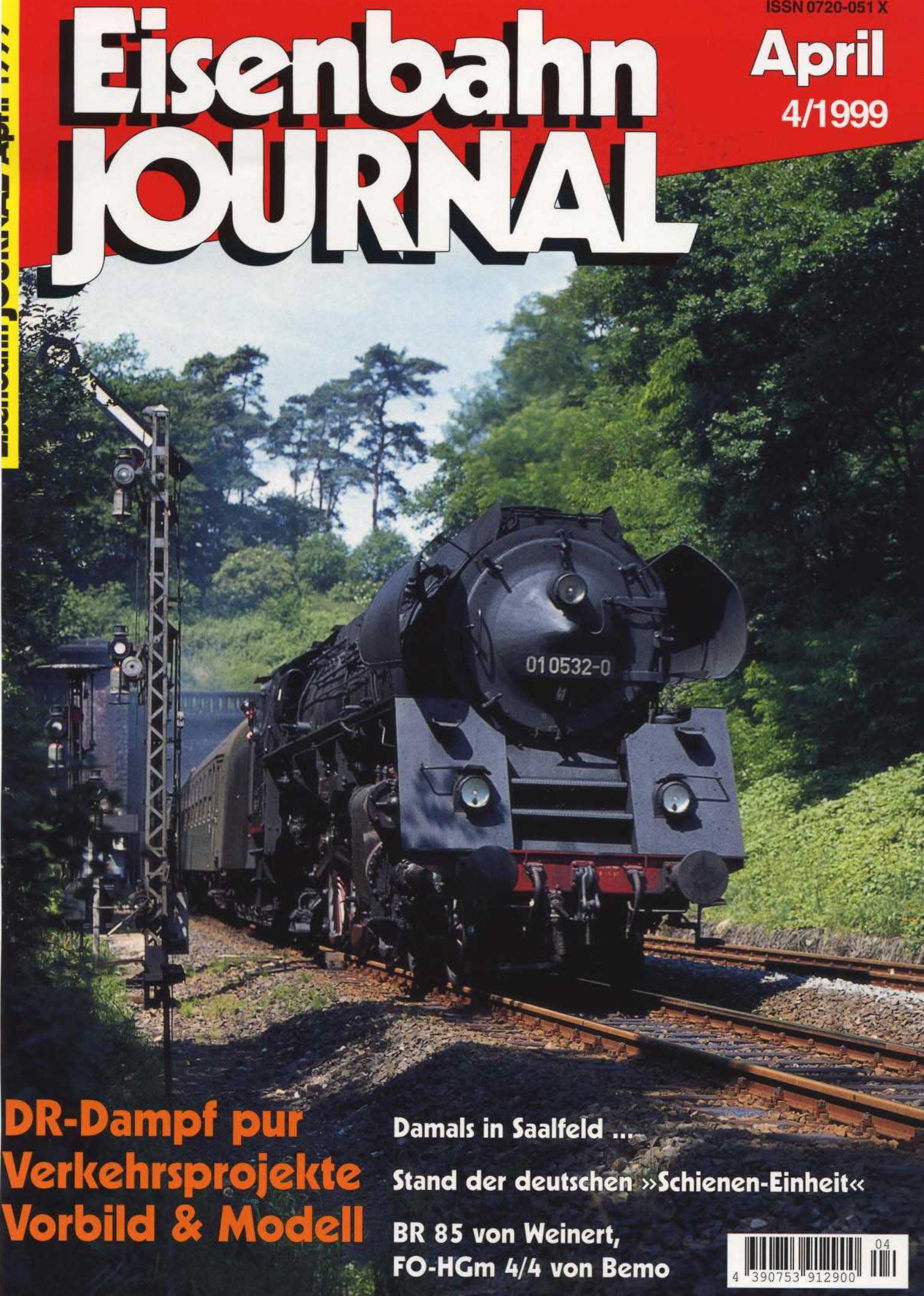


DM 12,90 / sfr 12,90 / S 97,- / hfl 16,- / lfr 277,- / Lit 17 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

April
4/1999

Eisenbahn JOURNAL



DR-Dampf pur
Verkehrsprojekte
Vorbild & Modell

Damals in Saalfeld ...

Stand der deutschen »Schienen-Einheit«

BR 85 von Weinert,
FO-HGm 4/4 von Bemo



(Füllseite)

Inhalt

Vorbild

Schienenprojekte Deutsche Einheit Auf neuen Gleisen gen Osten	6
Giganten des Höllentals Baureihe 85	14
Die Bäderbahn Bad Schwartau – Neustadt Auf der Bütt zur Ostsee	20
30 Jahre Einsatz der HGm 4/4 bei der FO Revolutionäre 68er	24
25 Jahre Baureihen 627 und 628 Die verhinderten Schienenbus-Erben	28
Erinnerungen an die Dampflokomotive-Hochburg Saalfeld DR-Dampf pur	36
Diesellok-Geschichte: Die V 36 in Vorbild und Modell Arbeitsstier für vielerlei Zwecke	40

Modell

Modelle der V 36	45
Urlaubserinnerungen in H0m Der Kreisviadukt von Brusio	56
50jähriges Vereinsjubiläum Eisenbahnfreunde Breisgau Zweispurig in Hofstetten	62
Der Gottesacker von Ramsau in 1:87 Friedhof der Preiserlein	68
Anlage Kupferberg geht in die Endphase Fels-Sturz	72
Ein Schlachthof in H0 Die Schweinekiller kommen!	76
Preußische Impressionen Schrankenwärterposten in Hecklingen	80
Eine interessante RhB-Schmalspuranlage Es muß nicht immer Sachsen sein	84
Harzbahnlok 99 7237 in Nm Einzelstück	90
Richtig beladen Ladegut Naturstein	92
Aus der Trixkiste Weg mit den langen Kupplungen!	93
Digitips: Die Multimegabox	94

Rubriken

Unsere Neuheitenschau	4
Bahn-Notizen	46
Schaufenster der Neuheiten	52
Modellbahn-Notizen	55
Mini-Markt	96
Fachhändler-Adressen	114
Impressum	116
Neue Bücher	118
Bahn-Post	119
Sonderfahrten und Veranstaltungen	120
Typenblatt: BR 05 003, Schnellzuglokomotive, DR	121

Editorial

Von der Deutschen Bahn AG war man 1998 ja gewohnt, vorwiegend Schlechtes zu erfahren: Unfälle, Pannen, Verspätungen, Service-mängel usw. sorgten für sicheren Nachschub an Negativmeldungen. Eine wenig glückliche Pressearbeit tat ihr übriges.

Da mutet es wie ein kleines Wunder an, daß Vorstandschef Johannes Ludewig im März verkünden konnte, sein Unternehmen habe 1998 beim Transport von Personen und Gütern Geld verdient. 334 Millionen Mark habe das Plus betragen, bei einem Umsatz von 30,17 Milliarden. Zudem habe sich die Produktivität der DB – einst nicht gerade die starke Seite der Behörden-Bahn – seit Beginn der Reform 1994 glatt verdoppelt.

Grund zum Jubeln besteht freilich kaum. Im Vergleich zu 1997 fällt Ludewigs Bilanz nämlich eher trübe aus. Erstmals seit 1994 ist im vergangenen Jahr der Umsatz zurückgegangen – um ein Prozent zwar nur, aber immerhin. Auch der Gewinn schrumpfte, und zwar um drastische 210 Millionen Mark (38,6%). Weiter abgenommen hat zudem die Zahl der gefahrenen Kilometer pro Person: im Fernverkehr um 1,7%, im Nahverkehr um 1,3%. Beim Güterverkehr transportierte die Bahn zwar 0,9% mehr Waren, die Einnahmen verringerten sich jedoch um fast den gleichen Wert.

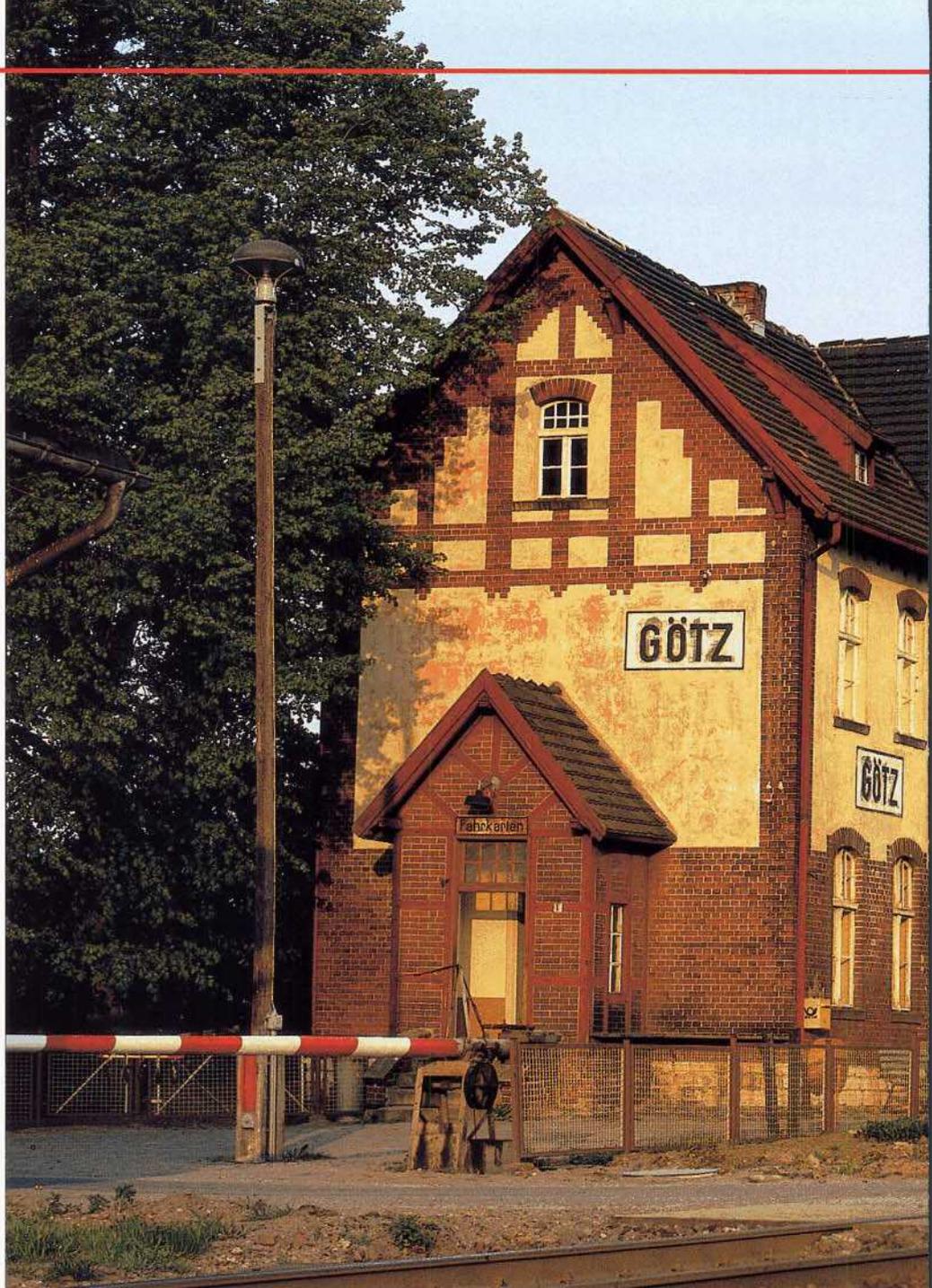
Daran, so der Bahn-Chef, sei vor allem die Katastrophe von Eschede schuld. Sie hat laut Ludewig bis zu 125 Millionen Mark Umsatz gekostet. Dazu kamen noch konjunkturbedingte Einbrüche im Massengüterverkehr, vor allem bei Stahl und Chemieprodukten, sowie im Nah- und Militärverkehr. Sie brachten weitere 200 bzw. 300 Millionen Mark Umsatz-Minus. Schwere Probleme mit neubeschafften Fahrzeugen wie dem Krücken-VT 611 sowie die kriminellen Machenschaften von Erpressern trugen ihren Anteil bei, Ruf und Rentabilität weiter zu demolieren. Ohne 700 Millionen Mark Erlös aus Immobilienverkäufen sähe die Bilanz deutlich schlechter aus.

Wenn die DB auch noch Grund und Boden genug hat, um ihre Bilanz einige weitere Jahre zu schwärzen, so weist diese Taktik keinen Weg in die Zukunft. Um wirtschaftlich fit zu werden, benötigt die DB AG die Hilfe der Politik. 400 Millionen Mark Entlastung pro Jahr brächte die oft geforderte Befreiung von der Mineralölsteuer, wie sie Binnenschifffahrt und Luftverkehr genießen. Drastischer, nämlich mit sechs Milliarden Mark, schließe zu Buche, wenn die Trassenpreise vom Bund übernommen würden. Die von der Lkw-Konkurrenz zu zahlende Autobahn-Benutzungsgebühr ist im Vergleich dazu eher symbolisch. Schwieriger dürfte die Aufgabe sein, die Autofahrernation Deutschland wenigstens zum Teil wieder zum Bahnfahren zu bewegen. Die Brutalo-Methode (Benzinpreis drastisch erhöhen, dafür Bahnpreise senken) brächte zwar sicher kurzfristig rappende Züge. Spätestens nach der nächsten Wahl wäre der alte Zustand per Stimmzettel wieder hergestellt. So bleibt bis auf weiteres nur die Möglichkeit, das Angebot zu verbessern. Ob sich diese in Einzelfällen erfolgreiche Strategie auf das Gesamtunternehmen Bahn übertragen läßt, muß sich erst noch herausstellen. Bis dahin suchen Ludewig und Co. noch nach dem Stein der Weisen. Falls ihn schon einer gefunden hat, möge er sich bitte melden!

Christoph Kutter

Titelbild: Vorbei sind die Zeiten, als Dampflokomotiven im innerdeutschen Reiseverkehr, wie hier 01 0532, eingesetzt wurden und weiter östlich im Thüringer Wald den Betriebsmaschinendienst der DR fest im Griff hatten. Das neue EJ-Video „Dampf hinter dem Eisernen Vorhang, Teil 3“ erinnert an diese Zeiten Mitte der siebziger und Anfang der achtziger Jahre. Abb.: J. Nelkenbrecher

Erinnern wir uns: Im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan, der noch in Arbeit war, legte der damalige Bundesverkehrsminister Günther Krause am 9. April 1991 dem Bonner Kabinett 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vor. Der Staatssekretär der letzten DDR-Regierung wußte um die Mängel der Infrastruktur im Osten Deutschlands und deren hemmende Wirkung für den vorgesehenen Aufschwung Ost und machte sich besonders für den Ausbau der Ost-West-Verbindungen stark. Verdienst Krauses war und bleibt, geltendes altbundesdeutsches Planungsrecht für diese Projekte drastisch verkürzt zu haben. Hätte er dies nicht getan, wäre bei keinem der Projekte bis heute der berühmte erste Spatenstich erfolgt. Im Jahre 9 der deutschen Einheit sei daher einmal die Frage erlaubt: Was ist eigentlich aus den neun Projekten Schiene inzwischen geworden? Eine zweiteilige Bestandsaufnahme machte *Manfred Weisbrod*.



Auf neuen Gleisen gen Osten



Magdeburg – Berlin vor und nach dem Ausbau: Nach der Elektrifizierung geht es heute recht zügig voran, Reiz und Flair der Magistrale – hier bildlich treffend eingefangen beim Halt eines 228-bespannten Doppelstockzuges in Götz im April 1993 – indes sind dahin. Daß Masten, Ausleger und Fahrdrabt nicht eben eine ästhetische Bereicherung der Strecke darstellen, verdeutlicht das linke Bild mit einem von einer 103 gezogenen D-Zug bei Güsen (Juli 1997). Abb.: Jürgen Hörstel (2)

Als die Projekte vorgelegt wurden, gab es noch Bundes- und Reichsbahn, wengleich seit 1991 der damalige DB-Chef Heinz Dürr auch bereits auf dem Chefsessel der DR saß, womit Richtung und Ziel vorgegeben und die Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn bis zur Gründung der DB AG 1994

nur eine scheinbare war. Zur Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Schiene gebaren die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn gemeinsam zwei Töchterchen: am 15. August 1991 die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PB DE) und ein Jahr später die Planungsgesellschaft

Schnellbahnbau Hannover/Berlin GmbH (PGS). Die PGS verschwand im Januar 1996 im Schoß der PB DE.

Die PB DE ist eine hundertprozentige Tochter der DB AG, in deren Aufsichtsrat Vorstandsmitglieder der DB AG, Spitzenbeamte aus Finanz- und Verkehrsministerium und Vertreter der Wirtschaft

sitzen. Die Geschäftsführung unterhält eine kaufmännische und eine technische Zentrale und neun Projektzentren in den Städten Schwerin, Hannover, Wittenberg, Erfurt, Nürnberg, Berlin, Leipzig und Dresden und ein Projektzentrum Hamburg-Berlin.

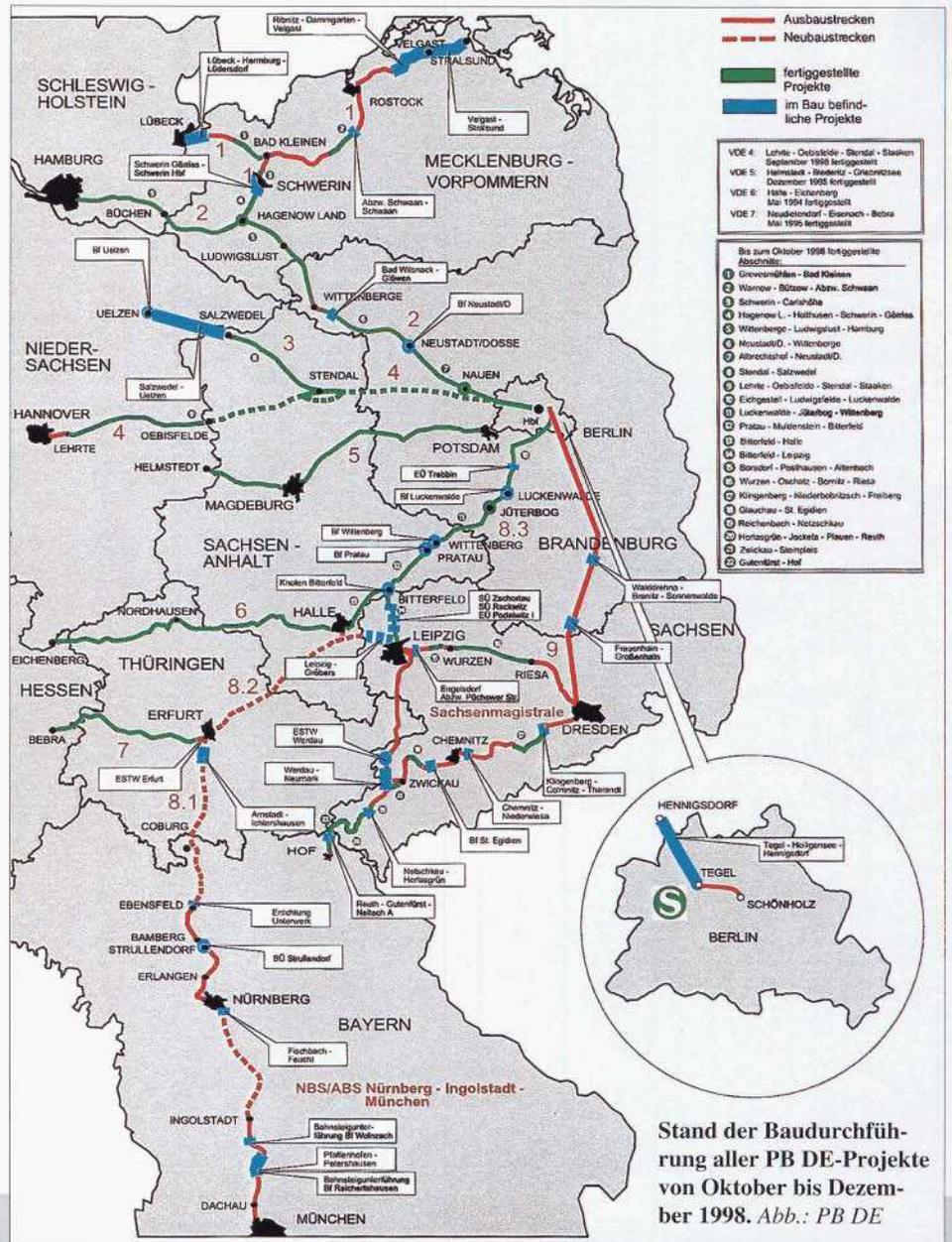
Zu den Aufgaben der PB DE gehören die zeitliche und wirtschaftliche Optimierung der Vorgaben des Auftraggebers, die Ausarbeitung von Finanzierungsvereinbarungen und die Anträge auf Bau- und Mittelfreigaben. Die PB DE vertritt die DB AG in den öffentlich-rechtlichen Verfahren (Planrechts- und Kreuzungsvereinbarungen mit Baurechtsträgern von Straße und Wasserstraßen), sie kümmert sich um den Grunderwerb (Nutzungsverträge, Entschädigungen), sie vergibt Aufträge für Planungs- und Bauleistungen, sie übernimmt die Bauleitung und übergibt dem Auftraggeber schlüsselfertige Strecken und Anlagen.

DB AG-Tochter ohne Negativschlagzeilen

Die PB DE wird von zwei Geschäftsführern geleitet, von Dipl.-Ing. Siegfried Knüpfer (Technik und Sprecher) und Günter Haass (kaufmännischer Bereich) und beschäftigt nur wenig mehr als 300 Mitarbeiter, ausgesucht exzellente Fachleute. Bisher hat die PB DE, die natürlich nur das Geld verbauen kann, was ihr vom Auftraggeber zugeteilt wird, ausgezeichnete Arbeit geleistet. Bis Ende 1998 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Schiene 15 Mrd. Mark investiert. Im Gegensatz zur Mutterfirma DB AG, deren Vorstand und den Geschäftsbereichen gibt es in den Medien keine Negativschlagzeilen über die PB DE. Im Gegenteil: Obwohl nicht zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit zählend, hat die

DB AG im Januar 1997 der PB DE auch den Ausbau der Strecken München – Ingolstadt – Nürnberg und Leipzig/Dresden – Hof (Sachsenmagistrale) übertragen. Hinzu kamen der Ausbau der Strecken Dresden – Berlin, Frankfurt (Oder) – Berlin und der S-Bahn Schönholz – Tegel – Hennigsdorf. Zweifellos war das ein Ausdruck der Wertschätzung für die bis-

her geleistete Arbeit. Die PB DE leistet nicht nur beim Bahnbau vorzügliche Arbeit, auch ihre Öffentlichkeitsarbeit ist beispielgebend. Nicht allein die Medien werden durch erstklassiges Prospekt- und Kartenmaterial ständig informiert, auch die Anrainer der Strecken, an denen demnächst die Bautrupps anrücken, erhalten per Postwurfsendung ausführliche Infor-



Die neun Projekte Schiene

Projekt 1: Strecke Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
 Länge 251 km, geschätzte Kosten 1,1 Mrd. DM
 Ziel: Elektrifizierung Hagenow Land – Holtzow, Ausbau auf mindestens 120 km/h, meist auf 160 km/h. Ausbau der nördlichen Ost-West-Magistrale mit Anschluß an das Netz der alten Bundesländer.

Projekt 2: Strecke Hamburg – Büchen – Berlin
 Länge 270 km, geschätzte Kosten 3,6 Mrd. DM
 Ziel: Elektrifizierung der gesamten Strecke und durchgehend zweigleisiger Ausbau. Trennung von Fern- und S-Bahn im Raum

Hamburg; Streckengeschwindigkeit 160 bis 200 km/h.

Projekt 3: Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal
 Länge 110 km, geschätzte Kosten 1,85 Mrd. DM
 Ziel: Verbesserung und abschnittsweiser Neubau der Verbindung Stendal – Uelzen – Hamburg/Bremen. Vollständig zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung.

Projekt 4: Strecke Hannover – Stendal – Berlin
 Länge 246 km, geschätzte Kosten 4,78 Mrd. DM
 Ziel: Ausbau und Elektrifizierung Lehrte – Oebisfelde für 200 km/h, Neubau und Elektrifizierung Oebisfelde – Staaken für 250 km/h.



Projekt 1: Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund



Reichsbahn-Zeit fast passé: Zwar sind die dampfgeführten Schnellzüge nach Hamburg und Rostock längst Vergangenheit, doch im Bereich Schwerin Hbf wird derzeit noch ausgebaut. Abschnittsweise ist die Route von Hagenow-Land bis Rostock (kleine Bilder) bereits modernisiert. Bis 2006 soll das Projekt 1 abgeschlossen sein. Abb.: Lange/Slg. Melcher (oben), PB DE (3)

mationen über Beginn und Dauer des Baugeschehens, über zu erwartende Erschwernisse und Belästigungen und werden um Verständnis gebeten. Welche Straßenbau- oder Autobahnbaufirma denkt auch nur im Traum daran, Anwohner über ihr Tun und Treiben zu informieren? Doch nun zum Status Quo der einzelnen Projekte Ende 1998.

Beim **Projekt 1** handelt es sich ausschließlich um Ausbaustrecken, die bis meist 160 km/h ertüchtigt werden sollen. Ausgebaut ist der Streckenabschnitt Bad Kleinen – Grevesmühlen auf der Strecke nach Lübeck von Bad Kleinen-Gallentin im Verlauf der Strecke Schwerin – Rostock. Baustelle ist der Abschnitt Lübeck – Herrnburg – Lüdersdorf. Fertiggestellt ist auch der Abschnitt

Hagenow Land – Holthusen, wo die Strecke in Holthusen-Buchholz auf die Strecke Wittenberge – Ludwigslust – Schwerin trifft. Zwischen Schwerin-Görries und Schwerin-Carlshöhe einschließlich Schwerin Hbf steht der Ausbau noch bevor, wobei zur Zeit zwischen Schwerin-Görries und dem Hauptbahnhof gebaut wird. Zu den fertiggestellten Abschnitten zwischen Bad Kleinen und Rostock zählt auch die Strecke Bützow – Abzweig Schwaan (wo die Strecke von Güstrow eingefädelt wird) – Schwaan. Zwischen Ribnitz-Dammgarten und Stralsund über Velgast gibt es derzeit keine Eisenbahn. Busse ersetzen die Bahn. Es gab zwei Alternativen: Totalsperrung und Streckenneubau in acht Monaten (die mit Rücksicht auf den Tourismus und in der Hoffnung auf einen milden Winter in die

Projekt 5: Strecke Helmstedt – Magdeburg – Berlin

Länge 163 km, geschätzte Kosten 1,85 Mrd. DM
Ziel: Elektrifizierung und Ausbau der Strecke Helmstedt – Werder (Havel) für 160 km/h.

Projekt 6: Strecke Eichenberg – Halle (Saale)

Länge 170 km, geschätzte Kosten 280 Mio. DM
Ziel: Durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung, Lückenschluß DB/DR.

Projekt 7: Strecke Bebra – Erfurt

Länge 100 km, geschätzte Kosten 730 Mio. DM
Ziel: Zweigleisiger Wiederaufbau der Strecke Eisenach – Wartha – Gerstungen, Neubau des Gothaer Viaduktes, durchgehende

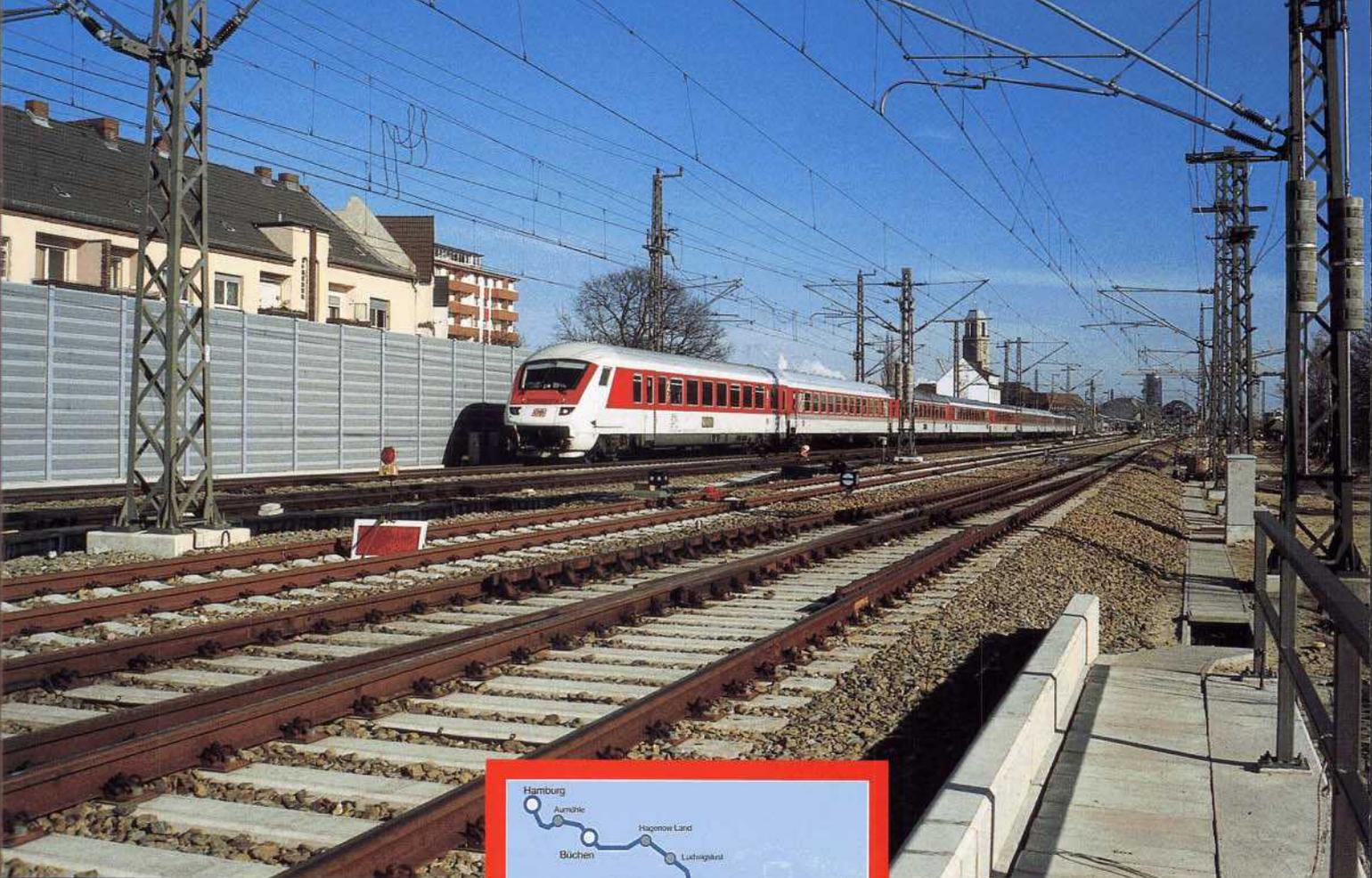
Elektrifizierung für 160 km/h, Lückenschluß DB/DR.

Projekt 8: Strecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin

Länge 540 km, geschätzte Kosten 12,4 Mrd. DM
Ziel: Ergänzung Nürnberg – Lichtenfels um zwei Gleise für 200 km/h, Neubau Lichtenfels – Erfurt – Weissenfels – Leipzig für 250 km/h, Sanierung Bitterfeld – Berlin mit Untersuchung für Ausbau auf 200 km/h.

Projekt 9: Strecke Leipzig – Dresden

Länge 106 km, geschätzte Kosten 2,68 Mrd. DM
Ziel: Ausbau der Strecken Leipzig – Wurzen und Cossebaude – Dresden, Neubau Wurzen – Cossebaude mit Südumfahrung von Wurzen und Riesa. Streckengeschwindigkeit 200 km/h.



**Projekt 2:
Hamburg – Büchen – Berlin**



Wintermonate gelegt wurde) oder Bauen und Fahren während eines Zeitraums von zwei Jahren bei beeinträchtigtem Bahnbetrieb und höheren Baukosten. Nun will man die 42 Streckenkilometer mit einem Kostenaufwand von 150 Mio. Mark für bis zu 160 km/h ausbauen, um ab dem Jahre 2000 zwischen Rostock und Stralsund statt bisher 57 nun 46 Minuten Fahrzeit anbieten zu können.

Mit der Inbetriebnahme des Abschnittes Hagenow Land – Schwerin steht seit September 1996 eine zweigleisige elektrifizierte Verbindung von Hamburg über Schwerin nach Rostock zur Verfügung. Die Gesamtstrecke Lübeck/Hagenow Land – Stralsund soll bis zum Jahr 2006 fertig ausgebaut sein.

Der Ausbau der 150 Jahre alten Hamburg-Berliner Bahn, das **Projekt 2**, ist im wesentlichen bereits abgeschlossen. Die 270 km lange Strecke ist am 29. Mai 1997 mit dem ICE „Fliegender Hamburger“ (Berlin Zoologischer Garten – Hamburg Hbf) dem Verkehr übergeben worden. Die Strecke wurde zweigleisig erneuert und durchgehend elektrifiziert. Bis zum nächsten Jahr sind lediglich noch die Bahnhöfe in Neustadt (Dosse) und Wittenberge umzugestalten. Die Strecke führt seit 1995 über den Ab-

Von deutsch-deutscher Grenzroute zum Vorzeigeprojekt: Lange wurde zwischen Hamburg und Berlin gebaut, viele Termine überzogen; zum Beispiel im Bereich Friedrichsrh (mittleres Bild), wo zum Zeitpunkt der Aufnahme im April 1996 noch keine Spur von Elektrifizierung auszumachen war. – Noch im April 1990, als dieser Taigatrommelbespannte Tankzug an der Blockstelle Warlitz aufgenommen wurde (unten), herrschte auf der Strecke DR-Atmosphäre pur. Nach der Elektrifizierung dominieren heute IC-Wendezüge (oben, Ausfahrt Spandau). Abb.: Christian Geisler (oben), Jürgen Hörstel (Mitte), Robin Garn (unten), PB DE

schnitt Spandau – Falkensee, der nach einem spektakulären Grenzdurchbruch im Dezember 1961 stillgelegt worden war. Im Zuge des Streckenausbaus hat man insgesamt 29 Bahnhöfe umgestaltet, 101 Eisenbahnbrücken und 15 Straßenbrücken neu gebaut oder saniert, 143 Durchlässe angelegt, 595 km Fahrdrabt gezogen und fünf elektronische Stellwerke gebaut. Gegenüber den 1991 geschätzten Kosten von 3,6 Mrd. Mark sind die Baukosten mit 3,805 Mrd. Mark fast auf die Mark eingehalten worden.

Die in den Publikationen der PB DE angegebene Reisezeit zwischen Berlin und Hamburg von zwei Stunden und 14 Minuten (statt vier Stunden und drei Minuten im Jahre 1990) ist natürlich geschönt. Sie trifft nur auf den ICE 531

„Fliegender Hamburger“ zwischen Hamburg Hbf und Berlin Zoo zu. Zielbahnhof des ICE 531 ist aber der Ostbahnhof, der erst nach einer Reisezeit von zwei Stunden und 30 Minuten erreicht wird. Überhaupt verkehren auf der Strecke Hamburg – Berlin täglich nur zwei ICE-Zugpaare. Außer dem „Fliegenden Hamburger“ (ICE 530/531) in memoriam des dieselelektrischen DRG-Triebzuges von 1932 ist das nur der „Carl von Ossietzky“ (ICE 537), der um 15.44 Uhr in Hamburg-Altona abfährt und um 20.41 Uhr in Dresden Hbf abkommt. Dort übernachtet er und fährt als ICE 536 früh um 7.16 Uhr ab Dresden Hbf zurück nach Altona (dort an um 12.11 Uhr). Beide ICE haben nur eine Alibi-Funktion. Die Strecke wird dominiert von den IC- und EC-Zügen, die zwischen Hamburg Hbf und Berlin Zoo (mit Halt in Wittenberge) zwei Stunden und 21 Minuten benötigen. Die EuroCity Hamburg-Altona – Prag benötigen in der Regel zwischen Altona und Dresden Hbf knappe fünf Stunden.

Der zunächst behäbig vorangeschrittene Ausbau der Strecke Hamburg – Berlin über Wittenberge und Büchen ist 1996 gewaltig beschleunigt worden. Es gab binnen zwölf Monaten auf 135 Streckenkilometern gleichzeitig 22 Baustellen bei laufendem Zugverkehr, um den Eröff-



**Projekt 3:
Uelzen – Salzwedel – Stendal**



für das **Projekt 3** ein Ausbau Stendal – Salzwedel und ein Neubau Salzwedel – Wieren erforderlich. Im Dezember 1997 ist die Ausbaustrecke Stendal – Salzwedel (73 km) eingleisig, elektrifiziert und mit moderner Betriebsleittechnik (ein elektronisches Stellwerk) an die DB AG übergeben worden. Damit ist der Streckenausbau in Sachsen-Anhalt im wesentlichen abgeschlossen.

In Niedersachsen ist an der Strecke noch nicht viel passiert, weil sich beispielsweise die Stadt Uelzen gegen den Ausbau der Bahnanlagen gesperrt hatte. Am 2. September 1998 ist der Bahnverkehr zwischen Bodenteich, Wieren und Uelzen (Strecke Gifhorn – Uelzen) eingestellt worden, um mit dem Bau beginnen zu



Längst vergangene Zeiten auf der „Amerika-Linie“: Als dieses Blutblasen-Gespann im April 1982 durch den Wald bei Brunau-Packebusch blubberte, waren Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal nicht zu erahnen. Zwischen Salzwedel und Stendal konnten die Arbeiten bereits 1997 abgeschlossen werden (oben, Bf Brunau-Packebusch). *Abb.: Robin Garn, Manfred Weisbrod (oben)*

nungstermin zum Fahrplanwechsel 1997 einhalten zu können.

Die Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal nannte man die Amerika-Linie, weil auf ihr die Amerika-Dampfer der Hapag-Lloyd in Bremen und Hamburg aus Mitteleuropa erreicht werden konnten. Nach 1945 war von Stendal aus in Salzwedel Schluß, und so blieb es bis heute. Die DB hat die Strecke vom Abzweig Wieren-Drohe nicht mehr betrieben und teilweise abgebaut. So waren

können. Der betrifft zur Zeit den Umbau des Südkopfs im Bahnhof Uelzen und die Brücken zwischen Uelzen und Solten-dieck. Sicher ist auch das Projekt Nr. 3 ein Lückenschluß Ost-West, doch welchen Stellenwert die Strecke im deutschen Bahnverkehr einnehmen wird, bleibt abzuwarten. Sie könnte für den Güterverkehr, sofern es welchen gibt, interessant sein. Im Reiseverkehr wird wohl nur regionale Bedeutung zu erzielen sein, doch für den Umleiterverkehr könnte die Strecke, zumal sie durchgehend elektrifiziert

sein wird, Bedeutung erlangen. Der Neubau Salzwedel – Uelzen soll Ende 1999 abgeschlossen sein, was bei den derzeitigen Baufortschritten abzuwarten sein wird.

Das **Projekt 4**, Aus- und Neubau der Verbindung Hannover – Stendal – Berlin, konnte zum 27. September 1998 abgeschlossen werden. Die 264 km sind zwischen Hannover und Oebisfelde Ausbau- und zwischen Oebisfelde und Berlin-Staaken Neubaustrecke, bei der auch einige neue Technologien zum Einsatz kamen. Die zweigleisige Strecke Wolfsburg – Lehrte ist für 200 km/h ausgebaut worden, zwischen Lehrte und Hannover wird ein drittes Gleis mit zweigleisigem Begegnungsabschnitt eingebaut. Die Fahrzeit zwischen den Hauptstädten Niedersachsens und Deutschlands hat sich von vier Stunden zwölf Minuten auf eine Stunde 46 Minuten verringert (Angaben der PB DE).

Die Neubaustrecke wurde parallel zur alten Stammstrecke verlegt. Da sie im Raum Rathenow durch das einzige Großtrappenschutzgebiet Deutschlands führt, waren die Forderungen von Natur- und Umweltschutz zum Erhalt der vom Aussterben bedrohten flugunfähigen Großvögel zu erfüllen.

Auf 90 km Länge sind beide Streckengleise als „Feste Fahrbahn“ verlegt worden, östlich der Elbe vom bewährten Typ Rheda (Beton), westlich der Elbe auf 5 km Länge in einer Asphalttragschicht. Auch die Brücken über die Havel und den Havelkanal besitzen „Feste Fahrbahn“. Die insgesamt 418 km Oberleitung, die gezogen wurden (Bauart Re 330), lassen Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h zu. Planmäßig werden zwischen Staaken und Oebisfelde 250 km/h gefahren. Für hohe Streckengeschwindigkeiten sorgt auch die neue Generation von Klothoid-Weichen, die auf dieser Strecke im abzweigenden



Projekt 4: Hannover – Berlin



Mit Gemach zur Schnellbahn: Lange wurde am Projekt 4 Hannover – Berlin gewerkelt, ehe die jüngste Schnellfahrstrecke der DB AG zum Fahrplanwechsel Ende September 1998 in Betrieb genommen werden konnte. Zwischen Staaken (oben ein ICE 2 nach Hannover – Steuerwagen voraus – in der Staaken Kurve, Januar 1999) und Oebisfelde wird planmäßig 250 km/h schnell gebräust. Die Neubaustrecke wurde parallel zur alten Stammstrecke verlegt, wie auf dem unteren Bild (101-bespannter InterRegio bei Uernitz im November 1998) gut zu sehen ist. – Umgestaltet wurde der Bahnhof Rathenow (mittleres Bild). Die Weiche ermöglicht Zügen den Wechsel von der Stammstrecke zum Bahnsteig in Rathenow. Abb.: Christian Geisler (2), Jürgen Kaleve, PB DE

