecken stellte die Deutsche Bundesbahn den Verkehr in den folgenden Jahren ein. Am 30. September 1962 wurde der Personenverkehr nach Ratzeburg eingestellt, 1971 auch der Güterverkehr. Die Elmshorn-Barnstedt-Oldesloer Eisenbahn stellte den Personenverkehr am 30. September 1973 ein. Am 29. Mai 1976 verlor auch die Strecke nach Schwarzenbek den Personenverkehr.
Der letzte Güterzug von Bad Oldesloe verkehrte im Dezember 1973. Danach erfolgte nur noch die Bedienung des Abschnittes von Bad Oldesloe nach Blumendorf durch die Deutsche Bundesbahn (bis 2016).

Durch die fortschreitende Einstellung des Verkehrs wurde der nordwestliche, ehemals staatliche Bahnhofsteil überflüssig und zurückgebaut. Hier gibt es nur noch ein stumpf endendes Bahnsteiggleis mit einer Umfahrung für die Züge von und nach Hamburg. Die nördliche Ausfahrt aus diesem Bereich ist nicht mehr vorhanden, das Streckengleis aus Neumünster wurde in den südöstlichen Bahnhofsteil verschwenkt. Die bisherigen Stellwerke wurden 1973 durch ein Drucktastenstellwerk *Of* (Oldesloe Fahrdienstleiter) ersetzt.
Das derzeitige, dritte Empfangsgebäude errichtete man 1998 nordwestlich der verbliebenen Gleise. Dabei wurde ein Teil der alten Gleisanlagen (Gleis 1 und 2) überbaut. Der ehemalige Inselbahnsteig und der Mittelbahnsteig mit Gleis 6 und 7 werden über eine Unterführung erreicht, die auch von der südöstlichen Bahnhofsseite zugänglich ist. Vom alten Güterbahnhof sind heute einige Güterschuppen sowie Reste des Bahnbetriebswerkes und der gewerblich genutzte Ringlokschuppen erhalten.
Seit 2008 ist die Bahnstrecke von Lübeck nach Hamburg elektrifiziert, hier fahren Züge der Deutschen Bahn. Die abzweigende Strecke nach Neumünster betreibt die Nordbahn mit Dieselfahrzeugen vom Typ LINT 41. Seit 2024 wird die Linie RB 82 auf Akkutriebwagen umgestellt.
2022 bis 2024 wurden die Bahnhofseinrichtungen und Bahnsteige umfassend saniert. Dadurch wollen die Deutsche Bahn und das Land Schleswig-Holstein den Bahnhof attraktiver und barrierefreier machen.(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Quellen

- Kreisarchiv Stormarn
- Alberto Brosowsky (alias Alberto), Meldungen aus diversen Jahrgängen der „Preetzer Zeitung“ im Historischen Forum auf der Seite www.drehscheibe-online.de (Stand 29.7.2024)

Hinweis

Das Bahnsteigdach des Bahnsteigs zwischen Gleis 6 und 7 ist geschütztes Baudenkmal (abgerufen 29.7.2024).

Internet

- de.wikipedia.org: Bahnhof Bad Oldesloe (abgerufen 29.7.2024)
- luebeck-buechener-eisenbahn.de: Der Bahnhof Bad Oldesloe (abgerufen 29.7.2024)
- stellwerke.info: Betriebsstelle Oldesloe (abgerufen 29.7.2024)
- www.drehscheibe-online.de: Christoph Carl Arndt (ccar), Im Wandel der Zeit (85): Bad Oldesloe 1988 bis 2018 (45 Bilder und Links) (2020) (abgerufen 29.7.2024)

Literatur

List, Friedrich (1833): Ueber ein sächsisches Eisenbahn=System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden. Dresden. Online verfügbar: Bayerische Staatsbibliothek , abgerufen am 29.07.2024

Otahal, Rüdiger (2002): Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die große norddeutsche Privatbahn. München.

Wolff, Gerd (2011): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 12: Schleswig-Holstein 1 - östlicher Teil. S. 102-138, Freiburg.

Bahnhof Bad Oldesloe

Schlagwörter: Bahnhof, Bahnbetriebswerk, Güterschuppen, Wasserturm
Straße / Hausnummer: Käthe-Kollwitz-Straße 8
Ort: 23843 Bad Oldesloe
Fachsicht(en): Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kulturdenkmal gem. § 8 DSchG SH 2015
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 1865
Koordinate WGS84: 53° 48 18,94 N: 10° 22 56,05 O / 53,80526°N: 10,38223°O
Koordinate UTM: 32.591.024,55 m: 5.962.741,26 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.591.130,77 m: 5.964.688,40 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, „Bahnhof Bad Oldesloe“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-354203 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**