

Hannover - Berlin

Schnellbahn im Projekt

MEB im Januar

Obus in
Eberswalde

Winter in
Schiebok

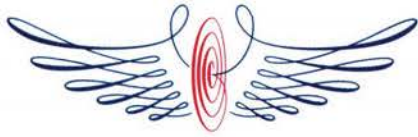
DR-Lok in
der Schweiz

Museum in
Mansfeld



ZUM SAMMELN!
DAS MEB-FAHRZEUG
LEXIKON!

Wir sind wieder da!



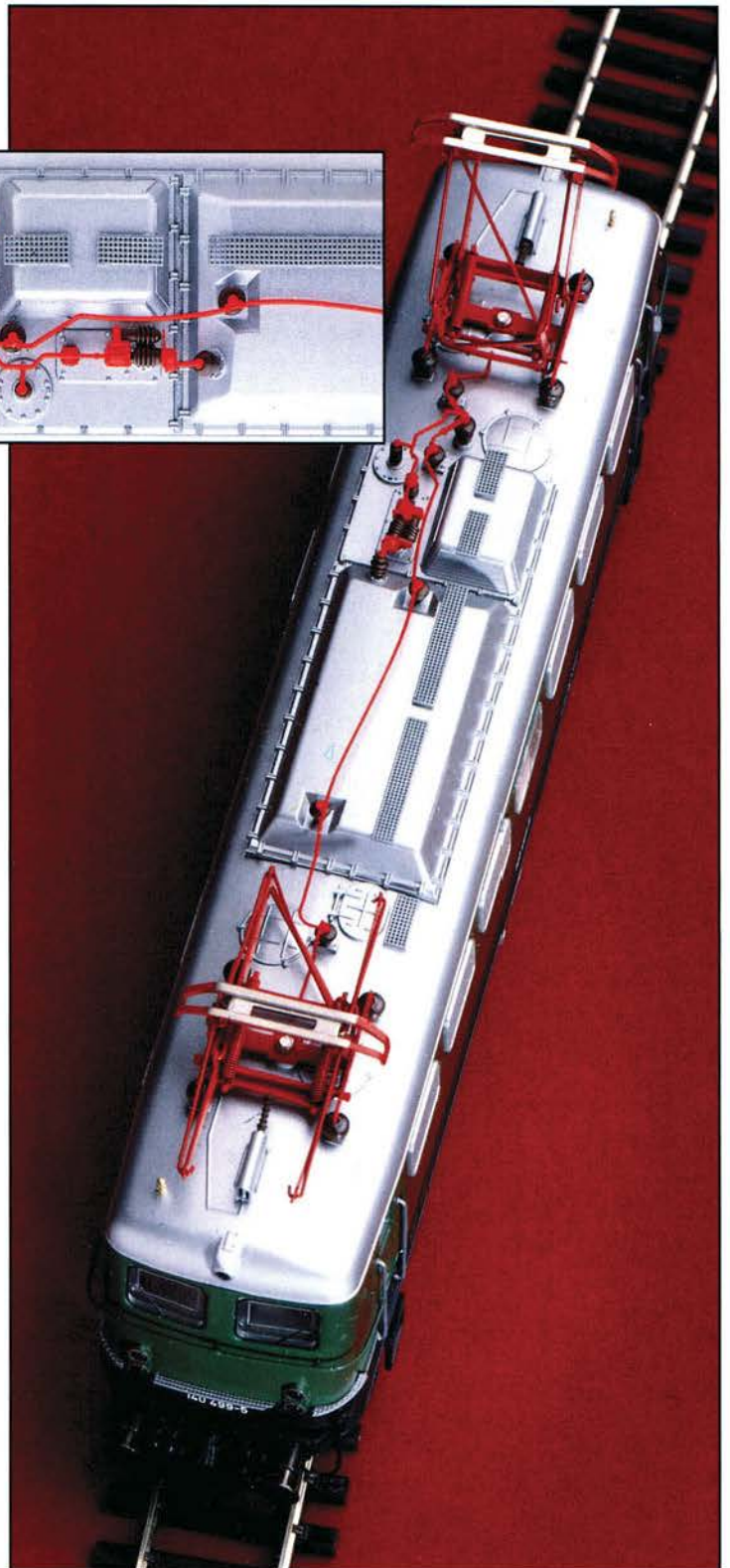
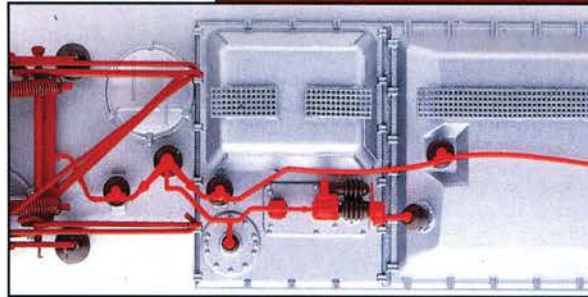
LILIPUT

Totgeglaubte leben länger. Nach diesem Motto stellt sich Liliput mit besseren Modellen und innovativen Ideen den hohen Erwartungen des Marktes. Wir arbeiten von nun an mit den Modellbau-Profis von herpa zusammen. Deren Modellfahrzeuge haben im HO-Maßstab in vielerlei Hinsicht Maßstäbe gesetzt. Diese Qualitätsmaßstäbe werden jetzt auch auf die Produktion von Liliput Modelleisenbahnen übertragen. Dafür verbürgen sich herpa und Liliput gemeinsam. Das herpa-Qualitätssiegel und eine jeder Verpackung beiliegende Garantie-Urkunde mit umfassenden Leistungen symbolisieren die hohen Ansprüche, welche wir an unsere Produkte stellen. Ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen herpa und Liliput ist die Güterzug-Lokomotive, Baureihe 140 der Deutschen Bundesbahn (Epoche IV).

Die komplette Dachpartie wurde vollständig überarbeitet. Neue Stirnleuchten, neue Einstiegsluken und Dachaufsätze sowie als besonderen Leckerbissen eine Dachstromleitung in bisher nicht dagewesener Detailliertheit. Es werden sechs (!) verschiedene Isolatoren, die alle den Originalen entsprechen, zur Befestigung verwendet. Der Durchmesser des Stromleiters beträgt jetzt 0,4 mm. Dabei ist es uns erstmals gelungen, ein so filigranes Teil aus Kunststoff zu fertigen. Dafür wurde ein spezielles Material verwendet, daß ebenso reißfest wie flexibel ist. Dies wird erst durch langjährige Erfahrung und den Einsatz modernster Fertigungsmethoden möglich. Dabei ist zu erwähnen, daß alle Teile nur gesteckt oder gerastet sind, was vor allem die Umbaufreunde interessieren wird. Wer genau hinsieht, wird erkennen, daß die Laufstege des Daches nun dem Vorbild entsprechen.

Wir ließen es aber nicht bei rein optischen Verbesserungen bewenden. Auch die Antriebsmechanik wurde verfeinert. So entspricht nun die Modellgeschwindigkeit bis auf maximal +10% dem Original und das Fahrverhalten der Lokomotive konnte verbessert werden.

Diese Lokomotive bildet den Anfang einer neuen Generation von Liliput-Modellen. Über das Lieferprogramm 1990 informiert Sie gern Ihr Spielwaren-Fachhändler. Hier finden Sie auch den neuen Katalog der Liliput-Collection 90/91. Noch einfacher ist es, wenn Sie den nebenstehenden Coupon ausschneiden und an uns einsenden. Den neuen Katalog erhalten Sie dann umgehend per Post.



FRITZ WAGENER
Gesellschaft m.b.H.

Fritz Wagener GmbH • Leonrodstraße 46 • 8501 Diethofen

Coupon ausschneiden und einsenden an
Fritz Wagener GmbH, Leonrodstraße 46, 8501 Diethofen

Name

Straße

Ort

Geburtsdatum

Schmalspur Perspektiven

Sie sind unter uns Eisenbahnfreunden in aller Munde: die dampfbetriebenen Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn. Hoffnungsvolles ist zu vermelden: Auf dem Zittauer Netz sind umfangreiche Bauarbeiten am Oberbau beendet, zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf ist unlängst der Fahrplan wesentlich verbessert worden. Auf der Radebeuler Schiene soll ab Juni 1991 sogar ein Zwei-Stunden-Takt-Fahrplan eingeführt werden. Neue Kessel und andere Ersatzteile für die Dampflokomotiven sind ebenfalls im Gespräch. Das jahrelange Schlamassel um die Technikdenkmäler scheint überwunden. Doch der Schein trügt. *Erinnern wir uns:*

1973 wurden sieben Schmalspurbahnen vor allem zum Zwecke der Naherholung in das langfristig zu erhaltende Nebenbahnnetz der Deutschen Reichsbahn übernommen. Wenig später kam eine achte Bahn hinzu. Der Wahrheit zur Ehre: Die Erhaltung der am stärksten frequentierten Schmalspurbahnen war im Hinblick auf die bereits damals nicht mehr intakte Infrastruktur des ex-Landes DDR ein willkommener Anlaß, die ursprünglich vorgesehene Übernahme der Transportaufgaben aller dieser Bahnen durch den Kraftverkehr zumindest in die Länge zu ziehen. Denn schon in den 70er Jahren lebte man ob der Planwirtschaft mit den begrenzten Kapazitäten für den Einsatz von neuen Omnibussen und Lastkraftwagen und dem Ausbau des Straßennetzes von der Hand in den Mund. Ob wir es wahrhaben wollen oder nicht; der Mißerfolg wurde in der Öffentlichkeit eine Erfolgsmeldung: Schmalspurbahnen bleiben bestehen. Daß es dennoch ein Erfolg würde, haben wohl nur wenige Wirtschaftsexperten erkannt. Die Schmalspurbahnen in Sachsen, im Harz und an der Ostsee fuhren weiter. Teilweise gingen Oberbauererneuerungsarbeiten einher mit einem groß angelegten Modernisierungsprogramm für den Wagenpark – nachdem die Wirtschaftskraft nicht ausreichte, bereits in Bulgarien bestellte moderne Reisezugwagen auch zu kaufen.



Mitte der 80er Jahre wurde die Lage zunehmend ernster. Das Raw Görlitz sah sich außerstande, die erforderliche Anzahl von Dampflokomotiven vorzuhalten, obwohl die

Verlegung der Gütertransporte auf die Schiene auch an den Schmalspurbahnen nicht vorüberging und sogar zum Wiederaufbau des Streckenabschnittes Straßberg – Stiege der Selketalbahn zwang. Nun sollte verdieselt werden. Den Anfang machte man bei den Harzbahnen – das Ergebnis ist zur Genüge bekannt. Der Begriff Traditionspflege – 1973 hoch gepriesen – wurde möglichst vermieden, ging es um die Schmalspurbahnen. Inzwischen gibt es die DDR nicht mehr, und die Existenz der Deutschen Reichsbahn ist nur noch eine Frage der Zeit. Das künftige gesamtdeutsche Staatsbahnunternehmen wird so gut wie kein Interesse zeigen, die jährlich 30 Mill. DM Verlust einfahrenden Schmalspurbahnen in Gänze zu übernehmen.

Umso mehr ist es zu begrüßen, daß die Deutsche Reichsbahn erste Gedanken zur Privatisierung der Schmalspurbahnen gefaßt hat. Hier sind die Kommunen, sind andere Geldgeber gefragt. Man stelle sich vor: Der Molli oder der Rasende Roland als landeseigene Betriebe von Mecklenburg-Vorpommern! Die zuständige Hauptwerkstatt für die Lokomotiven könnte im Mansfelder Land (siehe Seite 36 dieses Heftes), für die Wagen weiter in Perleberg sein. Attraktive Touristikprogramme rund um die Schmalspurbahnen würden Arbeitsplätze schaffen, würden dem Fremdenverkehr zu neuem Leben erwecken. Freilich werden solche Perspektiven nicht vom Himmel fallen. Hier ist ein Miteinander zwischen dem jetzigen Betriebsführer, der Deutschen Reichsbahn, den Ländern und Kommunen gefragt. In Vereinen organisierte Eisenbahnfreunde können sich in Sachen Traditionspflege als unentbehrliche Helfer erweisen. Gute Beispiele dafür gibt es in Radebeul ebenso wie in Freital-Hainsberg und im Ostseebad Kühlungsborn.

Wolf-Dietger Machel

Wolf-Dietger Machel



Schnellbahn Hannover – Berlin

6

Reisen mit der Eisenbahn von Berlin nach Hannover (289 km) dauern derzeit etwa 4 Stunden und 20 Minuten. Charakteristisch für diese »Gemütlichkeit« ist das Bild vom Ostkopf des Bahnhofs Oebisfelde. MEB berichtet, welche Initiativen ergriffen wurden, um die Reisezeit auf einer neuen Strecke auf etwa 100 Minuten zu reduzieren.

Winter in »Schiebok«

18

»Schiebok« ist die mundartliche Bezeichnung der am Tor zur Oberlausitz gelegenen Kreisstadt Bischofswerda. Wie ein Winter dem Bischofswerdaer Bahnhof einen Hauch von Romantik verleiht, beschreibt die Geschichte einer winterlichen H0-Anlage. Daß sie zudem in der Epoche II angesiedelt ist, kann den Reiz nur erhöhen.

Erklärung des DMV und des BDEF

13

Der DMV der DDR und der BDEF der BRD haben aus der staatlichen Vereinigung den Schluß gezogen, auch die beiden Modellbahnverbände zusammenzuführen. Die Vorsitzenden beider Verbände geben dazu eine Erklärung ab.

Budapester Nachlese

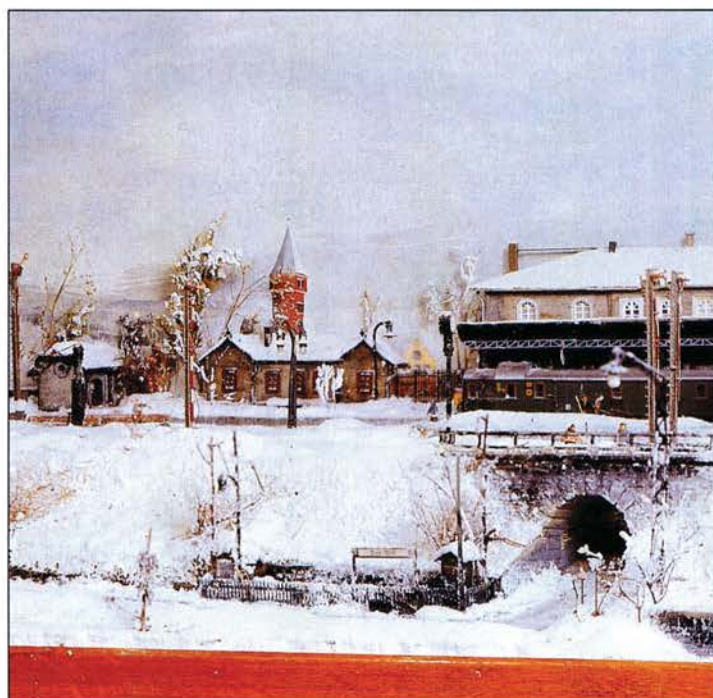
14

Der Jahrgang 1990 war nicht der schlechteste. Auf dem XXXVII. Modellbahnwettbewerb der sozialistischen Länder schnitt die DDR mit sieben Preisen bei zehn Modellen nicht übel ab. Ob es der letzte derartige Wettbewerb war?

Der Obus in Eberswalde

15

Eberswalde gehört zu den fünf deutschen Städten, in denen noch Obusse verkehren. Das soll auch so bleiben. Neue Fahrzeuge und neue Strecken sind geplant. Neben der Geschichte bieten wir auf den drei Seiten auch die Fahrzeugstatistik.



Verblüffenderweise sind moderne Modelle des legendären "Fliegenden Hamburger" und des "Fliegenden Kölner" selten. Wir haben uns daher entschieden, für unser Titelbild das H0-Modell von GÜZOLD zu verwenden. Vorbild ist zwar der Vorkriegsschnelltriebwagen Bauart Leipzig, doch Kopfform und Farbgebung vermitteln einen eindeutigeren Eindruck vom "Fliegenden Kölner" als das in der roten Nachkriegsfarbgebung der DB gehaltene N-Modell von HOBBYTRAIN.

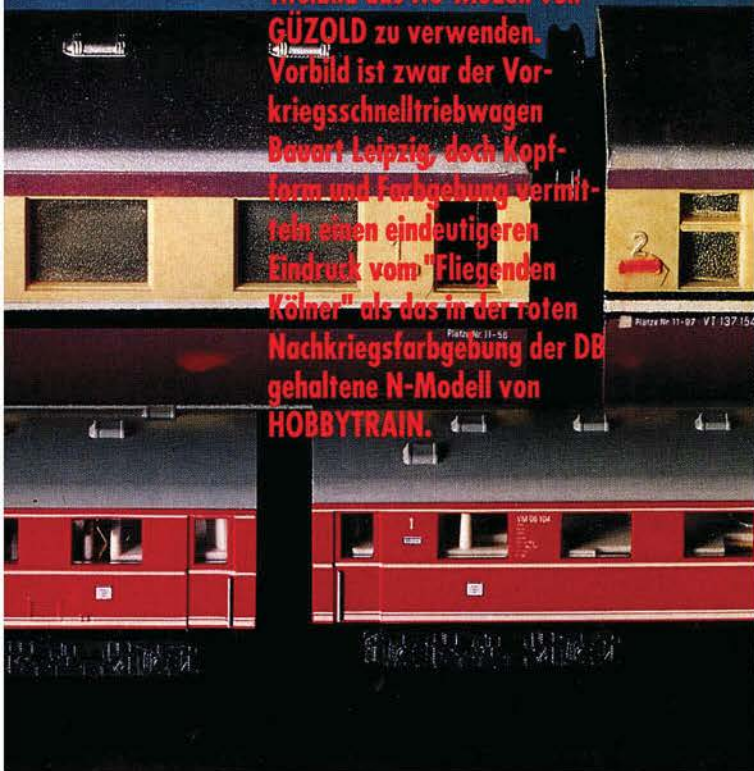


Foto und Titelliste: S. Friedrichs, Bremen



Reisezugwagen-Verschnitt _____ 21

Gepäckwagen kann man auf der Anlage nie genug haben. Daß mit Hilfe handelsüblicher TT-Modelle zwei- und dreiachsige Packwagen auf einfache Weise herzustellen sind, belegt der vierte Teil unserer Serie.

DR - Lokomotiven in der Schweiz _____ 23

In den letzten Monaten sorgte der Einsatz von zwei elektrischen Lokomotiven der DR bei der Schweizer Südostbahn für Aufsehen. Wie es zu diesem Einsatz kam und was hinter den Kulissen geschah, berichtet Alfred Buchmann-Grahl.



Gestern - heute - morgen _____ 35

Die legendäre Schmalspurbahn im Mansfelder Land ist 110 Jahre alt. Sie war eine Werkbahn, die nicht fotografiert werden durfte. Jetzt ist sie eine Museumsbahn geworden. Und: Der zugehörige Werkstattdirektor bietet eine genau auf den Bedarf von Museumsbahnen zugeschnittene leistungsfähige Reparatur- und Neubaukapazität an.



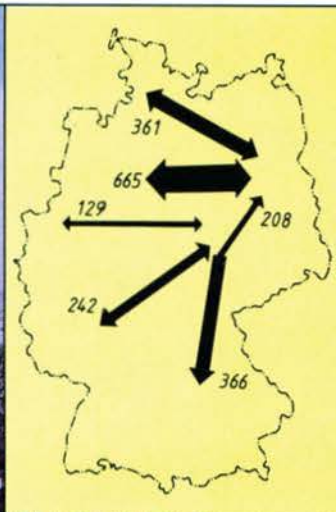
R U B R I K E N

MEB FAHRZEUG LEXIKON	11
Kleinanzeigen	25
MEB MODELLBAU BOGEN	29
Bahnpost	31
Drehscheibe	32
Auskunft	34



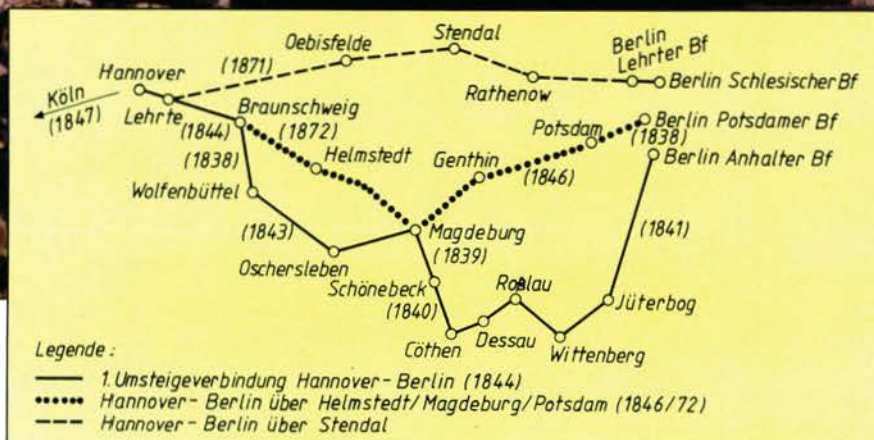
Extreme Nenngrößen _____ 37

Zwischen den 32 mm der Nenngröße II₀ und den 9 mm der H0₀-Bahn liegen die Extreme des Produktionsprofils der Firma technomodell. Und Profil hat jedes der liebenswerten sächsischen Schmalspurmodelle aus der Dresdner Mechanikerwerkstatt. Ein Firmenportrait.



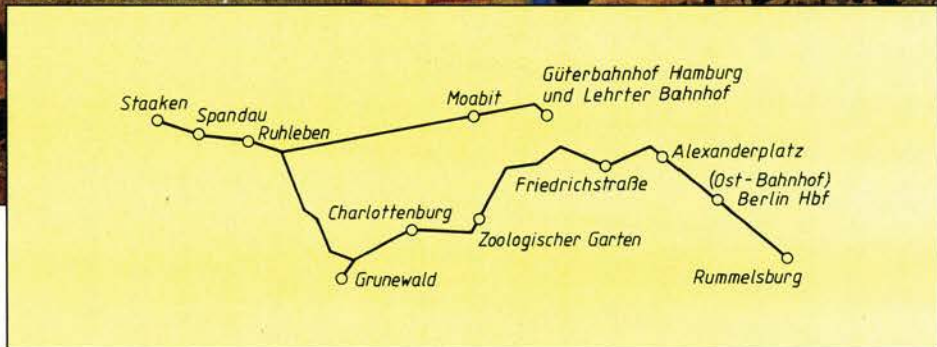
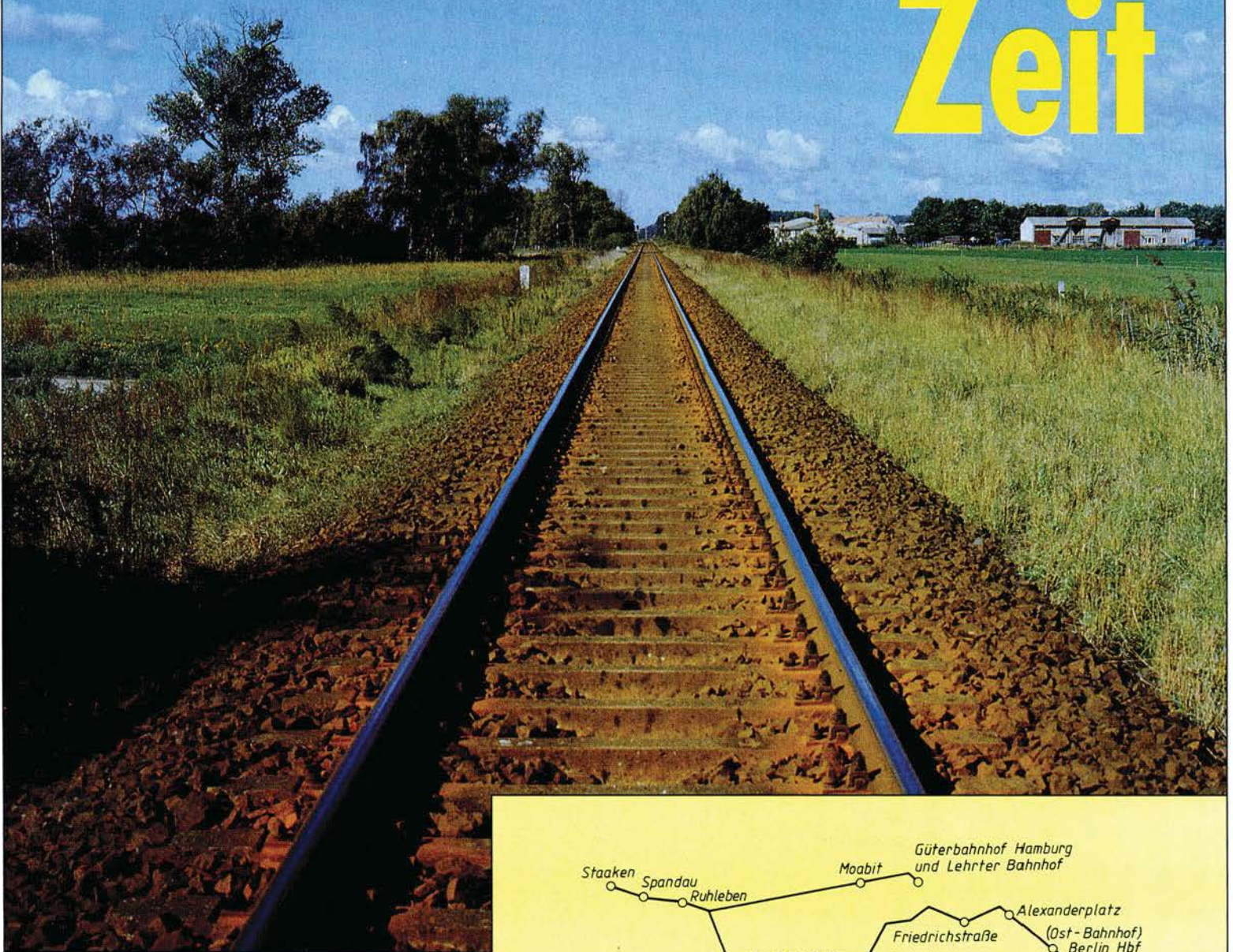
im Jahre 2010, bezogen auf
Quelle: DR/DB

Mobilität ist eine der charakteristischen Eigenschaften des 20. Jahrhunderts. Der Pkw bietet ideale Voraussetzungen, zu jeder Zeit bei individueller Festsetzung des Fahrweges von Haustür zu Haustür zu reisen, ein enges Flugnetz ermöglicht das schnelle Überwinden weitester Entfernungen über den gesamten Globus. Nur die Eisenbahn war auf der Strecke geblieben.



Oben: Situation in Staaken: Rechts das S-Bahngleis mit Bahnsteig, links die Fernbahn Richtung West
Links: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes zwischen Berlin und Hannover (Eröffnungsjahre) Quelle: DR/DB

Im Zug der Zeit



Oben: Lehrter Bahn: Freie Strecke
Rechts: Streckenübersichtskarte Berlin (Auszug)
Quelle: DR/DB



Oben: Lehrter Bahn: Bahnhof Miesterhorst
Unten: Oebisfelde, Blick vom westlichen Bahnhofsende in
Richtung Ost: Rechts der Interzonenbahnsteig Magdeburg – Oebisfelde – Hannover



Bereits vor 150 Jahren festgelegt, galten die starren Schienenstränge bis in die Mitte unseres Jahrhunderts als unabänderlich. Technische Rekordgeschwindigkeiten lagen knapp über 200 km/h. Die Möglichkeiten des Systems Rad/Schiene haben sich in den letzten 40 Jahren enorm erweitert. Ein Ergebnis dieser neuen Gegebenheiten ist die Hochgeschwindigkeitstrasse von Hannover über Kassel nach Würzburg. Am 2. Juni 1991 soll der fahrplanmäßige Betrieb mit 250 km/h Regelgeschwindigkeit aufgenommen werden.

Ein weiteres Projekt ist die Schnellbahn Hannover–Berlin.

Schnelle Trasse schon immer

Als 1863 der Bau einer Eisenbahn von Berlin über Rathenow, Tangermünde, Gardelegen nach Lehrte ins Gespräch kam, führten die Initiatoren als Hauptargument die schnelle Ost-West-Verbindung zwischen Preußens Hauptstadt und den preußischen Rheinlanden ins Feld. Die sich anschließenden vierjährigen Verhandlungen waren zäh, denn die Berlin-Potsdam-Magdeburger wie die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaften wehrten sich mit viel Energie gegen die Konkurrenz.

Die Zentralinteressen des Staates siegten. Am 12. Juni 1867 wurde die Konzession zum Bau und Betrieb dieser fast eben verlaufenden und nur wenige, große Krümmungsradien aufweisenden Strecke erteilt, allerdings mit dem Kompromiß, Tangermünde aus- und Stendal anzuschließen. 1868 begannen die Bauarbeiten. 1869 entstand der Lehrter Bahnhof in Berlin.

Am 1. November 1871 konnte der durchgängige Güterverkehr und am 15. Februar 1872 der Reiseverkehr zwischen Berlin und Lehrte (Hannover) aufgenommen werden. Schon wenige Monate später, am 1. Juni 1872, fuhr von Berlin nach Hannover der schnellste Expreszug des inzwischen gegründeten Deutschen Reiches. Er erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Ab 1904 betrug sie hier 120 km/h. Versuche mit der preußischen Schnellzuglokomotivgattung S 7 ergaben auf längeren Streckenabschnitten 143 km/h.

Nach dem Ersten Weltkrieg veranlaßte die nunmehr gegründete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den weiteren Ausbau der Lehrter Bahn. Zwischen 1923

und 1926 entstand eine neue Elbbrücke, die nunmehr 120 km/h zuließ.

In der Mitte der 30er Jahre begann der Siegeszug der Schnelltriebwagen. Die Bauart Köln mit 160 km/h Spitzengeschwindigkeit war als »Fliegender Kölner« rasch in aller Munde und nahm 1939 mit 133,4 km/h Reisegeschwindigkeit den heutigen Slogan »Fast so schnell wie das Flugzeug« vorweg.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden die Triebwagen wegen der verhängten Treibstoffsperrung auf die Abstellgleise. Der Lehrter Bahnhof in Berlin wurde ein Ziel von Brand- und Sprengbomben. Nicht besser verlief die Nachkriegsgeschichte der einstigen Rennbahn: Abbau des zweiten Gleises von Staaken bis Oebisfelde, Stilllegung des zerstörten Lehrter Bahnhofs, behelfsmäßige Instandsetzung der Brücken bei Wustermark (Oder-Havel-Kanal), Hämerten (Elbe) und Oebisfelde (Mittellandkanal). D-Züge zwischen Hannover und Berlin führten von Stund an über Helmstedt, Magdeburg, Potsdam, und über die einst schnellste Trasse zuckelten zunächst Kohlezüge in Richtung Berlin, hernach Leergüterzüge aus Berlin in Richtung Hannover. In den 50er Jahren richtete die DR eine Eilzugverbindung, zeitweilig mit Triebwagen, zwischen Berlin und Stendal ein, die in einigen Fahrplanabschnitten auch bis Oebisfelde geführt wurde. Für einen Zuglauf von Leipzig nach Köln über Magdeburg und Hannover wurde Oebisfelde 1954 Grenzübergangsbahnhof.

Sinneswandlungen

Bis vor wenigen Jahren hatte die verkehrspolitische Führung der DDR kein Interesse am Ausbau der Lehrter Bahn. Das Transitabkommen vom 3. Juni 1972, der Verkehrsvertrag vom 18. Oktober 1972 und das Eisenbahngrenzübergereinkommen vom gleichen Tag hatten zum Inhalt, daß täglich fünf internationale Schnellzugpaare mit Abgangs- und Endbahnhöfen außerhalb der DDR und der BRD beide Staaten verbanden; ferner verkehrten 16 Schnellzugpaare zwischen Berlin und der BRD und 14 Züge zwischen der DDR und der BRD. Für die Verbesserung der Transitwege auf Schienen, Wasser und Straßen zahlte Bonn in den Jahren 1975, 1978, 1980 und 1985 insgesamt 2,4 Milliarden DM und zusätzlich von 1980 bis 1989 eine

jährliche Transitspauschale von 525,5 Millionen DM. Um vor allem zeitliche Verbesserungen im Eisenbahnverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin zu erzielen und um die stark strapazierte Verbindung Berlin-Magdeburg im Binnenverkehr zu entlasten, nahmen die Regierungen beider deutscher Staaten im September 1987 erneut Verhandlungen auf. Dabei kam die Sprache auch auf eine mögliche Schnellbahnverbindung. Für die Wahl einer Trasse über Stendal sprach, daß sie eine ideal gerade Führung hat, nur geringe zusätzliche Flächen beansprucht, daß sie kurz und damit schnell herstellbar ist. In die im Herbst 1988 begonnenen technischen Vorgespräche waren die Westberliner Streckenteile eingeschlossen. Die Verhandlungen erhielten 1989 durch die Novemberereignisse einen derartigen Schub, daß am 28. Juni 1990 in Bonn von den beiden Verkehrsministern Zimmermann (BRD) und Giptner (DDR) die Grundsatzvereinbarung zum Bau der Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin über Oebisfelde-Stendal unterzeichnet werden konnte. Ziel ist es, den Betrieb Mitte 1997 aufzunehmen.

Das Projekt

Die Grundkonzeption sieht vor, die heute eingleisige Strecke um eine zweigleisige Hochgeschwindigkeitstrasse zu erweitern. Das bestehende Gleis (Stammstrecke) soll auf 120 km/h ausgebaut und elektrifiziert werden. Nach den derzeitigen Vorstellungen sollen die Züge in Berlin in der Abstellanlage Rummelsburg beginnen und enden. Halt für die Fahrgäste gibt es in Hauptbahnhof, Friedrichstraße und Zoo; ein eventueller weiterer Halt in einem neu zu bauenden Bahnhof Spandau ist in die Überlegungen eingebunden. Für diesen Streckenabschnitt durch die Innenstadt sind 60 km/h vorgesehen; von Spandau bis Staaken soll sich die Geschwindigkeit auf 160 km/h erhöhen.

Der Abschnitt Hauptbahnhof-Spandau wird zweigleisig, der Abschnitt Spandau-Staaken dreigleisig ausgebaut und durchgehend elektrifiziert. Im weiteren Verlauf gen Westen ist das erste größere Hindernis Stendal. Einmal wollen die Stendaler an das Schnellnetz angeschlossen werden, zum anderen befürchten sie Lärm und sonstige

Belastungen. Ein Kompromiß sieht vor, Stendal mit der Schnellbahntrasse zwischen Hämerten und Möhrigen südlich zu umgehen und dabei die Strecke Magdeburg-Stendal-Wittenberge zu kreuzen. Stendal wäre dann über die Stammstrecke mit dem Schnellnetz verknüpft. Bei einem späteren weiteren Netzausbau ist in diesem Raum auch die Anbindung in Richtung Hamburg und Bremen über Uelzen denkbar.

Ein ähnliches Dilemma schält sich im Raum Hannover heraus. Hier gibt es Interessen, die Hochgeschwindigkeitszüge in Wolfsburg halten zu lassen. Im weiteren Verlauf von Lehrte bis Hannover ist die Streckenführung durch die Gegebenheiten so eng, daß es schwierig wird, die Züge mit der vollen Geschwindigkeit fahren zu lassen. Ohne bauliche Maßnahmen sind derzeit 140 km/h möglich. Es wäre denkbar, zur Wahrung des Fahrzeitgewinns einen Teil der Züge über eine Umfahrung von Hannover direkt auf die Schnellbahntrasse in Richtung Würzburg zu leiten.

Wie dem auch sein wird: Hannover bietet dem Reisenden im Schnellverkehrsnetz nicht allein Anschluß an die westlichen und südlichen Bundesländer. Die Schnellbahn Berlin-Hannover hat internationalen Charakter. Sie verlängert die Ost-West-Magistrale über die bereits im fortgeschrittenen Planungsstadium befindliche Verbindung Hannover-Köln-Brüssel einerseits durch den Ärmelkanaltunnel bis auf die britischen Inseln und andererseits bis Warschau mit denkbaren Weiterführungen nach Moskau, Kiew und Leningrad. Hierfür gibt es allerdings noch keine offiziellen Planungen.

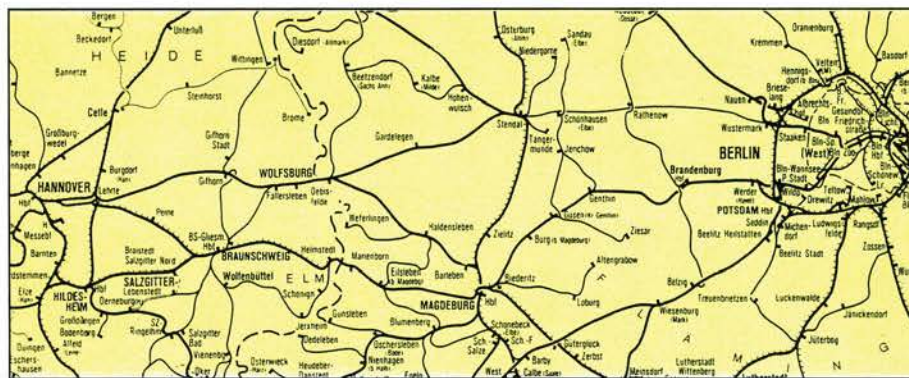
Fahrpläne

Schneller als das Auto - fast so schnell wie das Flugzeug: Staus im Luftraum und auf den Straßen, zeitaufwendige Zu- und Abfahrten zu den Stadtrandflugplätzen lassen im Entfernungsbereich zwischen 150 und 500 Kilometer den Werbespruch für die Eisenbahn rasch zur Realität werden, wenn man die Fahrzeiten des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs betrachtet und zusätzlich in die Rechnung einbezieht, daß die Bahn vom Zentrum ins Zentrum fährt.

Die geplanten Fahrzeiten von Zoo bis Staaken mit Halt in Spandau betragen 13, ohne Halt neun, von Staaken bis Oebisfelde 43,



Lehrter Bahn: Elbübergang bei Hämerten



Oben: Streckenübersichtskarte Berlin - Hannover (Auszug) Quelle: DR/DB
Unten: Kursbuch Deutsche Reichsbahn, 30. September 1990 bis 1. Juni 1991

750, 752 (Elektrifizierte Strecke Berlin-Wustermark)		750 Berlin-Stendal-Oebisfelde									
km	Rbd Berlin	Zug Nr.	9400	9404	9406	9412	E 540	9416	9420	E 544	9424
0,0	Bln-Schnew. X	Gv ab	...	...	...	...	7.51	...	...	...	12.51
9,8	Flugh Berlin-Schnefeld .. 160	ab	...	...	...	...	8.07	...	...	...	13.07
47,6	Potsdam Hbf X	ab	...	...	...	...	8.41	...	...	...	13.48
72,0	Wustermark Rangierbf 131	ab	1.21	4.27	6.10	...	8.51	11.00	...	12.40	14.12
76,8	Neugarten Rbd Magdebg	ab	1.26	4.32	6.15	...	8.56	9.04	11.05	12.46	14.12
78,0	Großwulcke	ab	1.27	4.33	6.16	...	8.57	9.16	11.05	12.54	14.24
84,9	Groß Behnitz	ab	1.34	4.43	6.23	...	9.04	11.12	...	13.00	14.34
93,9	Schönhausen (Elbe) 706	ab	1.42	4.49	6.31	...	9.13	11.22	...	13.08	14.44
101,9	Nennhausen	ab	1.56	5.06	6.41	...	9.45	9.39	10.56	12.42	14.28
111,5	Rathenow X 704	an	2.05	5.19	6.50	...	9.33	11.40	...	13.30	15.06
115,5	Stendal X 752, 757, 770	an	2.19	5.31	7.08	...	9.43	9.52	11.52	13.41	15.00
115,5	Rathenow X 704	ab	9402	...	9436 16375	9410	...	9418	...	...	15.02
120,0	Großwulcke	ab	9430	5.33	7.14	9.15	9.54	12.11	...	13.04	15.21
127,1	Schönhauser Damm	ab	4.39	5.42	7.25	9.26	...	12.20	...	13.13	15.32
137,7	Hämerten	ab	6.13	6.48	7.33	9.27	...	12.29	...	13.21	15.41
145,7	Stendal X 752, 757, 770	an	9511	6.14	7.55	9.56	10.27	12.58	...	13.45	15.39
145,7	Stendal X 752, 757, 770	ab	9422 E 2142	...	D1445 9408	9414	...	ID 442 9478	...	...	15.39
152,6	Möhrigen (Alt)	ab	6.05	6.40	7.27	9.05	9.10	10.33	13.24	13.50	14.06
158,4	Vinzelberg	ab	6.13	6.55	7.39	9.27	...	10.47	13.39	...	14.15
172,5	Jövenitz	ab	6.35	7.15	8.00	9.51	...	11.03	14.03	...	14.56
178,5	Gardelegen X	ab	6.42	7.23	8.04	9.50	9.58	11.19	14.10	14.35	15.04
186,3	Solpke	ab	6.52	7.33	8.06	9.51	9.59	11.24	14.11	14.36	15.06
192,5	Mieste	ab	7.08	7.49	8.22	10.07	...	11.32	14.25	...	15.03
198,7	Miesterhorst	ab	7.14	7.55	8.28	10.13	10.25	11.48	14.32	...	15.03
208,3	Oebisfelde X 763, 764	an	7.25	8.06	8.39	10.25	10.34	11.56	14.55	...	15.03
208,3	Oebisfelde X 763, 764	ab	9432	...	9438	...	9445	9452	...	...	15.03
208,3	Oebisfelde X 763, 764	an	9432	...	9438	...	9445	9452	...	...	15.03
208,3	Oebisfelde X 763, 764	ab	9432	...	9438	...	9445	9452	...	...	15.03

☐ Berlin-Oebisfelde
 ☐ von Spandau
 ☐ von Nauen
 ☐ nach Wittstock (Dosse)
 ☐ von Bl. Spandau
 ☐ und 29. III.
 ☐ Potsdam Stadt

von Obisfelde bis Hannover mit Halt in Wolfsburg 45 Minuten.

Schnellbahn und Umwelt

Die Lehrter Bahn ist in ihrem 120jährigen Bestehen so in das Landschaftsbild eingewachsen, daß sie zu einem charakteristischen Teil geworden ist. Eine parallel geführte Schnellbahn indes verursacht selbst bei behutsamer Anschmiegung Eingriffe, die auf Mensch und Tier nicht ohne Einfluß bleiben und kompensiert werden müssen.

Als Beispiel diene das besonders diffizile Thema Großtrappe. Sie gilt als der schwerste flugfähige Vogel Europas und ist außer in Spanien nur noch im Raum Buschow/Nennhausen heimisch. Wenn auch die vorhandene Trasse dieses Gebiet von jeher durchschneidet und es durch die Eisenbahn bisher zu keinen Verlusten kam, sollen besonders sorgfältige Schutzmaßnahmen den Bestand nicht gefährden. Es ist vorgesehen, zu bestimmten Zeiten nicht zu bauen und die elektrischen Fahrleitungen abzuschirmen.

Vorgaben für derartige Probleme hat das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz vom Februar 1990 fixiert. Unabhängig davon soll hier ausdrücklich festgestellt sein, daß die Bahn das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. Unsere Behauptung stützt sich auf die Studie der PROGNOSE AG Basel. Bezogen auf die gleiche Transportleistung entstehen beim Personentransport im Straßenverkehr 8,3mal so hohe Schadstoffmengen wie im Schienenverkehr. Bei Personentransporten wird im Straßenverkehr 3,5mal, im Güterverkehr sogar 8,7mal soviel Energie verbraucht wie mit der Bahn. Ebenfalls in deutlichem Vorteil ist die Bahn hinsichtlich des Lärms und des Flächenverbrauchs. Und da die Züge überwiegend mit Strom fahren, gibt es entlang der Trassen keine durch Abgase vergifteten Geländestreifen.

Was geschieht zur Zeit?

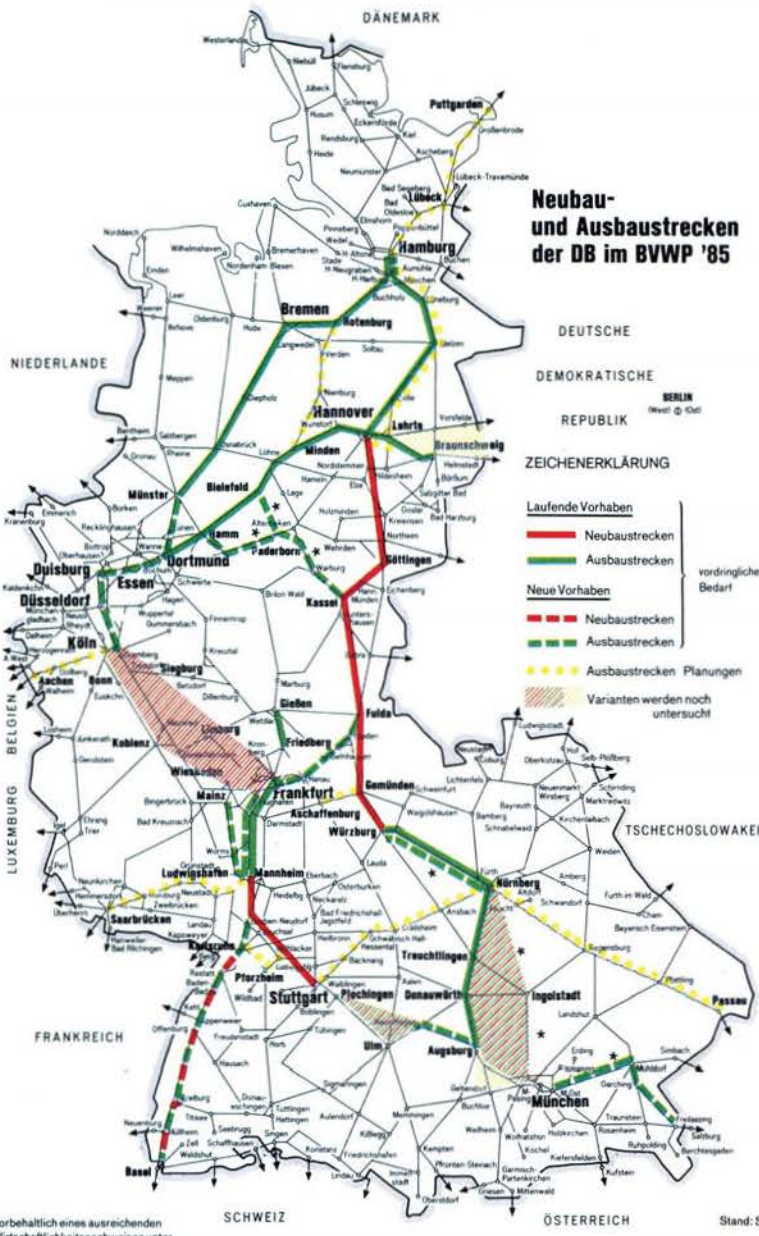
Gemäß Gesetz findet seit Juli des vergangenen Jahres das Raumordnungsverfahren durch die Landesbehörden von Brandenburg und Sachsen-Anhalt statt. In beiden Ländern lagen bis Jahresende 1990 die Planunterlagen aus. Gemeinden und Länder stimmten in dieser Phase ihre eigenen Verkehrs- und Strukturvorhaben mit denen der Bahn ab. Bestandteil des Raumordnungsverfahrens ist eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung. Alle notwendigen Feinabstimmungen erfolgen in der Mitte 1991 beginnenden Planfeststellungsverfahren. Mit dem Planfeststellungsbeschluß wird dann die rechtliche Voraussetzung für den Bau gegeben.

Für das Ausschreibungsverfahren, die Bauausführungsplanung und die Bauaufsicht ist die »Planungsgesellschaft Schnellbahn Hannover-Berlin« ins Leben gerufen worden. Sie besteht aus den Gesellschaftern DR und DB mit Büros in Berlin und Hannover. Die Planungsgesellschaft wird auch auf die Ingenieurbüros Einfluß nehmen, die für die Bauabschnitte Wustermark, Rathenow, Elbquerung, Stendal und Gardelegen zuständig sind. Der Abschnitt Berlin wird gesondert geregelt.

Fritz Borchert; Wolf-Dietger Machel
Fotos: B. Sprang, Berlin

Über die technischen Details der Schnellbahn berichten wir in der kommenden Ausgabe des MEB.

Neubau- und Ausbaustrecken der DB im BVWP '85



Links
So sollte nach dem Verkehrswegeplan von 1985 das Schnellverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn aussehen.

Rechts
Nunmehr hat der Bundesminister für Verkehr angewiesen, 1991 einen neuen Bundes-Verkehrswegeplan für die um fünf Länder vergrößerte Republik aufzustellen.

Quelle DB
Unten
Amtliches Deutsches Kursbuch, 15. Mai bis 5. Oktober 1935, mit Vorankündigung des FDI 16 und FDI 15
Sammlung Kuhlmann

185 (Auszug) Berlin - Stendal - Hannover und zurück

km	Zug Nr	294	196	2026	0	4	104	0	2	0	112	14	203	132	224	20220	40	2016	18	112	0	6	174	0	8	108	20	10
0,0	Berlin Schles Bf	23.50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2,2	„ Alex	23.58	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4,0	„ Friedr	0.07	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9,0	„ Zool G	0.18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11,3	Charlottenburg	0.26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19,3	Berlin Lehrt Bf	5.00	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19,3	Spondau Hbf	0.40	5.16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
78,9	Rathenow Rb	1.36	6.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
112,6	Stendal	2.08	7.03	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
112,6	Bremen Hbf 187	13.05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
145,0	Gardelegen	2.19	7.11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
174,8	Obisfelde	2.46	7.55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
205,8	Isenbüttel-Gifhorn	3.12	8.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
236,8	Lehrte 183	4.04	10.10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
245,8	Hildesheim Hbf	5.59	10.57	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
245,8	Lehrte 183	4.06	10.12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
263,1	Hannover Hbf	4.28	10.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
263,1	Bremen Hbf 188	7.35	13.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
263,1	Bielefeld Hbf	6.33	13.33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
263,1	Köln Hbf	10.59	16.27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
193	Bielefeld Hbf	18.28	21.53	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
193	Köln Hbf	23.78	1.12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
193	Bielefeld Hbf	21.51	0.04	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
193	Bremen Hbf 188	21.51	0.04	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

a Berlin Potsdamer Bf. d Platzvorausbestellung, verkehrt erst von einem noch bekanntzumachenden Tage ab. e Vom 6.VI.—15.IX.