

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Dresden

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Nürnberg

Lückenschluß Plauen (Vogtl) – Hof (Saale)

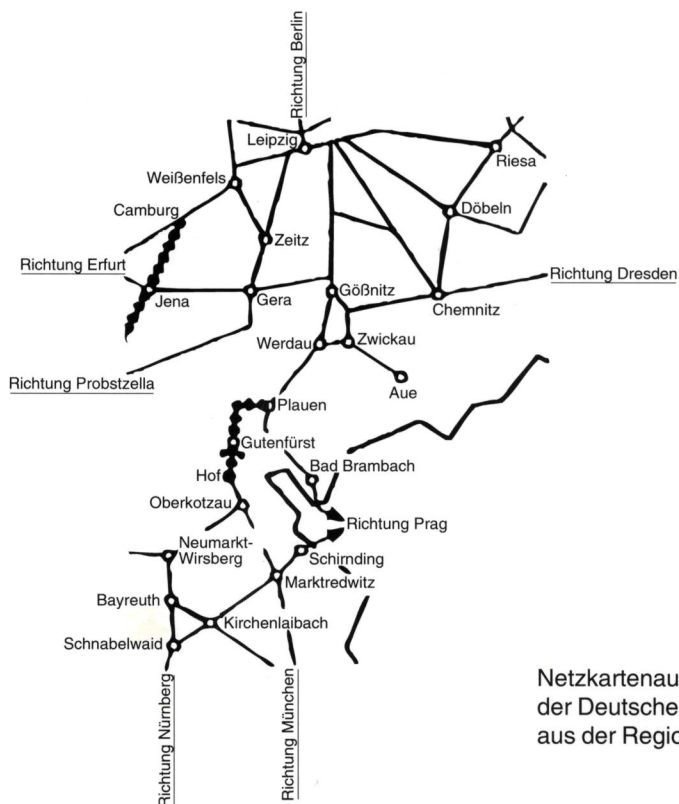
Sonnabend, den 22. Mai 1993



Wiederherstellung der
Zweigleisigkeit vor Bahnhof Syrau

Unternehmen Zukunft
Die Deutschen Bahnen





Netzkartenausschnitt
der Deutschen Bahnen
aus der Region

Geografische Übersicht des Lückenschlußprogrammes

- Herausgeber: DR, Reichsbahndirektion Dresden
DB, Bundesbahndirektion Nürnberg
- Textautoren: Dipl.-Ing. Herbert Geier, Baulenkung Zwickau
Dipl.-Ing. (FH) Falk Kertscher, Baumeisterei Plauen
Ing. Helga Kuhne, Hg Presse ÖA, Rbd Dresden
Ing. Hans-Peter Oswald, Baulenkung Zwickau
Dr.-Ing. Alex Schilcher, Fahrweg/Projekte, BD Nürnberg
Dipl.-Ing. Wolfgang Stich, Baulenkung Zwickau
- Redaktion: Helga Kuhne, Rbd Dresden, Tobias Richter, BD Nürnberg
- Foto: Herbert Geier, Ingrid Kaltschmidt,
Gabriele Kertscher, Dr. Alex Schilcher
- Satz und Druck: Druckerei der Reichsbahndirektion Dresden

Grußwort
des Präsidenten
der Reichsbahndirektion Dresden



Die Reiseverkehrsbedürfnisse auf den Schienenwegen von Ost nach West stiegen explosionsartig an. Um das Angebot im Reise- und Güterverkehr dauerhaft zu verbessern, mußten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Der Bau leistungsfähiger Schienenverkehrswege wurde zum dringenden Erfordernis und grundlegende Voraussetzung für das menschliche, politische und wirtschaftliche Zusammenwachsen der beiden Teile Deutschlands.

Im Juli 1990 beschloß deshalb die Regierungskommission „Verkehrswege“ das Lückenschlußprogramm. Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Sachsen und Bayern, zwischen Plauen und Hof, war darin für Mai 1993 vorgesehen.

Bis auf wenige Restarbeiten ist nunmehr in den Maitagen 1993 die Lückenschlußmaßnahme Plauen–Hof an der Strecke Dresden/Leipzig – Regensburg/Nürnberg vollendet. Rund 110 Mio DM investierten beide Bahnen in diese Baumaßnahmen.

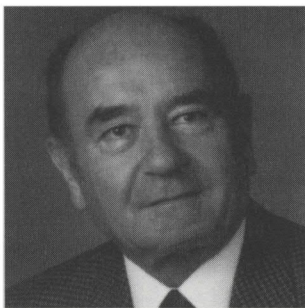
An dieser Stelle ist es mir ein Bedürfnis, den am Lückenschlußvorhaben eingesetzten Bau- und Ausrüstungsbetrieben sowie den Eisenbahnern der betreffenden Fachdienste beider Bahnen zu danken. Sie haben mit ihrem Engagement und ihrer Tatkraft zur Bewältigung des enormen Leistungsumfanges in der relativ kurzen Bauzeit beigetragen. Dabei wurden viele Schwierigkeiten und Probleme gemeistert. Durch die Unterstützung der Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn in Planungs- und Ausführungsphasen wurden Bauleistungen nach neuen Gesetzlichkeiten durch Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn in hoher Qualität ausgeführt. Danken möchte ich auch den Bürgern entlang des Streckenabschnittes und Vertretern der kommunalen Gebietskörperschaften für ihr Verständnis und ihre Unterstützung.

Ich wünsche, daß viele unsere Bahnkunden diese leistungsfähige, wieder zweigleisige Strecke nutzen werden. Denn das ist die beste Würdigung der angestrengten Arbeit.

A handwritten signature in dark ink, reading "Hans-Jürgen Lücking".

Hans-Jürgen Lücking

Grußwort
des Präsidenten
der Bundesbahndirektion Nürnberg



Die Eröffnung der Strecke Hof – Plauen stellte eine wichtige Etappe auf dem Weg zum Bayerisch-Sächsischen Lückenschluß dar, der im Sommer 1851 mit der Vollendung der mächtigen Göltzschtal- und Elstertalviadukte gefeiert werden konnte. Die schnell wachsende Bedeutung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung führte bereits 1869 zum zweigleisigen Ausbau.

Der zweite Weltkrieg und seine Folgen unterbrachen jäh die einst stattlichen Verkehrsströme. Ein Gleis fiel der Demontage zum Opfer. Im Bahnhof Guttenfürst läßt sich heute nur noch erahnen, mit welcher Perfektion Deutsche von Deutschen getrennt wurden.

Das alles änderte sich schlagartig im Herbst 1989: In den frühen Morgenstunden des 1. Oktober stand Hof im Blickpunkt der Weltöffentlichkeit, als der erste von zunächst sechs Sonderzügen aus Prag in den Bahnhof der Saalestadt einfuhr.

Und dann der 9. November 1989:

Vier Straßenbahner aus Plauen waren die ersten, die in voller Uniform mit dem Nachtzug D 409 nach Hof kamen, „nur zum Ausprobieren“, so unglaublich war für sie die Nachricht von der Grenzöffnung. Viele weitere DDR-Besucher folgten, mehr als 30 000 pro Tag waren keine Seltenheit.

Während die mangelhaften Fernsprechverbindungen – es gab nur eine einzige Leitung für alle Zugmeldungen und Dispositionsgespräche – recht schnell verbessert werden konnte, blieben die eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Plauen und Hof die kritischen Punkte. So war es folgerichtig, die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in das Lückenschlußprogramm DB/DR aufzunehmen. Doch nicht nur die Wiederherstellung des zweiten Gleises dokumentiert den Fortschritt beim Zusammenwachsen Deutschlands und seiner Bahnen. Neue, attraktiv gestaltete InterRegio-Wagen haben Zug um Zug die herkömmlichen, oftmals nicht mehr ganz zeitgemäßen Wagengarnituren abgelöst. Mögen die Bürger in Plauen und Hof dieses Angebot rege nutzen.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Weigelt' in a cursive script.

Dr.-Ing. E. h. Horst Weigelt

**Grußwort
des Oberbürgermeisters
der kreisfreien Stadt Plauen**

Diese Gleisbaumaßnahme rekonstruiert historisch gewachsene Verkehrsstrukturen, die durch die unmenschliche Grenzsicherung der DDR unterbrochen wurden.



Die zweigleisige Bahnverbindung zwischen Plauen und Hof ist ein sichtbares Zeichen des Zusammenwachsens zwischen den alten und neuen Bundesländern Deutschlands und wird von allen Plauener Bürgern begrüßt.

Sie ist heute von überregionaler Bedeutung für die Verkehrsverbindungen zwischen Bayern und Sachsen.

Eingebunden in die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, ist der Ausbau der Zweigleisigkeit auch zwischen Plauen und Hof ein Beitrag zur Belebung der wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen.

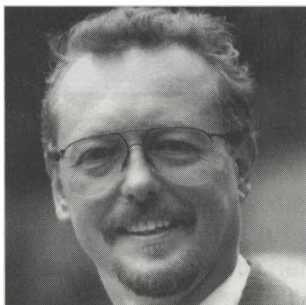
Diese Verbesserung der Direktionsverbindungen zwischen Hof und Plauen wird sich auch günstig auf die Beziehungen zwischen den beiden Partnerstädten auswirken, wird doch damit die Kontaktpflege auf allen Ebenen erleichtert und neu belebt.

Im Namen aller Plauener Bürger möchte ich den am Bau Beteiligten den herzlichsten Dank aussprechen für die kurzfristige Durchführung und wünsche den Eisenbahnern auf der neuen Bahnstrecke allzeit gute Fahrt.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized, cursive script that appears to read 'R. Magerkord'.

Dr. Rolf Magerkord

Grußwort
des Oberbürgermeisters
der Stadt Hof



Die Partnerstädte Hof und Plauen haben eine zum Teil gemeinsame Geschichte, sie sind seit altersher gute Nachbarn und pflegen seit dem Wegfall der unmenschlichen Grenze, die Deutschland mehr als vier Jahrzehnte lang teilte, wieder intensive Kontakte auf allen Ebenen.

Eine Städtepartnerschaft ist vergleichbar mit einem Körper, der eine gute Durchblutung braucht. Eine der wichtigsten Adern ist die Eisenbahnstrecke zwischen Hof und Plauen, die – weil sie technisch nicht mehr geeignet, andererseits aber für das Betriebsprogramm der Bahn ausreichend war – vor Jahren auf ein Gleis zurückgebaut wurde.

Zwischen Hof und Plauen gibt es keine Grenze mehr, und so ist die Bedeutung der Schienenverbindung zwischen beiden Städten deutlich gestiegen. Das veranlaßte Bundesbahn und Reichsbahn, die Strecke wieder zweigleisig zu bauen. Dies wird sich positiv auf die Betriebsqualität der Strecke und auf die Kommunikation unter den Städten auswirken.

Ich freue mich darüber, daß die Eisenbahner so schnell auf die neuen Anforderungen reagiert hat und wünsche auf der nun wieder zweigleisig befahrenen Strecke allzeit eine gute Fahrt.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. Döhla'.

Dieter Döhla

Streit um die Linienführung

Ein jahrhundertaltes Hemmnis im Verkehr war beseitigt, als 1834 durch Inkrafttreten des Deutschen Zollgesetzes die Abgaben an den innerdeutschen Grenzen wegfielen. Statt der trägen Frachtfuhrwerken mußte ein völlig neues Transportmittel her, sollte der Verkehr einen Aufschwung nehmen. Friedrich List war es, der zu jener Zeit die Zusammenhänge erkannte und in den Schienenverbindungen die Zukunft des Verkehrswesens sah. Zu seinen ältesten Eisenbahnplänen gehörte, zwischen Nord- und Süddeutschland eine große Strecke zu bauen.

Schon 1829 bestand in der Handelsstadt Leipzig unter den Großkaufleuten Interesse an einer Eisenbahn. Wenn die Messestadt ihrer Funktion im deutschen und internationalen Handel gerecht bleiben wollte, mußte sie auch zum Kreuzungspunkt wichtiger Eisenbahnstrecken werden. Aus Italien kommend, führte von Nürnberg die schon im hohen Mittelalter benutzte Reichsstraße durch das Vogtland nach Leipzig und weiter nach dem Norden. Die von den Leipzigern gewünschte Linienführung ging durch das Gebiet von den drei Territorialstaaten Sachsen, Sachsen-Altenburg und Bayern.

Im selben Jahr 1836, als der Bau der ersten deutschen Ferneisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden begann, wandte sich die sächsische Regierung an die bayerische, um die Linienführung über Hof sicherzustellen. Denn die rivalisierenden Preußen hatten die gleiche Idee, eine Eisenbahn, von Halle aus, als südliche Fortsetzung der Strecke Magdeburg–Leipzig, nach Bayern zu bauen. Bayern erklärte die Bereitschaft zur gewünschten Linienführung über Hof.

1838 waren die technischen Untersuchungen der Eisenbahntrasse in Sachsen beendet. Mit großen Schwierigkeiten würde der Bahnbau erst im Vogtland verbunden sein.

Um den Abschluß eines Vertrages mit Bayern zu beschleunigen, machten sich im Sommer 1840 der Leipziger Kreisdirektor Dr. von Falkenstein, der altenburgische Vizepräsident Freiherr von Seckendorf und der Baumeister der Leipzig–Dresdner Eisenbahn, Karl Theodor Kunz, auf den Weg nach Bayern. Diese Reise war dringend notwendig geworden, weil die bayerische Eisenbahngesellschaft beabsichtigte, die Bahn von Bamberg aus nicht zur sächsischen Grenze, sondern zum näheren Herzogtum Sachsen-Koburg-

Gotha zu führen. Außerdem wurde erwogen, eine Bahn über den Kamm des Thüringer Waldes ins Saaletal nach Halle zu bauen. Weder die eine noch die andere Bahn ging durch das Königreich Sachsen.

Die Reise wäre fast umsonst gewesen. Denn im September 1840 beschloß die Nürnberger Eisenbahngesellschaft, die Genehmigung zum Bahnbau nach Koburg zu beantragen, weil diese Trasse billiger sein würde als nach Sachsen. Aber der bayerische König Ludwig I. entzog der Gesellschaft die 1838 erteilte Konzession und bestimmte, die Bahn auf Staatskosten in der ursprünglichen Richtung zu bauen. Dadurch würde Bayern der jahrhundertalte Handelsweg von Sachsen über Hof nach Süddeutschland erhalten bleiben.

Im Jahre 1841 führten die Verhandlungen der sächsischen mit der bayerischen Regierung zum Abschluß eines Staatsvertrages über den Bau der Strecke Leipzig – Plauen – Hof – Bamberg – Nürnberg. Im Vertrag ist festgehalten, daß die Bahn die beiden „volkreichsten“ Städte des Vogtlandes, Reichenbach und Plauen, nahe berühren und mit der bis zur Landesgrenze geführten bayerischen „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ vereinigt werden solle. Hierdurch war die Hauptrichtung im sächsischen Vogtland vorgeschrieben. Innerhalb von 6 Jahren sollte der Bau ausgeführt werden.

Eine Aktiengesellschaft wird gegründet

Zwei Eisenbahnkomitees, die sich bereits seit 1836 mit den nötigen Vorarbeiten beschäftigt hatten, veröffentlichten im April 1841 eine „Einladung zur Beteiligung bei dem Sächsisch Bayerischen Eisenbahn-Unternehmen“. Die Aktienzeichnung für die zu gründende Eisenbahnkompagnie begann, die den Bahnbau auf sächsischem Gebiet ausführen sollte. 4 1/2 Millionen Taler waren bald in Aktien angelegt. Um weiteren Kapitalkreisen einen Anreiz zur Beteiligung zu geben, erwarb die sächsische Regierung einen bedeutenden Teil der Aktien. Sie hatte frühzeitig erkannt, welche großen territorialen Vorteile aus dem Zustandekommen der Schienenwege erwachsen konnte und betrachtete sie als ein Hauptmittel zur Stärkung ihres Staates. Das ursprünglich geplante Anlagekapital betrug 6 Millionen Taler, das dann tatsächlich benötigte aber knapp 14 Millionen.

Am 22. Juni 1841 hielt die unter der Bezeichnung „Sächsische Bayerische Eisenbahn-Compagnie“ gebildete Gesellschaft ihre erste Generalversammlung ab. Die Compagnie übernahm die Verpflichtung, die Bahn von Leipzig über Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau, Reichenbach und Plauen bis zur sächsischen-bayerischen Landesgrenze bei Hof zu bauen. Eine Zweigbahn sollte von Werdau nach Zwickau zu den dortigen Kohlelagerstätten führen. Die Direktion für Bau und Betrieb hatte ihren Sitz in Leipzig.

Bau und Betriebsführung

Unter der Leitung von Oberingenieur Carl Theodor Kunz, er hatte bereits an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn die Bauarbeiten geleitet, begann am 1. Juli 1841 im Süden Leipzigs der Bau der Sächsisch Bayerischen Eisenbahn. Nur ein reichliches Jahr dauerte es, bis der erste Streckenabschnitt Leipzig – Altenburg in Betrieb gehen konnte. Weitere 1 1/2 Jahre vergingen, dann rollten die Züge nach Crimmitschau. Der vorerst letzte Abschnitt Werdau – Reichenbach war am 31. Mai 1846 fertiggestellt. Auf bayerischer Seite begann der Bau von Nürnberg aus erst 1843 und war trotz zum Teil schwieriger geographischer Verhältnisse schon 1848 abgeschlossen.

Der Bestand der Betriebsmittel und die Betriebsergebnisse auf der Strecke Leipzig – Reichenbach sahen 1847 wie folgt aus:

Es gab 14 Lokomotiven, 82 Personenwagen und 530 Lastwagen aller Art. 1847 wurden 329.278 Personen und 2,3 Mio Zentner Güter transportiert.

Je weiter der Bahnbau fortschritt, um so mehr Behinderungen traten auf. Das ständige Auf und Ab des Geländes, die vielen Hügel und Hänge machten es den Bauschaffenden nicht einfach. Schon bis Reichenbach mußten zahlreiche Brücken geschaffen werden. Zwar erreichte keine auch nur die Höhe von 30 Meter, aber ihr Bau verzögerte die Vollendung der Strecke und erhöhte ungemein die Kosten.

Wo sollte im Vogtland die Bahn verlaufen? Auf 100 sächsischen Ellen Länge durfte es nur eine Steigung von 1 sächsischer Elle geben. Auch der Bogenradius hatte das vorgegebene Minimum von 1 000 sächsischen Ellen einzuhalten. Für den Oberingenieur Robert Wilke, der im Februar 1844 die Leitung des Bahnbaus übernommen hatte, stand fest, daß an den beiden neuralgischen Punkten, über das Göltzschtal und das Elstertal, zwei Brücken gebaut werden mußten. Denn alle Geländeuntersuchungen hatten ergeben, daß allein die Strecke Reichenbach – Netzschkau – Plauen trotz der beiden Riesenviadukte die günstigsten Voraussetzungen für die Eisenbahn bot. Überrascht von der Größe der hier entstehenden Probleme ließen das Direktorium der Eisenbahnkompanie und die sächsische Regierung nochmals von fremden Fachleuten die Möglichkeit einer anderen Linienführung prüfen. Die oberste technische Behörde entsandte mehrere Ingenieure ins Vogtland, die sich mit Wilkes Plänen beschäftigten.

Das gleiche tat von Pauli, der technische Leiter der bayerischen Eisenbahn. Unabhängig voneinander bestätigten sie in detaillierten Gutachten, daß sich keine der sechs weiteren vorgeschlagenen Linien in ebenso günstiger Weise

für den Bau und Betrieb der Eisenbahn eignete, wie die von Wilke empfohlene. Regierung und Eisenbahnverwaltung waren damit gezwungen, der Wahl dieser Linie und damit auch der Ausführung der Viadukte zuzustimmen.

Die Königlich Sächsische Staatsregierung übernimmt den weiteren Bahnbau

Die Finanzlage der Eisenbahn-Compagnie hatte sich 1845 bedenklich verschlechtert. Je mehr der Bahnbau im Hügelland voranschritt, um so mehr wuchsen die Kosten für jeden Streckenkilometer. Das ursprünglich beschaffte Kapital war schon verbraucht, als im Vogtland die Ausführung des schwierigsten und teuersten Teils der ganzen Linie erst beginnen sollte. Die Eisenbahn-Compagnie kapitulierte am Vorabend der Wirtschaftskrise von 1847 vor den technischen und finanziellen Schwierigkeiten der auszuführenden Bauarbeiten. Deshalb beschloß sie in der außerordentlichen Generalversammlung am 3. Dezember 1846, das unvollendete Unternehmen der Königlich Sächsischen Staatsregierung zum Kauf anzubieten. Am 1. April 1847 übernahm der Staat die Bahn.

Von diesem Tag an, an welchem die „Königliche Direktion der Sächsisch Bayerischen Eisenbahn“ in Leipzig eingesetzt wurde, ging der Betrieb der bereits eröffneten Teilstrecken sowie die Fortsetzung des Baues von Reichenbach bis Hof auf den Staat über.

Damit begann in Sachsen der staatliche Eisenbahnbau und -betrieb.

Aber auch der sächsischen Staatsregierung machte der Bau der beiden gewaltigen Brücken Sorgen. In der „Eisenbahn-Zeitung VI“ aus dem Jahre 1848 lesen wir dazu: „Hinsichtlich der Überbrückung des Göltzschtales wird in einem am 26. Mai 1847 an die 2. Kammer gelangtes Dekret erklärt, daß sich die Regierung verpflichtet gehalten habe, den Bau der Brücke fortstellen zu lassen und zwar in Erwägung, daß die Ausführung der Bahn in der angenommenen Richtung und mit den neuerdings vorgeschlagenen Abänderungen an der Göltzschtalüberbrückung einen Kostenmehraufwand von 2 Mio Taler herbeiführen würde, aber ein Stillstand in den Bahnarbeiten mit dem der diesseitigen Regierung der Krone Bayerns gegenüber obliegenden vertragsmäßigen Pflichten unvereinbar sein würde.“

Nunmehr begann der Bau an der 78 Meter hohen, 574 Meter langen und in vier Etagen angelegten Göltzschtalbrücke, der größten Kunststeinbrücke der Welt. In Nachbarschaft entstand die kleinere, ebenfalls von Andreas Schubert konstruierte, Elstertalbrücke bei Jocketa. Für das Bauvorhaben zeichnete der Oberbauleiter Robert Wilke verantwortlich.

Strecke Plauen – Hof geht in Betrieb

Während fleißig an den Brücken gebaut wurde, sah die Strecke Plauen – Hof ihrer Vollendung entgegen. Die „Eisenbahn-Zeitung“ aus dem Jahre 1848 enthält dazu folgendes: „Sachsen. – Die D.A.Z. berichtet aus Leipzig vom 22. Oktober: Wie wir aus guter Quelle vernehmen, soll der bereits bis zum Frühjahr verschobene Anschluß zwischen den bayrischen und sächsischen Eisenbahnen nun doch in diesem Jahr erfolgen und zwar höchstwahrscheinlich am 15. November, während die bayerische Bahn schon am 1. November bis Hof eröffnet werden soll. Die Anschlußstrecke von Plauen bis Hof wird dem Vernehmen nach von der sächsischen Eisenbahnverwaltung befahren, weil sich die bayerische hierzu nicht geneigt gezeigt hat.“

Und so war es dann auch. Am 27. März 1846 hatte Sachsen und Bayern einen Vertrag über die Nutzung der Bahnanlagen in Hof abgeschlossen. Dieser Bahnhof sollte als Grenzbahnhof zwischen beiden Ländern fungieren. Die auf bayerischem Gebiet liegende Strecke von 11,13 km vom Bahnhof Hof bis zur Landesgrenze in Gutenfürst ist zu diesem Zeitpunkt Eigentum der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn und wird pachtweise von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn betrieben.

Der Bahnhof Hof wurde am 1. November 1848 mit der Eröffnung des Streckenabschnittes von Neuenmarkt-Wirsberg dem Verkehr übergeben. Der obere Bahnhof in Plauen ging erst mit der Streckeneröffnung Plauen – Hof in Betrieb.



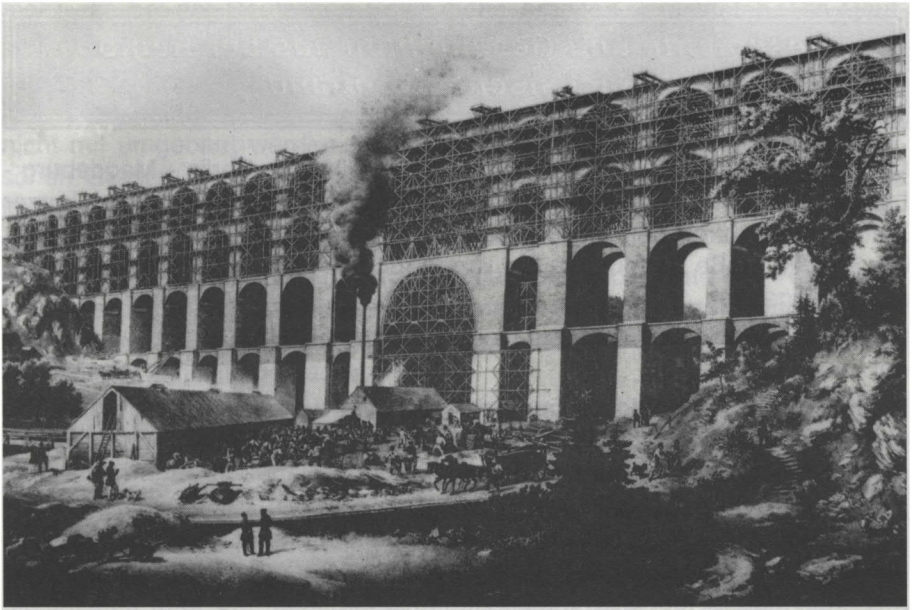
Bahnhof Hof (Saale) mit Personal um 1900



Bahnhof Plauen (Vogtl) ob Bf in den 30er Jahren

Am 1. Dezember 1848 gibt die Königliche Direktion der Sächsisch Bayerischen Eisenbahn bekannt, daß mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Plauen nach Hof die neuen Reglement für die Beförderung der Personen, des Reisegepäckes und der Güter in Kraft treten. An die Eisenbahnzüge schließt sich die Einrichtung einer Postbeförderung an.

Auch die Königlich Sächsische Ober-Postdirektion in Leipzig verlautbart, daß die Strecke der Sächsisch Bayerischen Staatseisenbahn der Verbindung zwischen Leipzig und Nürnberg „nur noch zwischen Reichenbach und Plauen unterbrochen sein wird, wo die bekannten großen Viadukte gebaut werden sollen, deren Vollendung noch nicht so bald zu erwarten ist. Für die Dauer dieser Unterbrechung soll zwischen den genannten beiden Eisenbahnstationen eine postmäßige Beförderung von Reisenden und Post- und Eilgut stattfinden.“



Die Göltzschtalbrücke im Bau

Eröffnung der Gesamtstrecke

Am 15. Juli 1851 war endlich das seit Jahren erstrebte Ziel erreicht: Die Göltzschtal- und die Elstertalbrücke konnten dem Verkehr übergeben werden.

350 Ehrengäste hatte die sächsische Regierung eingeladen. Bereits früh 5 Uhr fuhr auf dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig ein Sonderzug ab. An Bord befanden sich Prinz Albrecht als Repräsentant der Monarchie, mehrere Minister und hohe Staats- und Eisenbahnbeamte.

Der Zug hielt an der Göltzschtalbrücke. Hier übergab Wilke seine Bauzeichnung dem obersten Repräsentanten, dem Prinzen Albrecht. Dann fuhr der erste Zug weiter zur Elstertalbrücke. Auch hier fand eine Zeremonie statt.

Mit dem 15. Juli 1851 war die erste Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland, zwischen den beiden Messestädten Leipzig und Nürnberg, fertiggestellt.

Quelle: „Eisenbahn-Zeitung“ 1848/1849

Peter Beyer: „Leipzig und der Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Bayern“, „Vom Werden der Göltzsch- und der Elstertalbrücke“

Geschichte und Geschichten aus der Region Sächsisches Vogtland

Die erste Verbindung in Deutschland von Stettin über Berlin - Magdeburg - Leipzig - Plauen - Nürnberg - München war geschaffen. Schon nach kurzer Zeit, bedingt durch den industriellen Aufschwung in Deutschland, gewann die Strecke große Bedeutung. Sie wurde für eine hohe Zugdichte und Belastung ausgebaut.

Den ersten Weltkrieg überstand diese Eisenbahnstrecke nahezu unbeschadet.

Ihren Höhepunkt erlebte sie in den 30er Jahren unseres Jahrhunderts. Sie galt auf dem Abschnitt Reichenbach (Vogtl) – Plauen (Vogtl) – Hof (Saale) als dichtbelegteste zweigleisige Strecke in Deutschland.

Das Ende des zweiten Weltkrieges war auch das Ende der Strecke Leipzig – Hof. Mit der grausamen Zerstörung Plauens am 10. April 1945 und der sinnlosen Sprengung der Elstertalbrücke am 16. April gegen 12.00 Uhr kam der Eisenbahnbetrieb fast vollkommen zum Erliegen.

Ab 1. Juli 1945 fiel das Sächsische Vogtland gemäß dem Abkommen der Krim (Jalta) – Konferenz vom 04.– 11. Februar 1945 an die Besatzerhoheit der sowjetischen Alliierten. Im Frühjahr 1946 wurde das zweite Gleis der Strecke Leipzig - Hof als Reparationen demontiert.

Im September bzw. Oktober 1949 entstanden zwei Staaten auf deutschem Boden. Damit war auch die Strecke Leipzig – Hof für lange Zeit geteilt. Erst im Juni 1954 wurde der durchgehende Reiseverkehr auf der Schiene über den Bahnhof Gutenfürst nach Hof wieder aufgenommen.

Beginnend in den 70er Jahren, mit der hohen Weltwirtschaftskonjunktur und dem Ende des kalten Krieges, beschloß die DDR-Staatsführung die Politik der strikten Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene. Die Schienenwege mußten für die zu erwartenden Leistungen modernisiert werden.

Von Leipzig her begann die Bahn, schrittweise das zweite Gleis bis Plauen (Vogtl) bzw. die Elektrifizierung bis Reichenbach (Vogtl) voranzutreiben. Zwischen Plauen (Vogtl) und Reuth begann die „Zentrale Oberbauerneuerung“ (ZOE) auf dem eingleisigen Abschnitt. Durch die mittlerweile gestiegene Verkehrsbelastung und die Teilung Deutschlands mit all seinen Konsequenzen mußte sogar zur Aufrechterhaltung des Betriebes zwischen Mehltheuer und Reuth ein Interimgleis ausgelegt werden. Anders als im anderen Teil Deutschlands erbrachte die Deutsche Reichsbahn die dazu notwendigen Bauleistungen an ihren Anlagen selbst. Es gab nahezu keine Baufirmen

mehr, die bei der Deutschen Reichsbahn Arbeiten verrichteten. Die Deutsche Reichsbahn hatte zwar kaum Probleme bei der Finanzierung der Verkehrswege, aber es galten die Regularien der Plan- und Bilanzwirtschaft.

Der Streckenabschnitt Reuth – Gutenfürst konnte im Programm der ZOE nicht mit umgebaut werden. Dies lag an der hier verlaufenden innerdeutschen Grenze. Um diesen Streckenabschnitt und den Bahnhof Gutenfürst für den Verkehr sicher und stabil zu halten, übernahmen die örtlichen Baueisenbahner die Oberbauerhaltung.

Der materiell-technische Aufschwung von Anfang bis Mitte der 70er Jahre hielt allerdings nicht lange an. Der damals erreichte Erfolg wurde durch einen schwerwiegenden Materialfehler in den Betonschwellen (alkaligeschädigt) wieder zunichte gemacht .

Ab Anfang der 80er Jahre war die Mangelwirtschaft auch auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn mehr und mehr spürbar. Der ständig wachsende Leistungsdruck auf die Schienenwege konnte nicht mehr mit der notwendigen Reproduktion untersetzt werden.

Die Verantwortung zur Aufrechterhaltung des betriebssicheren Verkehrs auf den Schienen wurde spürbar mehr auf die unteren Leitungsebenen verteilt, gleichzeitig aber die Möglichkeit, Mängel zu beseitigen, immer mehr beschnitten. Die vogtländischen Baueisenbahner versuchten jedoch, das Beste aus der Situation zu machen. Sie kannten die geschichtliche Bedeutung „ihrer“ Strecke und blickten wehmutsvoll darauf zurück.

Im Jahre 1987 erhielt die Bahnmeisterei Plauen (Vogtl) den Auftrag, das zweite Streckengleis zwischen Reuth und Gutenfürst aufzubauen. Dabei wurde als Tiefbaubetrieb für die Herrichtung des Gleisbettes der Kreisbaubetrieb Weischlitz bilanziert.



Der Abschnitt Reuth – Gutenfürst wurde zum Fahrplanwechsel 1990/91 eröffnet

Ab 1988 spürte die Bevölkerung in der DDR immer mehr den Widerspruch zwischen offiziellen Meldungen und den tatsächlichen Gegebenheiten. Nicht nur das private, sondern auch das betriebliche Leben erforderte ein übergroßes Organisationstalent beim Beschaffen der verschiedensten Dinge. In der DDR setzte in erheblichem Maße die Ausreisewelle ein.

Ab Frühjahr 1989 spitzte sich die politische Situation zu, erste direkte Auswirkungen zeigten sich im gleichen Sommer in Ungarn. Fast ohne öffentliche Reaktion fuhren am 30. September 1989 die ersten drei Botschaftszüge durch Plauen. Anders war es bei der zweiten Welle. Über Dresden konnten nur drei Züge von sechs fahren. So entschloß sich die DDR-Führung, am 5. Oktober 1989 die drei anderen Züge über Karlsbad – Franzensbad – Bad Brambach – Plauen (Vogtl) nach Hof zu fahren. Tausende von Menschen standen an der Strecke, wollten auf den Plauener Bahnhof. Aber der war von der Polizei besetzt und für jeglichen Verkehr gesperrt. Innerhalb kürzester Zeit fuhren alle sechs Züge durch Plauen (Vogtl). Man spürte in dieser Zeit noch fassungslos eine starke Unruhe und eine Zuspitzung der gesamten Lage. Im Oktober 1989, nach dem 40. Jahrestag der DDR, trat eine Situation ein, die schwerfällt, mit Worten zu beschreiben. Es war in etwa so, als ob nach einer langen Winternacht eine laue Frühlingsluft durch das Land säuselte. Das Volk der DDR hatte sich erhoben.

Den Baueisenbahnern wurde erneut die Geschichte der Strecke Leipzig – Hof bewußt. Sie holten sich Bagger und Lkw's vom Kreisbaubetrieb Weischlitz und beräumten zwischen Plauen (Vogtl) und Syrau das zweite Bett für ein neues Gleis.

Zu diesem Zeitpunkt wußten sie weder von einem „Bundesverkehrswegeplan“ noch von einem „Lückenschlußvorhaben D 10“. Sie kannten kein „Planfeststellungsverfahren“ und auch keine „Budget“. Sie wollten nur eins: Die Strecke Leipzig – Hof sollte wieder leben.

Am 14. Dezember 1989 trafen sich die Präsidenten der Reichsbahndirektion Dresden, Dieter Neumann, und der Bundesbahndirektion Nürnberg, Dr.-Ing. E.h. Horst Weigelt, in Plauen und vereinbarten die ersten spürbaren Erleichterungen des Reiseverkehrs. Der Präsident der Reichsbahndirektion Dresden erteilte im Anschluß den örtlichen Leitern den Auftrag zum Aufbau des zweiten Streckengleises zwischen Plauen (Vogtl) ob Bf und Bahnhof Reuth.

Die Bahnmeisterei Plauen (Vogtl) und der Kreisbaubetrieb Weischlitz arbeiteten gemeinsam an dem Abschnitt Plauen (Vogtl) und Syrau. Die notwendigen technischen Unterlagen fertigten die vogtländischen Bauingenieure der Deutschen Reichsbahn. Hilfsbereite Kollegen der Deutschen Bundesbahn unterstützten sie in jeglicher Hinsicht, so bei der Bereitstellung von Vorschriften, der Vermittlung des bundesdeutschen Baurechts und bei der Erarbeitung der ersten Ausschreibungen.

Am 24. Juli 1990 wurde das Bauvorhaben an die Hauptabteilung Elektrifizierung und Investitionen der Reichsbahndirektion Dresden übergeben.



Vor Baubeginn am 16.08.1990 bei Kilometer 124.200

Verkehrliche Gegebenheiten im Schienenverkehr – verkehrspolitischer Auftrag –

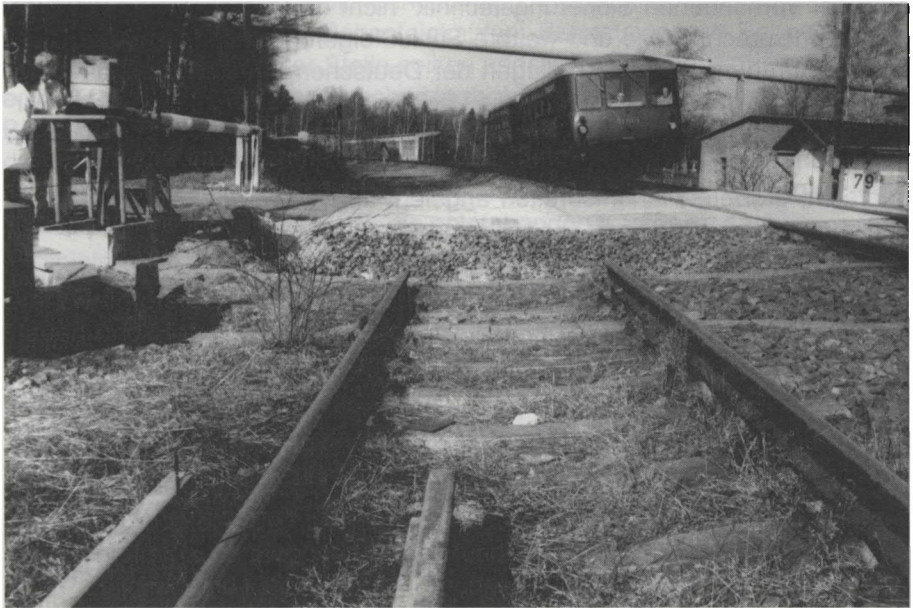
Die Grenzöffnung im November 1989 brachte eine explosionsartige Verkehrssteigerung im gesamten Schienenverkehr. Die Eisenbahn benötigte zusätzliche Kapazitäten, um das Angebot im Schienenreise- und Güterverkehr zu verbessern.



Die Mauer ist gefallen.

Laut Auftrag des Bundesministers für Verkehr war das auf der fünften Sitzung der Regierungskommission „Verkehrswege“ am 6. Juli 1990 in Dresden verabredete „Lückenschlußprogramm“ umgehend umzusetzen.

Zu diesem Lückenschlußprogramm gehörte in den Bereichen der Reichsbahndirektion Dresden und der Bundesbahndirektion Nürnberg die Verbindung von Sachsen nach Nordbayern „Plauen – Hof“. Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Plauen und Hof war bis Mai 1993 vorgesehen.



Beim Posten 79 in der Nähe des Bahnhofs Plauen (Vogtl) am 8.3.1990

Lückenschluß

Welch einfaches Wort für eine Aufgabe, die anfangs in ihrer Vielfalt und Komplexität auch nicht annähernd richtig bewertet werden konnte.

Lückenschluß – das war ursprünglich nur die Aufgabe, zwischen den einzelnen Bahnhöfen Plauen und Gutenfürst/Grenze DR/DB einerseits und Grenze DR/DB und Hof andererseits das zweite Gleis wieder zu verlegen.

Lückenschluß – das hieß aber auch, mit dem vorgegebenen Inhalt unter Zugrundelegen der bisherigen Erfahrungen, Preise, Materialien, Technologien, Kapazitätsgrenzen und nach noch gültigen DR-Vorschriften innerhalb kürzester Zeit die Investitionshöhe zu ermitteln.

So entstand vorerst eine imaginäre Größenordnung von 92 Millionen DM für den Abschnitt Plauen – Landesgrenze. Doch die Zeit eilte. Bevor dieser Wert erstmals mit einer Aufgabenstellung im Januar 1991 detailliert begründet werden konnte, wurde schon gebaut. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse mußten fortwährend in das weitere Programm der Planung und Durchführung des Bauvorhabens mit einfließen. Schon bald wurde festgestellt, daß ein Lückenschluß nicht nur die Herstellung von einem zweiten Gleis zwischen eingleisig gestalteten Bahnhöfen sein kann. Auch mußten die Plauer erkennen, daß die Vorgabe „Umbau bzw. Erweiterung unter Beibehal-

tung der vorhandenen Sicherungstechnik“ nicht den tatsächlichen Erfordernissen entsprach. Diese und weitere Schlußfolgerungen, aber auch Hinweise und Anregungen durch Kollegen der Deutschen Bundesbahn aus Nürnberg und Hof, haben schrittweise die Lückenschlußmaßnahme mit Leben erfüllt. So wurde ab Mehltheuer schon generell nach Bundesbahnvorschriften gebaut - u.a. längere Schwellen verwendet, stärkere Planumsschichten eingebracht, größere Planumsbreiten angelegt usw. -, obwohl dazu die erforderlichen Vorschriften noch gar nicht vorlagen.

Neu war auch, daß Baubetriebe bauen wollten. Es erwies sich als Vorteil, daß die wesentlichen Gleisbauleistungen von einem von einem zuverlässigen Partner aus den alten Bundesländern übernommen wurde, von einem Partner, der seitens der DR berechnigte fachliche und technologische Forderungen stets akzeptiert hat.

Auch neue Betriebe aus dem Raum Plauen haben bei diesem Bauvorhaben ausgezeichnete Leistungen vollbracht und ihre Leistungsbereitschaft, ihren Leistungswillen und ihre Qualitätsarbeit mit Nachdruck unter Beweis gestellt. Diese zuverlässigen Partner, und sicher noch viele andere, werden auch künftig die Eisenbahn in Deutschland mit erneuern und gestalten. Daß die Eisenbahner der DR als Neulinge in der Marktwirtschaft auch manchmal Lehrgeld zahlen mußten, war nicht immer zu vermeiden. So waren z.B. nicht alle Bieter an vorgenommenen Ausschreibungen für Bauvorhaben der Eisenbahn geeignet. Und von dem kurzzeitigen Klischee, daß mit der Einheit Deutschlands in jeder Beziehung aus dem vollen geschöpft werden konnte, wurden die Verantwortlichen vor Ort schnell geheilt. Es gab Schwierigkeiten bei Materialbeschaffungen. Kippwagen fehlten. Arbeitszugführer, Sicherungsposten, Arbeitszugloks waren nicht immer vorhanden. Am meisten aber belastete das Vorhaben die ungenügenden Sperrpausen zur Gesamtperrung der Strecke für größere Arbeiten im Gleis. Diese Behinderung für den Baudienst brachte Vorteile für den Fahrgast. Er mußte nur geringfügige Einschränkungen des Betriebes durch Umleiten von Zügen und Einführung von Schienenersatzverkehr hinnehmen. Mit der letzten Problematik wird auch weiterhin jeder Baueisenbahner leben müssen.

Wie schon dargelegt, reiften verschiedene Erkenntnisse in der Praxis sehr schnell.

Wie sollte ein zweites Gleis für eine Streckengeschwindigkeit von 100 km/h gebaut werden, ohne das andere Gleis, welches sich außerdem noch in einem schlechten Zustand befand, anzufassen? Also mußte auch jeweils das bereits vorhandene Betriebsgleis unter gleichen Bedingungen umgebaut werden.

Kann man neue Schutzschichten, neue Gleiskörper und neue Gleise auf auffällige Durchlässe verlegen? Nein. Folglich waren auch die Durchlässe

mit zu erneuern, ebenso Weichenheizungen, Wegübergangssicherungsanlagen und Bahnsteige bzw. Bahnsteigkanten. Bahnsteige und Bahnsteigkanten – spätestens an dieser Stelle sollten andere Partner der Baueisenbahner erwähnt werden: Der Bundesrechnungshof (BRH) bzw. die Beauftragten des BRH, die Mitarbeiter der Prüfämter. Deren Fragen und Auflagen waren für die DR-Baueisenbahner anfangs unverständlich und aus deren Sicht teilweise auch ungerechtfertigt. Oftmals jedoch haben die „unangenehmen“ Fragen in vielen Beziehungen geholfen, die entstehenden Kosten zu senken.

Beispielsweise waren alle Bahnsteige für eine Länge von 200 Meter konzipiert. Es war ein Verdienst der Prüfer, daß auch eine geringere Länge als ausreichend angesehen werden konnte. Damit hat der Bahnhof Mehltheuer den einzigen 200 Meter langen Bahnsteig, der nach der ursprünglichen DR-Forderung errichtet worden war. Die schon vorgenommenen Längenreduzierungen in Reuth (50 Meter), Gutenfürst (50 Meter verbleibender Bahnsteig) und analoge Überlegungen für Schönberg entsprechen ausreichend den heutigen Erfordernissen.

Die restlichen Leistungen, das sind die Umgestaltungen der Bahnhöfe Schönberg und Gutenfürst (einschließlich der Streckengleise bis zur Rbd-Grenze) werden im wesentlichen nach dem Fahrplanwechsel im Mai 1993 bis 1995 vorgenommen, da aus betrieblichen Gründen nicht alle Baumaßnahmen gleichzeitig durchgeführt werden konnten. Der Umbau dieser Bahnhöfe war in der Ursprungskonzeption des Lückenschlusses nicht enthalten. Andererseits stellte der Umbau der Bahnhöfe eine absolute Notwendigkeit dar, wenn durchgehend die Strecke mit 100 km/h befahren werden soll. Die anfangs aufgetretene Frage, ob der Umbau des Bahnhofs Gutenfürst überhaupt zum Lückenschluß gehört, erübrigt sich eigentlich, wenn man bedenkt, daß Gutenfürst in der Vergangenheit als Grenzbahnhof so konzipiert war, daß hier jeder Zug halten mußte. Nunmehr sollen nahezu alle Züge mit 100 km/h hier durchfahren.

Doch bereits vor Vollendung dieser Restarbeiten sind 49,4 Kilometer Gleis fertiggestellt worden.

49,4 Kilometer Gleis, das sind:

- rund 82.200 Stück Schwellen (500 beladene Güterwagen),
- rund 98.800 Meter Schienen und Weichenteile (270 beladene Güterwagen),
- rund 200.000 Tonnen Schotter (200 Ganzzüge),
- rund 140.00 Tonnen Kies (140 Ganzzüge),
- rund 60.000 Meter Entwässerungsanlagen.

Dieser bereits bewältigte Leistungsumfang in der relativ kurzen Bauzeit von ca. 2 1/2 Jahren mit den vielen gleichlaufenden Änderungen gibt Mut und Zuversicht für die Bewältigung der restlichen Leistungen auf dieser Strecke und der künftigen Aufgaben.

Bauablauf der Lückenschlußmaßnahme zwischen Plauen (Vogtl) und Schönberg (Vogtl)

Mit der Übergabeverhandlung am 24. Juli 1990 zwischen der damaligen Verwaltung Bahnanlagen und der Hauptabteilung Elektrifizierung und Investitionen der Reichsbahndirektion Dresden wurde die Komplexbauleitung Zwickau/Hetzdorf (heute Baulenkung Zwickau) mit der Bauüberwachung zum Wiederaufbau des zweiten Streckengleises zwischen den Bahnhöfen Plauen (Vogtl) ob Bf und Reuth beauftragt.

Die zum damaligen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Unterlagen gaben lediglich einen groben Überblick über die auszuführenden Bauleistungen. Als erste und einzige Grundlage stand ein ohne technische und technologische Grundlagen erarbeitetes Leistungsverzeichnis zur Verfügung.

Es enthielt die Abschnitte

- | | | |
|------------------------|-------------------------------|----------|
| – Bf Plauen (Vogtl) ob | – Bf Syrau (rechts und links) | |
| – Bf Syrau | – Bf Mehltheuer (rechts) | Baulos 1 |
| – Bf Mehltheuer | – Bf Schönberg (rechts) | Baulos 3 |
| – Bf Schönberg | – Bf Reuth (rechts) | Baulos 2 |

Konkrete Hinweise auf die Gestaltung der Bahnhöfe lagen nicht vor. Erst während der Baudurchführung wurde entschieden, daß auch das jeweilige Betriebsgleis mit zu sanieren ist.

Nach der relativen kurzen Vorbereitungszeit vom Juli bis September 1990 wurde am 17.9.1990 mit den ersten Oberbauarbeiten im Abschnitt Plauen – Syrau begonnen.



Schottereinbau für Verlegeplanum bei Kilometer 118,900 am 18. September 1990

Die Besonderheit in diesem Teilabschnitt war, daß bei früheren Unterhaltungsmaßnahmen das vorhandene Betriebsgleis nicht trassenrein gelegt werden konnte. Das hatte bei der Erneuerung des bestehenden und beim Aufbau des zweiten Gleises vier Gleisverschwenkungen zur Folge.

Am 15.10.1990 konnte die erste Verschwenkung bei Kilometer 117,850 ausgeführt und somit der erste Teilabschnitt in Betrieb genommen werden.



Linkes neues Streckengleis Plauen – Syrau am 19.10.1990 bei Kilometer 117,700



Wintereinbruch 1990/91

Nach einer weiteren Woche Bauzeit wurde am 22.10. die zweite Verschwenkung bei Kilometer 118,750 realisiert.

Wintereinbruch, Probleme bei der Materialzuführung und Nichtgewähren von Sperrpausen haben die Arbeiten so verzögert, daß 1990 eine Inbetriebnahme des linken Streckengleises zwischen Plauen und Syrau nicht mehr erreicht werden konnte. Nach einer weiteren Gleisverschwenkung war die durchgängige Inbetriebnahme des linken Streckengleises am 14.3.1991 möglich. Bis zum 31.7.1991 hatten die Bauschaffenden nun den Wiederaufbau des rechten Gleises und des Gleises 2 im Bahnhof Syrau vorgenommen. Es folgte der Umbau des Gleises 1 in Syrau zwischen dem 31.07. und 23.08. 1991. Nach dessen Fertigstellung konnte die DR den zweigleisigen Betrieb zwischen Plauen und Syrau aufnehmen. Umbau bedeutete gleichzeitig Rationalisierung. In Syrau wurden vier Weichen ausgebaut, da während der Baudurchführung festgelegt worden war, den Bahnhof Syrau in einen Haltepunkt zu verwandeln.



Umbau Gleis 2 am Haltepunkt Syrau am 27.07.1992

Teilweise parallel zu den Bauarbeiten zwischen den Bahnhöfen Plauen und Syrau erfolgte in der Zeit vom 8. Oktober 1990 bis 25. Mai 1991 der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises zwischen Syrau und Mehltheuer.

Neben den bereits erwähnten Baubehinderungen, wie im Abschnitt Plauen – Syrau, kamen hier noch die Probleme der sogenannten Baufeldfreimachung (nichtgeplante Umlegung von Starkstrom-, Sicherungs- und Fernmeldekabeln), Erschwernisse durch besondere geologische Bedingungen und die widrigen Witterungsverhältnisse als bauverzögernde Faktoren dazu.



Nicht geplante Umlegung von Kabeln aus dem Bahnbereich

Nur dadurch, daß der Bau während der Wintermonate nicht ruhte und daß selbst bei relativ starkem Frost Tiefbauarbeiten (Verlegung von Sickerleitungen) ausgeführt wurden, konnte die Betriebsaufnahme im Mai 1993 gesichert werden.

Für den zwischenzeitlichen Anschluß des rechten Gleises an den Bahnhof Mehltheuer mußte eine zusätzliche Bauweiche im linken Gleis eingebaut werden.

Unmittelbar nach Aufnahme des Eisenbahnbetriebes im rechten Streckengleis begannen der Rückbau und die Sanierungsarbeiten im linken Gleis. Auch hier haben die ungünstigen geologischen Bedingungen zu erheblichen Mehraufwendungen geführt.

Aushub von Rohrleitungen in der Bodenklasse 7 (Fels) und zusätzlicher Erd-

stoffaustausch zum Erreichen der Tragfähigkeit des Erdplanums konnten nur mit hohem technischen und technologischen Aufwand realisiert werden. Dennoch ging planmäßig am 12.12.1991 der zweigleisige Abschnitt zwischen Plauen und Mehltheuer in Betrieb.

Bereits acht Tage später war dieser Abschnitt für die neue Ausbaugeswindigkeit von 100 km/h freigegeben.

Um die Zweigleisigkeit zwischen Plauen und Mehltheuer herzustellen, mußten gleichzeitig umfangreiche Bauarbeiten im Bahnhof Mehltheuer ausgeführt werden.



Umgestaltung des Stellwerkes 1 am 25. Oktober 1991 auf Bahnhof Mehltheuer

Bis zum Jahresende 1991 wurden dabei fünf einfache und eine einfache Kreuzungsweiche aus- und sechs einfache und eine doppelte Kreuzungsweiche eingebaut. Desweiteren verlegte die beauftragte Firma das neue Gleis S 3 und errichtete den dazugehörigen Bahnsteig mit einer Länge von 200 Metern.

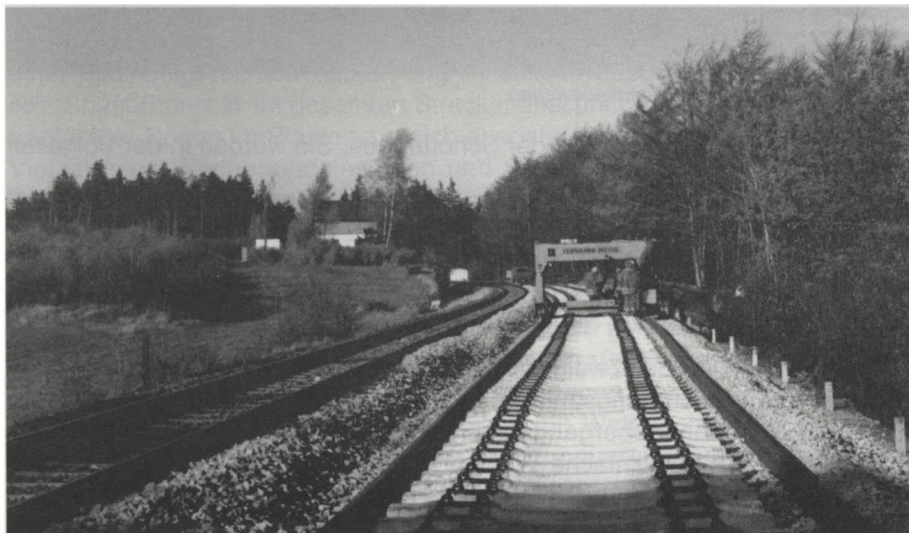
Dadurch, daß alle umzubauenden Weichen eine neue Lage erhalten haben und daß sich viele Signalstandorte änderten, mußten dazu auch alle Antriebsleitungen um- bzw. neu gelegt werden.

Auch die Bewältigung besonderer „Altlasten“ haben Auftragnehmer und -geber vor teilweise fast unlösbare Probleme gestellt. So z.B. kam es während des Umbaus einer Weiche zu einer unangenehmen Überraschung, als aus einer vorhandenen Entwässerungsleitung plötzlich große

Mengen Dieselkraftstoff austraten und damit eine Unterbrechung der Bauarbeiten von drei Tagen verursachte (Nachlässigkeiten bei der Entladung von Kraftstoffen durch die früher in Plauen stationierten GUS-Truppen). Gerade in dieser wichtigen Bauphase war der Bahnhof Mehltheuer von der Strecke Leipzig – Hof aus nicht bedienbar. Das hatte zur Folge, daß die Bedienung des Bahnhofs, und somit auch die Zuführung der Baustoffe, nur über die Strecke Werdau – Mehltheuer möglich war.

Nur mit enormen Anstrengungen der am Bau beteiligten Unternehmen und der Reichsbahndienststellen war es gelungen, die für 1991 vorgesehenen Arbeiten fertigzustellen.

Um die vorgegebenen Termine für die Realisierung des Lückenschlußvorhabens einzuhalten, begannen bereits 1991 die Bauarbeiten im Abschnitt Bahnhof Mehltheuer – Bahnhof Schönberg (rechts). Von Bauabschnitt zu Bauabschnitt begleiteten die Bauarbeiten der Umstand, daß die Ausführungsunterlagen nicht immer rechtzeitig zur Verfügung standen. Neu kam hinzu, daß ab Bahnhof Mehltheuer nach neuen Richtlinien für die technische Ausführung der Bauleistungen gearbeitet werden mußte. Mit der Einführung des bei der Bundesbahn üblichen Oberbaues und der Herstellung neuer Profile ergaben sich wesentlich höhere Massenbewegungen während des Tiefbaues. Nur als Vergleich: die Länge der Betonschwelle B 70 beträgt 2 600 Millimeter, die der vorher eingebauten BS 66 nur 2 270 Millimeter. Dies und die Verbreitung des Schotterbettes verdeutlichen, daß ein wesentlich breiterer Bahnkörper hergestellt werden mußte. Eine Folge war die Ver-



Einbau der B 70 ab Bahnhof Mehltheuer

längerung aller Durchlässe im gesamten Bauabschnitt. Während in den vorherigen Bauabschnitten noch Planumsschutzschichten mit einer Stärke von 200 bis 300 Millimeter eingebaut wurden, arbeitete man ab Bahnhof Mehltheuer mit einer Mindeststärke von 300 Millimetern.

Der Fahrplanwechsel 1992/93 brachten dem Fahrgast ein verbessertes Zugangebot und dem Baudienst jedoch weitere Verkürzungen der Sperrpauzen. Davon war die Entladung von Massenbaustoffen besonders betroffen. Allein im Juni fielen rund 25 Ganzzüge (je 1 000 Tonnen) mit Planums-



Massentransporte mit Selbstentladewagen

schutzschicht (PSS)-Material oder Schotter aus. Sie wurden in der Folgezeit bereitgestellt.

Die Arbeiten am rechten Streckengleis erstreckten sich von Juni 1991 bis 6. Juni 1992 (Inbetriebnahme). Die Arbeiten am linken Streckengleis und der Wiederaufbau des Gleises S 5 im Bahnhof Mehltheuer begannen im April 1992 und endeten am 18. September 1992.

Mit der Herstellung der Zweigleisigkeit nahm die DR gleichzeitig eine neue Bahn-übergangssicherungsanlage (BÜSA) am Posten 90 in Betrieb, erste EBÜT 80 (Eisenbahnübergangstechnik) Die Restarbeiten im rechten Abschnitt, Bauweiche – einfache Weiche 2 im Bf Schönberg – wurden in der Zeit vom 18.9. bis 3.11.1992 realisiert. Ab 6. November 1992 rollten die Züge auf beiden Gleisen bis zur Einfahrt Bf Schönberg mit 100 km/h.

Bauablauf der Lückenschlußmaßnahme zwischen Schönberg (Vogtl) und Reuth (b Plauen/Vogtl)

Nachdem im Jahre 1991 das Interimsgleis zwischen Schönberg – Reuth (rechts) abgebrochen war, begannen ab Februar 1992 im gleisfreien Planum die Tiefbauarbeiten.

Bei der Ausführung dieser Arbeiten waren besondere Zusatzleistungen:

- 3.300 Kubikmeter Bodenaustausch im Planumbereich
- Rammen einer 235 Meter langen Spundwand im Abschnitt Kilometer 138,1 bis Kilometer 138,335 zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit infolge Tieferlegens des Neubaugleises.

Parallel zur Ausführung der Tiefbauarbeiten begannen am 4.5.1992 die Gleisbauarbeiten. Trotz der enormen Zusatzleistungen im Tiefbau konnte in der Nacht vom 26./27.7.1992 die Anschwenkung an die Weiche 1 auf dem Bahnhof Reuth hergestellt werden.

Damit bestand nun Baufreiheit für die Erneuerung des linken Streckengleises zwischen Schönberg und Reuth, sowie des Gleises 4 (neu Gleis 2) im Bahnhof Reuth. Sofort nach der Inbetriebnahme des rechten Streckengleises baute eine Gleisbaufirma das alte Gleis ab. Bedingt durch die schwierige Personalsituation traten solche Behinderungen bei den Gleisabbrucharbeiten ein, die letzten Endes einen nochmaligen Einsatz des Gleisjochverlegekranes erforderlich machten.

Die Einhaltung des langfristig fixierten Termins der Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Schönberg und Reuth erforderte nunmehr einen konzentrierten Einsatz aller am Bau Beteiligten.

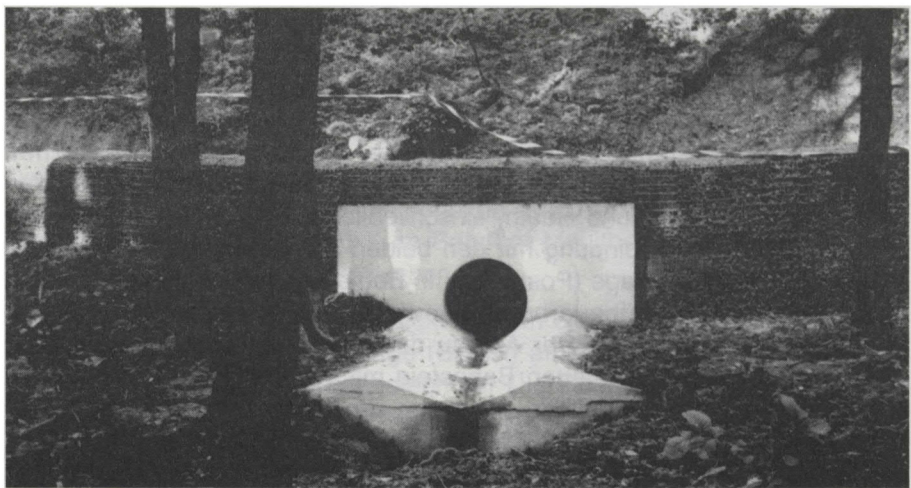
Bei der Ausführung der Gleistiefbauarbeiten waren wiederum zum Erreichen einer qualitätsgerechten Ausführung erhebliche Zusatzleistungen erforderlich. So mußten z.B. im gesamten Streckenabschnitt 6.270 Kubikmeter nichttragfähiger Boden im Planumbereich ausgetauscht werden. Nur durch eine Vielzahl von Wochenendeinsätzen und paralleles Arbeiten auf mehreren Tiefbau- und Gleisbaustellen konnte der geplante Zwischentermin 30.11.1992 für die Inbetriebnahme der beiden Streckengleise zwischen den Bahnhöfen Schönberg und Reuth, einschließlich Gleis 4 (neu Gleis 2), geschafft werden. In Verbindung mit den beiden Streckengleisen wurde eine weitere EBÜT 80 – Anlage (Posten 98) in Betrieb genommen. Hierzu waren umfangreiche Kabeltiefbauarbeiten, sowie Straßenbauarbeiten im Kreuzungsbereich, erforderlich. Der Aufbau des neuen Gleises 2 brachte dem Bahnkunden auch einen neuen Bahnsteig mit Wetterschutz, Beleuchtung, Lautsprecher- und Uhrenanlage. Nach der Erneuerung des Gleises 2 (neu Gleis 1), der Inbetriebnahme des Weichentrapezes auf dem Plauener Kopf, den Bau eines 50 Meter langen Bahnsteiges, sowie einer vollkommen neuen Gleisentwässerung wurden am 13. Mai 1993 die gesteckten Ziele für das Lückenschlußvorhaben – Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Bahnhof Plauen (Vogtl) ob Bf und Bahnhof Reuth (b Plauen/Vogtl) – erreicht.



Neuer Bahnsteig in Reuth

Auch auf dem Bahnhof Reuth waren zur Aufnahme des zweigleisigen Betriebes zwischen den Bahnhöfen Schönberg und Gutenfürst vielfältige Kabeltiefbau-, sicherungstechnische und fernmeldetechnische Arbeiten sowie auch Hochbauarbeiten im vorhandenen Empfangsgebäude auszuführen. So wurden z.B. außer neuen Signal- und Gleisfreimeldeanlagen eine Betriebsfernmelde 80-anlage installiert und der Fahrdienstleiter vom Stellwerk 1 zum Empfangsgebäude umgesetzt.

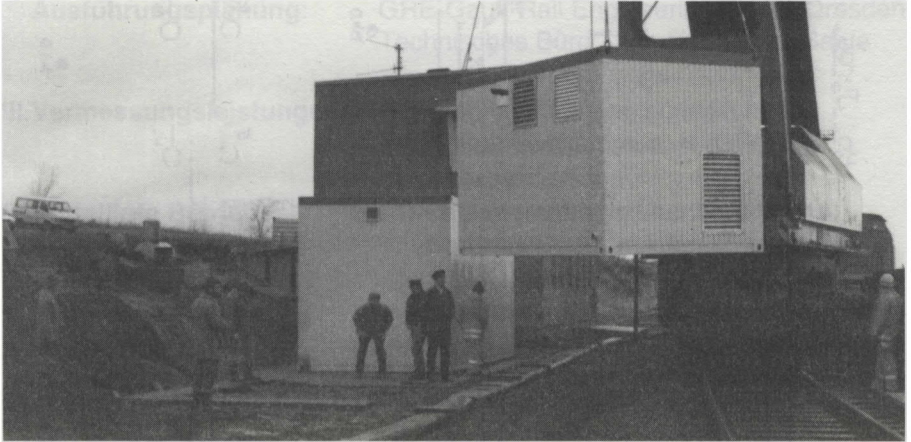
Im gesamten Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Plauen (Vogtl) ob Bf und Reuth (b Plauen/Vogtl) sanierten die Bauunternehmen insgesamt 20 Durchlässe bzw. errichteten sie neu.



Bau eines Durchlasses von Reuth

Ergänzende Maßnahmen

Auf den Bahnhöfen Mehltheuer, Schönberg und Reuth wurden alle vorhandenen Weichenheizungen auf Propangas umgerüstet. Mit der von der DB vorgesehenen Inbetriebnahme des Selbstblockes SB 60 Hof – Gutenfürst am 17.5.1993 sind auf dem Bahnhof Gutenfürst umfangreiche sicherungstechnische Anpassungsarbeiten notwendig. Dazu wurden bereits Anfang Dezember 1992 die Relais- und Stromversorgungscontainer montiert. Die nachträglich auf dem Bahnhof Gutenfürst konzipierten Gleisumbauarbeiten haben Ende März 1993 begonnen und werden Ende Mai 1994 abgeschlossen sein.



Relais- und Stromversorgungscontainer in Gutenfürst für Anpassung Selbstblock SB 60

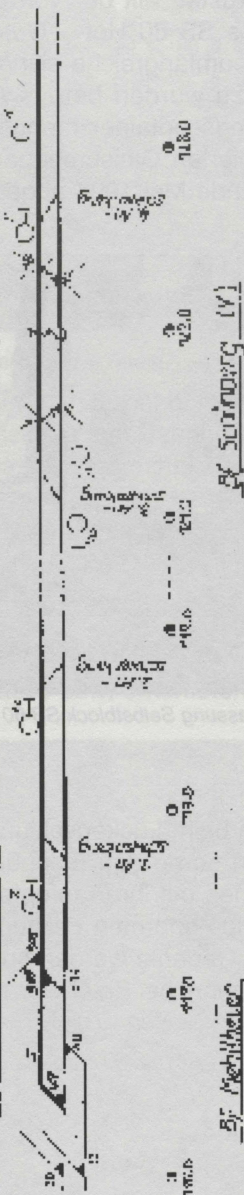
Dank

An dieser Stelle soll nicht versäumt werden, allen beim Lückenschlußvorhaben eingesetzten Bau- und Ausrüstungsbetrieben sowie den Eisenbahnern der betreffenden Fachdienste zu danken. Sie haben mit ihrer aufopferungsvollen und intensiven Tätigkeit zur Bewältigung des enormen Leistungsumfanges in der relativ kurzen Bauzeit beigetragen. Gedankt werden soll auch allen Anliegern, die für die Baumaßnahmen so manche Erschwernisse in Kauf nehmen mußten.

Prinzipiskizze der Lückenschlußmaßnahme Plauen-Reuth

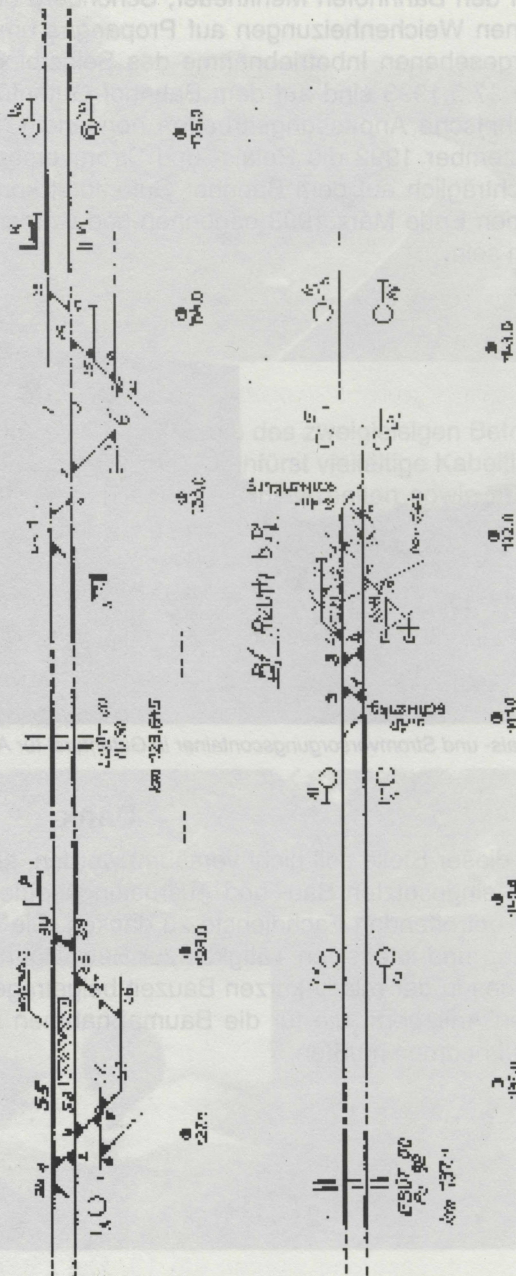
34. Murray (1956)

750,150



Dr. Mahalingam

Section 175



***Beim Lückenschlußvorhaben
Plauen (Vogtl) ob Bf-Hof (Saale)
zwischen Plauen und Rbd Grenze
eingesetzten Betriebe und Dienststellen***

- I. Auftraggeber und Baulenkung:** Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Dresden
Ab Neubau/Ausbau, Baulenkung Zwickau
- II. Entwurfs- und Ausführungsplanung:** EVDR/Bahn Consult GmbH Dresden
GRE-Gauff Rail Engineering GmbH Dresden
Technisches Büro Thea Huhnt, Hof/Saale
- III. Vermessungsleistungen:** Gesellschaft für Ingenieurleistungen
im Verkehrswesen m. b. H (GIV)
- IV. Beteiligte Betriebe:**
1. Bauunternehmen Leonhard Weiss GmbH & Co – Crailsheim
 2. Tief-, Straßen- und Ingenieurbau GmbH Plauen
 3. Hoch- und Tiefbau GmbH Weischlitz
 4. DFA Bauwesen (vormals Wismut)
 5. Bauunternehmen Andreas Baumann, Plauen
 6. VOBAG Bau GmbH Plauen
 7. HTM Bau GmbH Plauen
 8. Royer Bahnbau GmbH
 9. Knoll u. Co GmbH Leubnitz i.V.
 10. Bauunternehmen Bergbau GmbH & Co Tirschenreuth
 11. Sidla und Schönberger Erdbau-gesellschaft m.b.H. Schöllnach
 12. Scheidt & Bachmann GmbH Mönchengladbach
 13. Bauunternehmen Udo Oelßner, Mechelgrün
 14. Bewachungsunternehmen Josef Lügger Essen

15. Wach- und Sicherheitsdienst
Eisenmann GmbH Backnang
16. WSSB Verkehrstechnik
GmbH-Siemens Berlin
17. Pintsch-Barnag Dinslaken

V. Beteiligte Dienst- und Außenstellen der Deutschen Reichsbahn:

Bahnmeisterei Plauen
Instandhaltungswerk Brücken und Kunstbauten Plauen
Hochbaumeisterei Zwickau
Oberbauwerk Wülknitz, Oberbauschweißungen Radebeul
Anlagenbau für Sicherungs- u. Telekomm.-Technik Dresden
Instandhaltungswerk Sicherungs- und Telekommunikationstechnik Plauen
Starkstrommeisterei Aue
Reichsbahnausbesserungswerk Zwickau
Bahnbetriebswerk Reichenbach
Bahnbetriebswerk Gera
Bahnbetriebswagenwerk Zwickau, Wagenausbesserungsstelle Plauen
Baumechanik Radebeul

Situation zwischen Feilitzsch und Hof

Der im Netz der Deutschen Bundesbahn liegende ca. 7 Kilometer lange Streckenabschnitt Feilitzsch – Hof ist ein Teil der bis zum Kriegsende zweigleisigen Verbindung Leipzig – Hof. Das ehemals vorhandene zweite Gleis war ebenfalls nach dem 2. Weltkrieg demontiert worden. Zudem war das verbleibende Gleis zwischen den Bahnhöfen Feilitzsch und Hof zwecks günstiger Trassierung zum überwiegenden Teil auf den Bahnkörper so ausgemittelt, daß maximal mit 100 km/h gefahren werden konnte.

Noch im November/Dezember 1989 wurden bei der Bundesbahndirektion Nürnberg erste Überlegungen zum Wiederaufbau von Strecken zwischen Nordbayern und Thüringen bzw. Sachsen angestellt. Damit lagen der Zentrale der DB frühzeitig Konzepte für ein Lückenschlußprogramm vor. Unmittelbar nach dem Beschluß der Regierungskommission „Verkehrswege“ vom 6. Juli 1990 konnte somit auch der Auftrag für die Entwurfsplanung erteilt werden. Rund sechs Monate später, im Februar 1991, wurden seitens der Bundesbahndirektion die Entwurfsarbeiten abgeschlossen. Das ist ein kurzer Planungszeitraum, wenn man bedenkt, daß viele Planungsgrundlagen erst neu erarbeitet bzw. grundlegend aktualisiert und Rechtsunsicherheiten ausgeräumt werden mußten. Hierbei hat gerade das gute Einvernehmen mit der Regierung von Oberfranken und mit den Gebietskörperschaften das Vorhaben in jeder Weise gefördert.

Zu Beginn der Planungen 1991 verkehrten in diesem Streckenabschnitt je Richtung im werktäglichen Durchschnitt 11 Reise- und 6 Güterzüge sowie 2 Zustellfahrten zu den Gleisanschlüssen.

Der Bahnhof Hof und der Streckenabschnitt Hof – Feilitzsch wurden nach den Vorgaben des durchrationalisierten Zustandes (Rz 90) und im Rahmen der Optimierung der Güterverkehrsbahnhöfe untersucht. Danach galt der Fortbestand der drei vorhandenen Privatgleisanschlüsse als gesichert. Wegen des geringen Wagenladungsaufkommens wurde der Wagenladungstarifpunkt Feilitzsch aufgelassen und der Bahnhof in eine Blockstelle ohne Überleitungsmöglichkeit umgewandelt. Als Ersatz für die wegfallende Umfahrmöglichkeit im Ladebahnhof im Bahnhof Feilitzsch wurde im Gleisanschluß der Stadt Hof parallel zu den Streckengleisen eine separate Umfahrung mit einer Nutzlänge von ca. 100 m erstellt.

In dem 15 km langen Abschnitt Hof – Gutenfürst können die künftigen Qualitäts- und Leistungsanforderungen der Betriebsführung und Produktionsplanung nur mit dem Einbau einer angepaßten Streckenblockteilung erfüllt werden.

Mit dem Anwachsen der Verkehrsströme in der Relation Berlin/Dresden – Leipzig – Plauen – Hof – Nürnberg/Regensburg gewinnt die Strecke zuneh-

mend an Bedeutung. Aufgrund fehlender geeigneter Umleitungsstrecken sowie der knapp bemessenen Infrastruktur wurde für größere Instandhaltungsarbeiten oder Betriebsstörungen die Einrichtung eines Gleiswechselbetriebes vorgesehen. Damit können auch die Ausweichanschlußstellen im Gleis „Gutenfürst – Hof“ signaltechnisch in den Gleiswechselbetrieb integriert und für die signalmäßigen Überfahrten der Sicherheitsstandard und die Betriebsflüssigkeit noch erhöht werden. Für die Gleiswechselbetriebe wurden unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten (Neigung, Bahnübergänge) einfache mittige Streckenblockteilungen festgelegt.

Entwurfsplanung

Wie eingangs erwähnt, wurde das vorhandene Gleis in der Vergangenheit zwecks günstiger Trassierung auf dem vorhandenen Bahnkörper ausgemittelt. Die gegebenen Zwangspunkte im Stadtgebiet Hof – tiefe Einschnitte, hohe Dämme, der Viadukt über das Saaletal – haben im Zuge einer Variantenbetrachtung zur Trassierung gezeigt, daß keine wesentliche Erhöhung der angestrebten Geschwindigkeit von 100 km/h durch eine Trassierungsänderung mit vertretbarem Aufwand zu erreichen ist.

Lediglich im aufzulassenden Bahnhof Feilitzsch konnte durch eine Linienverbesserung auf ca. 400 m ein Geschwindigkeitseinbruch ausgeglichen werden.

Somit ergab sich als technisch wirtschaftlichste Lösung, die Strecke – mit Ausnahme vorgenannter Linienverbesserung im Bereich Feilitzsch – in alter Trasse mit 4 Meter Regelgleisabstand wieder aufzubauen.



Erste Streckenbegehung der Planungsgruppe im Juli 1990

Baumaßnahmen

Tief-, Brücken- und Oberbau

Nach Genehmigung des Entwurfs im Mai 1991 konnte schon zwei Monate später mit den ersten Bauarbeiten begonnen werden.

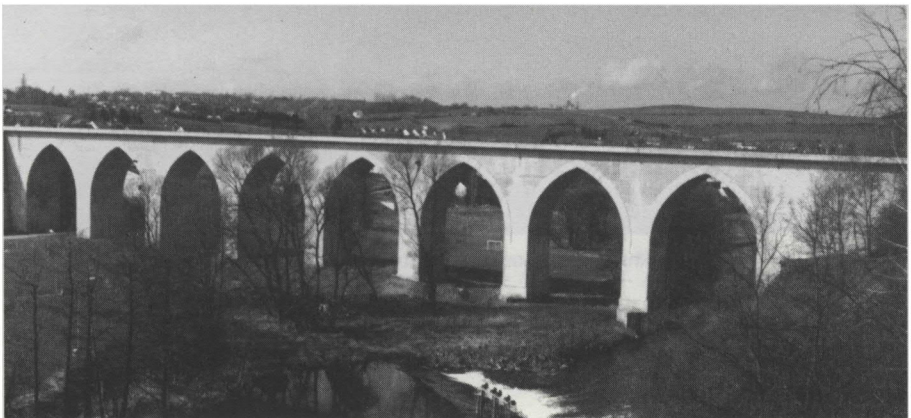
Der vorhandene Untergrund wird in der Trasse des wieder aufzubauenden Gleises bzw. in den Streckenabschnitten, in denen das vorhandene Gleis in die ursprüngliche Lage zurück verschwenkt werden mußte, weitgehend von anstehendem oder geschüttetem Lockergestein gebildet. Es weist meist einen relativ hohen plastischen Feinkornanteil (Schluff, Ton) und lockere Lagerung auf. Aufgrund der Bodenaufschlüsse wurde eine mindestens 30 cm starke Frostschutzschicht und eine 20 cm starke Planungsschutzschicht vorgesehen. Diese auf insgesamt mindestens 50 cm verstärkte Tragschicht war zudem erforderlich, da wegen zu geringer Sperrpausen im eingleisigen Streckenabschnitt der Materialtransport über den Bahnkörper längs des Betriebsgleises erfolgen mußte.

Parallel zur Verbesserung des Untergrundes sanierten die Baufirmen die Entwässerungsanlagen und erweiterten und ergänzten sie in den kritischen Bereichen.

Das wieder aufzubauende Gleis wurde mit S 54-Schienen auf Betonschwellen verlegt.

Für die Herstellung der Umfahrmöglichkeit in der Ausweichanschlußstelle des Privatgleisanschlusses der Stadt Hof war es erforderlich, eine Eisenbahnbrücke über den Regnitzbach um ca. 5 m zu verbreitern.

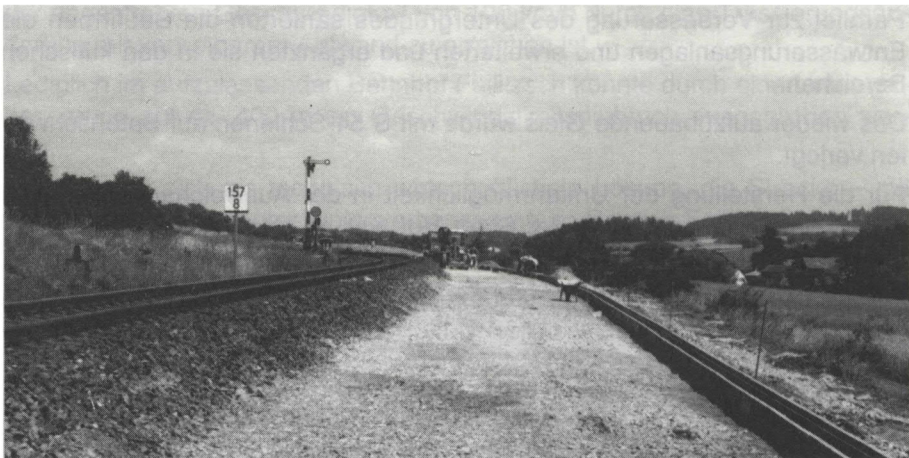
Der Viadukt über das Saaletal wurde noch vor der „politischen Wende“ ohne Einschränkung der Zweigleisigkeit saniert und bedurfte – sowie auch alle Straßenbrücken – keiner Anpassung.



Der Saaleviadukt bei Hof (Saale)



Streckenabschnitt vor Bf Feilitzsch; vor den Bauarbeiten



Streckenabschnitt vor Bahnhof Feilitzsch; Einbau der Frostschutzschicht



Gleis Feilitzsch-Hof km 158,4; Schotteranlieferung mit LKW

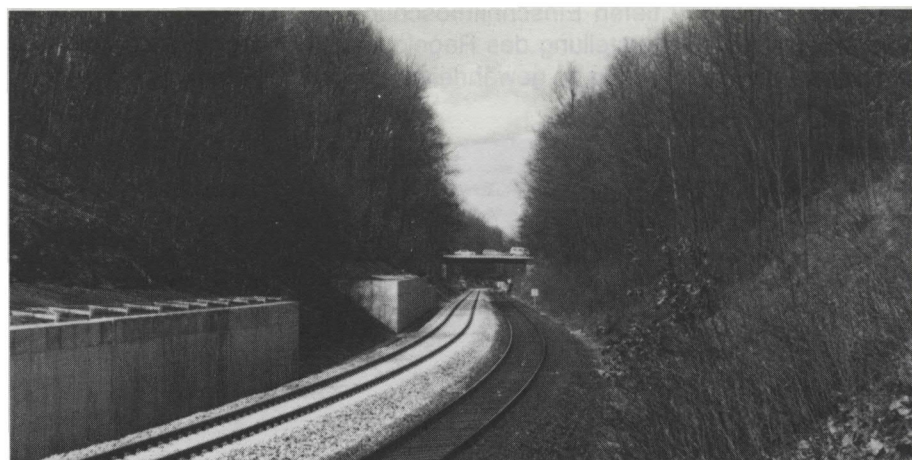
Erneuert werden mußte der überwiegende Teil der Schwergewichtsmauern am Fuße der relativ tiefen Einschnittböschung im Stadtbereich Hof. Hier wäre ansonsten bei Herstellung des Regelquerschnittes die Standsicherheit der Stützmauern nicht mehr zu gewährleisten gewesen.



Streckenabschnitt im Stadtgebiet Hof (Jahn-Brücke); vor den Bauarbeiten



Streckenabschnitt im Stadtgebiet Hof (Jahn-Brücke); zweites Gleis ist wiederhergestellt



Stadtgebiet Hof km 163,0; Erneuerung der Stützmauern im Einschnitt

Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Bereichsweise führten die Baumaßnahmen zu Eingriffen in die an die Bahnlinie angrenzende Vegetation. Sie waren auszugleichen. Es entstanden keine gravierende Eingriffe in die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch das Herstellen der Zweigleisigkeit. Die Einbindung der Bahnlinie bzw. deren Bauwerke in die Landschaft wurde durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen erreicht.

Günstig wirkte sich die Tatsache aus, daß die vorhandene Wegsamkeit der Bahnlinie genutzt und keine neues linienhaftes Bauwerk erstellt werden mußte. Es entstanden damit keine neuen Trenn- und Regelwirkungen.

Signalanlagen

Die Strecke zwischen den Bahnhöfen Gutenfürst und Hof wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Blockabschnitte mit den entsprechenden Signalen unterteilt. Weiterhin sind die signaltechnischen Einrichtungen für Fahrten im Gleiswechselbetrieb vorhanden.

Die hierfür sowie die für die Sicherung der vorhandenen Gleisanschlüsse auf der freien Strecke erforderlichen Schalt- und Überwachungseinrichtungen sind im bestehenden Stellwerk Hof (SpDr S 60 – Stw Baujahr 1974) sowie teilweise in einem gesonderten Schalthaus untergebracht.

Die Bedienung und Überwachung der Signale Gutenfürst und Hof erfolgt durch den Fahrdienstleiter im Bahnhof Hof Hbf.

Die mechanische Stellwerksanlage des Bf Feilitzsch aus dem Jahre 1959 wird mit Aufnahme des zweigleisigen Betriebes zurückgebaut.

Telekommunikationsanlagen

Entlang der Strecke Hof – Plauen liegt ein 130-paariges Streckenfernmeldekabel. Durch den Wiederaufbau des zweiten Gleises wurde an verschiedenen Stellen der Strecke dieses ca. 50 Jahre alte Streckenfernmeldekabel überbaut. Da die Armierung des Kabels bereits stark verrottet war, schied ein Ausgraben und Wiederverlegen aus. Somit war abschnittsweise die Verlegung eines neuen Kabels in einer neuen Trasse notwendig.

Im Rahmen der „Lückenschlußmaßnahmen DB/DR“ besteht außerdem ein eigenes Vorhaben zur Verbesserung der Telekommunikationsbeziehungen. Dieses Vorhaben beinhaltet Maßnahmen, die insgesamt zur besseren Gestaltung der Telekommunikationsstruktur erforderlich sind.

Kurzfristig wurden damit die Fernsprechnetze DB/DR über den Weg Nürnberg – Hof – Plauen – Dresden verknüpft.

Weiterhin waren in diesem Vorhaben alle die Maßnahmen enthalten, die an den vorhandenen örtlichen Fernmeldeanlagen durch die Bauaktivitäten aufgenommen. Hier galt es vor allem, diese Anlagen den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Dieses für die gegenseitige Kommunikation wichtige Bauvorhaben wurde im Bereich der Bundesbahndirektion Nürnberg schon im Jahr 1990 begonnen. Es umfaßt ein Kostenvolumen von ca. 14 Mio DM und soll 1995 abgeschlossen sein.

Bahnübergänge

Im Streckenabschnitt Gutenfürst – Hof sind heute noch drei höhengleiche, technisch gesicherte Bahnübergänge. Die Bundesstraße B 2, eine Kreisstraße in Feilitzsch und ein Feldweg zwischen Feilitzsch und Gutenfürst kreuzen die Bahnlinie.



Bahnübergang der Bundesstraße B 2 vor den Bauarbeiten

Im Rahmen der Behördengespräche zum Wiederaufbau des 2. Gleises wurden Lösungen für eine mittelfristige Beseitigung der Bahnübergänge angedacht.

Für die Lückenschlußmaßnahme wurde jedoch in Feilitzsch kurzfristig die Anpassung der technischen Sicherung bzw. die Automatisierung des Bahnüberganges notwendig, weil hier nach Auflösung kein örtliches Personal die Schrankenbedienung übernehmen kann.

Der vorgenannte Feldwegübergang wird nach Fertigstellung einer zwischenzeitlich geplanten Feldwegüberführung aufgelassen.

Planungsrechtliche Gegebenheiten

Für den Wiederaufbau des zweiten Gleises war kein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Für die Linienverbesserung im Bereich Feilitzsch sowie die Erweiterung des

Gleisanschlusses der Stadt Hof ist ein Planfeststellungsverfahren mit öffentlicher Erörterung durchgeführt worden.

In diesem Zusammenhang konnte aufgrund der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz im Bereich der Linienverbesserung aktiver und passiver Schallschutz vorgesehen werden. Die Schallschutzmaßnahmen führen dazu, daß die Geräuschsituation gegenüber der heutigen wesentlich verbessert wird. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die aktiven Schallschutzmaßnahmen in die Landschaft eingebunden.

Abschließende Betrachtungen und Dankeschön

Aufgrund der zahlreichen Bauzustände und kurzen Sperrpausen für Bauarbeiter erstreckte sich die Bauzeit bis Mai 1993.

Diese kurzen Sperrpausen im eingleisigen Abschnitt Hof – Plauen waren zum einen durch das wachsende Verkehrsaufkommen und zum anderen durch den Umleitungsverkehr über Hof – Plauen bedingt. Letzterer war zeitweise für den parallel abzuwickelnden Wiederaufbau der wichtigen Magistrale Nürnberg – Berlin erforderlich.

Ein guter Kontakt zwischen den Betriebsleitungen der tschechischen Staatsbahnen und der BD Nürnberg hat es möglich gemacht, planmäßig zu bestimmten Zeiten Züge über Marktredwitz – Eger nach Plauen zu führen, um für wichtige Bauzustände größere zusammenhängende Sperrpausen an Wochenenden zu ermöglichen. Dank gebührt auch allen Anliegern für ihr während der Bauzeit aufgebrachtes Verständnis. Aber auch den Fahrgästen soll gedankt werden. Insbesondere an Wochenenden nahmen sie Umleitungen von Zügen und Schienenersatzverkehr in Kauf.

Die Baulenkung wurde bahnseits der Regionalabteilung Hof, die Bauüberwachung der Bahnmeisterei Hof, unterstützt von Ingenieurbüros und Sonderfachleuten, übertragen. Vor Ort fanden enge Abstimmungen mit den Dienststellen der Reichsbahndirektion Dresden in Plauen statt. Sie wurden ergänzt durch regelmäßige Besprechungen und einem konstruktiven Erfahrungsaustausch auf Projektleiterebene.

Die Baukosten in Höhe von ca. 38 Mio DM lagen im veranschlagten Kostenrahmen.

*Beim Lückenschlußvorhaben
Bahnhof Plauen (Vogtl) ob Bf – Hof (Saale)
zwischen Hof und Feilitzsch eingesetzten Betriebe
und Dienststellen*

- I. Auftraggeber:** Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Nürnberg
- Projektleitung:** Bundesbahndirektion Nürnberg
Abteilung Fp 5
- Baulenkung:** Regionalleitung Hof
- Bauüberwachung:** Bahnmeisterei Hof,
Nachrichtenmeisterei Hbf
- II. Entwurfsplanung:** Ingenieurbüro Gauff Rail
Engineering GmbH & Co Nürnberg
- III. Landschaftspflegerische Begleitplanung, Umweltverträglichkeits-
studie, Bodenuntersuchung und Schallschutzgutachten:**
Ingenieur-Geologisches Institut
Dipl.-Ing. S. Niedermeyer Westheim
- IV. Bauausführende Firmen:**
- | | |
|--|------------------------------------|
| Fa Eichholz GmbH und Co
Bauunternehmen
Lauda-Königshofen | Oberbauarbeiten |
| Fa. Klee und Sohn
Hoch- und Tiefbau Hof | Tiefbauarbeiten/Brückenbauarbeiten |
| Fa. Josef Kluge GmbH
Bauunternehmung
Regensburg | Tiefbauarbeiten |
| Fa. Leonhard Weiss GmbH
und Co
Bauunternehmung
Niederlassung Nürnberg | Oberbauarbeiten |
| Fa. Johann Waldhelm GmbH
Bauunternehmung Nürnberg | Brückenbauarbeiten |

Fa. Schwabau
Bauunternehmung
Schwarzenbach (Saale)

Herstellen von Stützmauern

Fa. Bauer
Spezialtiefbau (GmbH
Schrobenhausen

Herstellung von Bohrpfählen für
Schallschutzwände

Fa. Siemens AG
VT 112 P 2
Braunschweig

Signaltechnik

Fa. Scheid und Bachmann
GmbH
Mönchengladbach

Bahnübergangstechnik

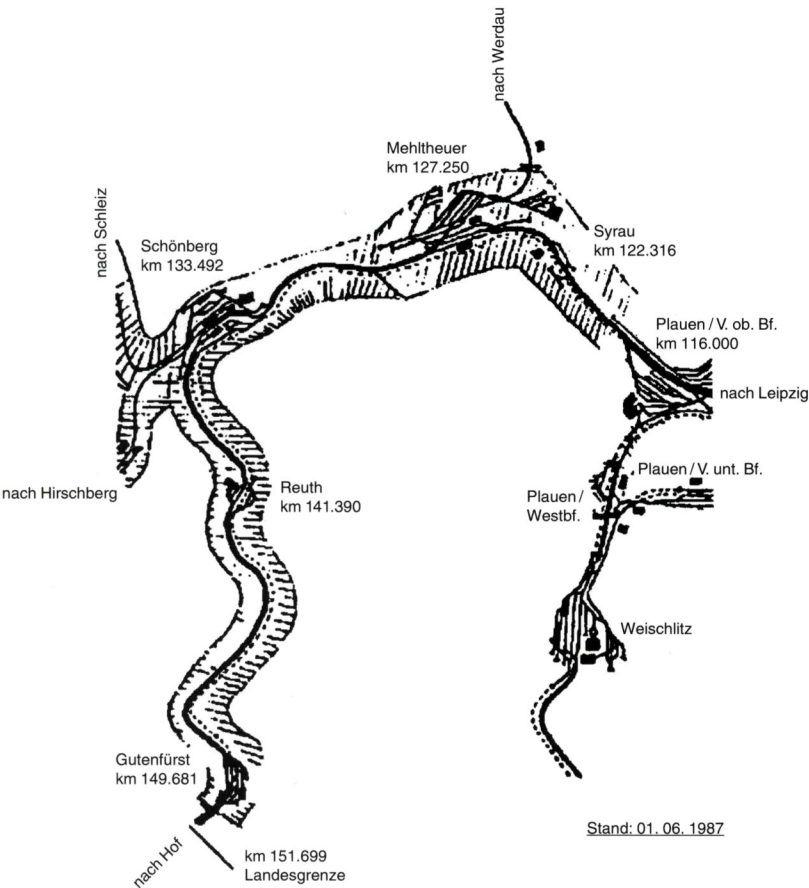
Fa. Reinhardt
Hersbruck

Fernmeldetechnik

Fa. Wach- und
Kontrolldienst
Oberfranken GmbH
Münchberg

Sicherung der Baustelle

Streckenübersichtskarte der Region



Stand: 01. 06. 1987



Saaleviadukt bei Hof (Saale)

**Unternehmen Zukunft
Die Deutschen Bahnen**

