

Die S-Bahn der Stadt

# Bad Altburg

+ umliegende Strecken

V1.0: S4 (Gardelegen – Zielitz), S55 (Bad Altburg Hbf – Airport-Terminals) und Bad Altburg Hbf – Nachteburg Hbf

V1.1: S5 (Bad Altburg Hbf–Stendal Hbf) und Fernbahn Bad Altburg Hbf – Stendal Hbf

V1.2: S6 (Gardelegen–Stendal Hbf) und Güterkreuz Bad Altburg Hafen

V1.3: S1 (Klammberg – Stendal Hbf) und Fernbahn Bad Altburg Hbf – Klammberg

V1.4: S2 (Salzwedel – Colb. -Letzl. Heide), S3 (Klammberg – Zielitz), Stendal hbf - Zielitz und Bad Altburg Hbf – Salzwedel

V1.5: ...

Offizielles Handbuch zur Strecke

**TEAM ENDSTATIONZUGSYNDROM PRAESENIERT:**

# **S-BAHN BAD ALTBURG - VI:**

**S4 (GARDELEGEN – ZIELITZ)**

**S55 (BAD ALTBURG HBF – AIRPORT TERMINALS)**

**BAD ALTBURG HBF – NACHTEBURG HBF**

©Dion Mertens - (Dijon-Senf), Team EndstationZugsYndrom

Vorwort

Inhalt

Strecke

Assets

Szenarien

Dokumente

Installation

Benötigte Payware/Freeware

Per Utilities

Manuell

Listen und Erklärungen

Betriebsstellen

Bahnhöfe, Haltepunkte, Anschlüsse...

Historie der Stadt Bad Altburg

S-Bahn Bad Altburg

Historie Liniennetz

Historie Fuhrpark

Liniennetzpläne

Danksagung

Sonstiges

Bekannte Fehler

Changelog

# VORWORT – Dion/DijonSenf

Am 09. März 2019 veröffentlichten wir unser Projekt „Nachteburg – Rannstadt / ProjektRoterKnopf“. Dies würde der Start für eine lange Reise werden, die noch immer andauert und auch so schnell nicht enden wird. Auf Basis von Nb-Rs und unserem ersten, eher gescheiterten Großprojekt „Brens-Bad Altburg“, entstand über mehrere Jahre hinweg eine eigenständige Welt, ein eigenes Universum, dem wir den ganz simplen Namen „Alternative Universe“ gaben.

Und nach 3 Jahren können wir endlich einen Schritt weitergehen und euch den nächsten Teil dieser Parallelwelt präsentieren:

## **Bad Altburg, dessen S-Bahn sowie die umliegenden Strecken.**

Bad Altburg, der riesige Mittelpunkt des besagten „Alternative Universe“. Hier kommen viele Erkenntnisse, Vorstellungen, Kindheitserinnerungen und – träume sowie Ideen zusammen. Es ist mit Abstand unser größtes Projekt unter dem Namen Team EndstationZugsYndrom, (sowie das längste und aufwendigste Vorhaben meines bisherigen Lebens.) Der Train Simulator und diese fiktionale Parallelwelt begleiten mich seit 2015 durch schlechte und schöne Zeiten des Lebens und damit länger als die meisten meiner besten Freunde, haben die Schule, das Abitur (2020) und eine ganze Pandemie (insofern die jetzt bald wirklich zu Ende geht) mit mir durchgestanden und werden mir wohl auch lange über meine aktuell laufende Ausbildung hinaus folgen. Ich bin mir sicher, hier genau das richtige Hobby gefunden zu haben, mit dem ich mein riesiges Interesse für die Eisenbahn und die Kreativität in meinem Kopf ausleben kann. Aber genug dazu.

Wollte ich die Strecke anfangs nur privat für mich und Freunde bauen, konnte mein Drang, etwas nur zu machen, wenn es auch anderen etwas bringen kann, mich doch noch dazu überreden, die Strecke irgendwann allen zur Verfügung zu stellen. Ich habe sehr viel Liebe und Herzblut in dieses Projekt gesteckt und hoffe, dass man das auch merken wird. Meine Motivation wird hoffentlich auch noch für die nächsten Phasen bis hin zur Veröffentlichung des letzten Meters an Schienen andauern, aber insofern nichts Schwerwiegendes in meinem Leben passiert, bin ich mir dabei eigentlich recht sicher. Leider konnte diese Motivation sich bei meinen Teamkollegen Gia und Niklas nicht halten. Auch wenn sie selbst nicht mehr oder zumindest wenig im TS aktiv sind, kann ich mich hier bei Fragen zum Bahnbetrieb immer auf Hilfe verlassen.

In der ersten Version können die Linien S4 (Gardelegen-Mitte – Zielitz) und die S55 (Bad Altburg Hbf – Airport Terminals) entdeckt werden, sowie die Anbindung anachteburg, die mir persönlich in der ersten Version sehr wichtig war, um die Verbindung zwischen unseren beiden größten Projekten herzustellen, sodass hier längere, wenn auch zweiteilige Szenarien möglich sind.

Auch sehr gefreut hatte ich mich über Christophs und Amisias Umbau von Brens-Bad Altburg zur „Kerbestrecke“, welche sich ja bekanntlich auch einen guten Ruf innerhalb der TS-Community ergattern konnte. Hier wurde nochmal das Beste aus unserem ersten, aus unserer Sicht verhaunenen Team-Projekt herausgeholt. Zusätzlich ist die Strecke auch noch eine absolute Seltenheit innerhalb des Freeware-Pools: Statt den aktuellsten Zustand darzustellen, in dem sich die Strecke befindet, versetzte man alles mal eben in die 90er zurück. Wir sind sehr dankbar für die Arbeit, die die beiden dort geleistet haben.

Im Gegensatz zu Brens-Bad Altburg war die neue Erweiterung ausachteburg hin zur Großstadt durchgeplant, berechnet und beruhte auf den Erkenntnissen, die wir über die Jahre hinweg angesammelt haben. Es mag nicht alles perfekt sein, es ist noch weit entfernt davon. Die Signalisierung ist wahrscheinlich eher Amateurhaft, der Gleisbau mag auch nicht der realistischste sein, auch die Szenerie hätte hier und da besser (bzw. weniger, um Ressourcen einzusparen) sein können, aber andererseits habe ich gesehen, dass die Strecke sich bereits im Betatest großer Beliebtheit erfreuen konnte.

Bevor es richtig losgeht, möchte ich aber noch darum bitten, diese ReadMe genauestens zu lesen, um alles zur Strecke zu verstehen und auch einen Blick auf die zusätzlichen Dokumente zu werfen. Wenn es dann noch weitere Fragen gibt, dann bin ich gerne über das Forum oder Discord zu erreichen (Dijon-Senf#7376).

# INHALT

## 1. DIE STRECKE

Die Strecke spalten wir in 3 Segmente:

Gardelegen – Bad Altburg Hbf, Bad Altburg Hbf – Nachtburg und Bad Altburg Hbf – Airport Terminals.

Nachfolgend wird jedes Segment ausführlich erklärt und beschrieben.

### 1. Gardelegen – Bad Altburg Hbf

Die kleine altmärkische Stadt Gardelegen ist der letzte größere Zwischenstopp auf der Reise von den westdeutschen Bundesländern in die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt. Hier halten RB35 und RE9 auf der Fahrt zwischen Wolfsburg, bzw. Hannover und Bad Altburg. Der Fernverkehr und die ein paar Güterzüge rauschen hier auf der Schnellfahrstrecke vorbei. Nur selten bleibt etwas im beschaulichen Gardelegener Güterbahnhof stehen. Hin und wieder sind es Militärzüge, die vom Anschluss an den Truppenübungsplatz Colbitz-Letzlinger Heide kommen oder dorthin fahren. Die wahre Besonderheit des Bahnverkehrs Gardelegens liegt aber in der S-Bahn, die am Bf. Abzweigt und in der Endstation Gardelegen-Mitte wendet, die direkt am Stadtgraben liegt, der die Altstadt umgibt.

In Richtung Westen stößt man hier innerhalb von 2 Kilometern schnell ans Ende der Strecke. In Richtung Bad Altburg streift man die dichten Eichen-, Linden- und Kiefernwälder des Gardelegen-Letzlinger Forst und stößt zuerst auf den S-Bahn-Haltepunkt „Kloster Neuendorf“, dessen Dorf kommunal noch zu Gardelegen gehört. Es folgt kurz darauf eine scharfe Links-Kurve, die Schnellfahrtrasse ist hier zu Ende. Eine Brücke quert die B188 und sobald man die andere Seite erreicht, befindet man sich im Stadtgebiet Bad Altburgs. Als erstes erwartet uns hier der Haltepunkt Bad Altburg Jävenitz, ein ehemaliges Dorf, dass über die Zeit immer weiter von der Großstadt eingenommen wurde. Ebenfalls beginnt ab hier eine Straßenbahn, die für KI-Verkehr genutzt werden kann.

Ca. 2km später erreicht man eine wichtige Abzweigstelle: Hannoversches Tor. Hier befindet sich sowohl eine S-Bahn-Station, als auch ein Ausweichgleis für Güterzüge. In Richtung Osten zweigen diese hier in Richtung Flughafen/Güterbahnhof/Hafen oder Bad Altburg-Nord ab. Diese Verbindungsstrecke dient auch als Umleitungsstrecke, ist aber in der ersten Version noch nicht nachgebildet. Außerdem wechseln am Hannoverschen Tor die Regionalverkehrszüge auf die Fernbahn über ein Überwerfungsbauwerk. Direkt dahinter folgt die Haltestelle BA-Schlossgarten, welche direkt neben besagtem Schlossgarten liegt. Hier halten sowohl S-Bahnen, als auch der Regionalverkehr.

Etwas weiter und hinter einer Rechtskurve kommt der letzte oberirdische Haltepunkt der S-Bahn: BA Berliner Park/Technikzentrum, welcher sich ebenfalls wie die vorhergegangene Station direkt an dem Objekt befindet, nach dem sie benannt ist. Noch an der Ausfahrt nimmt die Strecke die Fahrtrichtung „unten“ ein und bewegt sich unter die Erde, wo sie direkt an der Einfahrt zur Station Berliner Allee auf die Strecken der S1 und S2 von Mitte, Flughafen, Nord kommend und der S55 (Airport Terminals) trifft. Der Bahnhof Berliner Allee ist der mit Abstand teuerste und im Bau aufwendigste Tiefbahnhof des S-Bahn-Stammtunnels, da er nach oben offen und mit einem Glasdach bedeckt ist. Auch farblich wurde hier nicht gespart.

Währenddessen teilt sich die Fernbahn in 4 Gleise auf macht exakt das Gegenteil zur S-Bahn und steigt in die Höhe. Hier überqueren 2 der 4 Gleise der Strecke in Richtung Flughafen die aus Schlossgarten kommenden Gleise. Kurz darauf erreichen wir hier den riesigen Bad Altburger Hauptbahnhof. Auch der S-Bahn-Stammtunnel kommt kurz nach der Berliner Allee im unterirdischen Teil des Hauptbahnhofs an. Damit schließen wir dieses Segment ab.

Die nach Norden über den Flughafen führende Hauptstrecke ist noch bis Bad Altburg Mitte nachgebildet und kann bis dorthin befahren werden. Dazu gehört auch die Strecke der S1 und S2, die zwischen Berliner Allee und BA-Mitte noch Halt an der Station Technische Universität macht.

## 2. Bad Altburg Hbf – Nachtburg

Wir starten dort, wo das letzte Segment endete: Im Bad Altburger Hauptbahnhof. Im Untergrund trennt sich die S-Bahn von der S6 nach Stendal über den Hafen und der S1 und S5 nach Stendal über BA-Hornedorf/Messe. Der Haltepunkt „Platz des Friedens“ wird dabei von S2 und S4 ausgelassen. An der Oberfläche stoßen S- und Hauptbahn wieder aufeinander und führen nun parallel gen Süden. Besagte Hauptbahn trennt sich zuvor von der deutlich stärker befahrenen Trasse Richtung Hornedorf, Stendal und später Berlin.

Der erste Bahnhof in unserer Richtung nach Nachtburg ist Bad Altburg Westelbe. Hier halten lediglich RE3 im 30min-Takt, die S2 und die S4. Zunächst wird auf der weiteren Strecke der Südpark über einen Bahndamm überquert. Die Hochhäuser der sogenannten Uchtspringer Siedlung, von denen gut 30% Wohnheime sind, überragen die Kulisse. Hier befindet sich auch ein danach benannter S-Bahn-Haltepunkt. Nur wenige Meter später kreuzt die Güterumgehungsbahn die S-Bahn und bindet an die Hauptbahn, wo sie in das Weichenvorfelds des Bad Altburger Südbahnhofs mündet. An diesen Bahnhof wurde unter anderem auch die Bad Altburger U-Bahnlinie U2 angeschlossen.

Die in den frühen 90ern gebaute Trasse verschwindet hier direkt in die dichten Mischwälder der Colbitz-Letzlinger Heide, die vor allem aus Kiefern, Eichen und Linden bestehen. Die CLH ist das größte Heidegebiet Mitteleuropas, sowie das größte unbewohnte Waldgebiet Deutschlands. Zur stark besiedelten Region Bad Altburg stellt dies einen riesigen Kontrast dar. Im inneren der CLH besteht (leider) zusätzlich das drittgrößte militärisch-genutzte Gebiet der Bundesrepublik ([Mehr zur realen Colbitz-Letzlinger Heide](#)). Im Bahnhof an der neuen Siedlung des Militärstützpunktes der CLH endet die S2. Hier führen nun auch S-Bahn und Fernbahn wieder zusammen. Als Wende- und Abstellanlage wurde außerdem ein kleines, zweigleisiges Betriebswerk aufgebaut, in das die hier endenden S-Bahnzüge regelmäßig fahren, um die Pause dort zu verbringen.

Nach einigen weiteren Kilometern durch die Wälder und einen Tunnel erreichen wir die Felder am Rande der Heide und das kleine Dorf Burgstall der Verbandsgemeinde Elbe-Heide, zu der auch Angern, Rogätz und Zielitz gehören. Hier gibt es auf beiden Seiten Ausweichgleise, an denen auch die Bahnsteige des Bahnhofs Burgstall liegen. Diese dienen zum einen der S-Bahn, aber auch Güterzügen, um dem regelmäßigen Fernverkehr auf der Strecke zu entgehen. Der weitere Weg führt uns durch Felder, Weiden und zwei Tunnel unter den Hügeln der Colbitz-Letzlinger Heide. Es folgt ein Haltepunkt „Angern Ort“ am nördlichen Rand des Dorfgebietes, direkt dahinter spaltet die Strecke sich für den Abzweig Angern-Rogätz. Das Regelgleis in Richtung Bad Altburg überquert die aus Stendal kommende Strecke, auf der hauptsächlich die S3 und wenige Güterzüge verkehren. Beide Trassen führen im viergleisigen Bahnhof Angern-Rogätz in Fahrtrichtung Nachtburg/Zielitz zusammen. Die beiden mittleren Gleise aus Stendal bilden den Mittelbahnsteig, an dem S3 und S4 halten.

Nach der Verbindung zu einer zweigleisen Hauptstrecke geht es wieder über Felder zurück in die Ausläufer des Heidewalds. Von weitem aus sind hier bereits die majestätischen, weiß-gelb-grauen Kaliberge des größten Kalibergwerks Deutschlands in Zielitz sichtbar ([Mehr Infos zum realen Kaliwerk](#)). Es pendeln viele Arbeiter, Touristen und Bergsteiger zu diesen ungewöhnlichen, künstlichen Bergen. Hier befindet sich der kleine Güterbahnhof Zielitz, der allein für das bereitstellen und entgegennehmen von abfahrenden und ankommenden Güterzügen dient. Das Gelände des Kaliwerks, welches nicht nur ein reiner Bergbaubetrieb, sondern auch eine Weiterverarbeitungsanlage ist, kann weitgehend per Bahn befahren werden, um Güterwagen vor Ort zu beladen. Der sehr alte, verkommene Bahnhof von Zielitz befindet sich direkt südlich davon. Hier enden S3 und S4.

Unsere Reise führt uns weiter durch das Innere von Zielitz hindurch und am kleinen Dorf Farsleben entlang, während die Kirchtürme der Kleinstadt Wolmirstedt bereits am Horizont erscheinen. Der dreigleisige Bahnhof diente früher wendenden Zügen, heute wird er jeweils pro Richtung halbstündlich vom RE3 bedient, wenige Male am Tag auch von den RB22-Zügen nach und von Stendal.

Kurz hinter Wolmirstedt erwartet uns die dritte Besonderheit der Strecke: Die Bahnstrecke unterquert den Mittellandkanal in einem Tunnel. Wenige Kilometer östlich davon befindet sich das Wasserstraßenkreuz Elbe-Mittellandkanal mit der 918m langen Kanalbrücke über die Elbe, der längsten Trogbücke Europas ([Kanalbrücke Magdeburg](#)).

Links der Gleise befinden sich nun die Camping-Anlagen des „Naherholungszentrum Barleber See“, zu dem es vor längerer Zeit einen Haltepunkt gab, dessen Überreste noch immer vorhanden sind. Es folgt der Abzweig Nachteburg-Neustädter See, an dem die Strecke nach Haldensleben und Wolfsburg entgegen unserer Fahrtrichtung abführt. Gleichzeitig trifft die zweigleisige Güterbahn aus dem Gbf Nachteburg Nord auf uns. Hinter dem Abzweig folgt die sich im Bau befindende neue Station Neustädter See und kurz darauf der schon ältere Haltepunkt Nachteburg Rothenweiler. Direkt daneben befindet sich der besagte Gbf. Dieser besitzt 2 große Ein-/Ausfahrgruppen, und eine kleinere Gruppe, die vor allem für kurze Umläufe in Richtung Norden, beispielsweise nach Zielitz oder Haldensleben, sowie für die Bereitstellung von Wagengruppen genutzt wird, die entweder aus dem Hafen kommen oder dahin gebracht werden sollen. Der Hafen besteht aus mehreren entlang der Elbe verteilten Industrie-Anschlüssen unterschiedlichster Art.

Weiter südlich befindet sich das Neustädter Gleisdreieck, das die Bahnstrecken nach Berlin, Bad Altburg und Nachteburg Hbf miteinander verbindet. Hier ist gen Osten die Strecke bis zum Bahnhof Biederitz nachgebildet. In Richtung Nachteburg Hbf folgt Neustadt, der zweitgrößte Bahnhof der Stadt, der die Strecke aus Berlin mit der aus Bad Altburg zusammenführt. Beide führen von hier aus nur wenige Meter getrennt durch den Nachteburger Nordpark und schließen sich dann im Weichenvorfeld des Hauptbahnhofs zusammen. Hinter dem Nachteburger Hauptbahnhof sind noch die Stationen Elbkurpark (Richtung Dessau), Luckau und Süd nachgebildet (Richtung Rannstadt), sowie der kleine Güterbahnhof Nachteburg Mitte.

Das Segment endet damit und knüpft direkt an die Strecke „Nachteburg – Rannstadt ( - Göttlar)“ an, sodass die Fahrt hier fortgeführt werden kann.

### 3. Bad Altburg Hbf – Airport Terminals

Dieses Segment ist das kürzeste. Es beginnt ebenfalls im Bad Altburger Hauptbahnhof und führt zuerst durch die Station Berliner Allee. Hier trennt sich die Strecke von den beiden Ästen nach Westen (S4, S6, Schlossgarten) und Norden (S1, S2, Flughafen). Statt auch an die Oberfläche zu verschwinden, bleibt die Trasse jedoch im Tunnel. Hier gilt eine Maximal-Geschwindigkeit von 160km/h. Es folgt zuerst die Station BA-Mitte als Tiefbahnhof. Ebenso der nächste Haltepunkt Flughafen-Fernbahnhof.

Kurz dahinter enden die 160km/h und es geht in einen starken Linksbogen. Hier erreichen wir nun das kleine Weichenvorfeld des Kopfbahnhofs „Airport Terminals“. Dieser 2-gleisige Endbahnhof der S5/55 ist direkt mit dem unteren Teil des Flughafens verknüpft. Fluggäste und Flughafenbesucher erreichen die Stadtmitte und den Hauptbahnhof, sowie durch die Durchbindung der S5 nach Stendal und die Messe der Stadt Bad Altburg in kürzester Zeit.

## 2. DIE ASSETS

Für die Strecke wurden zahlreiche, einzigartige Assets gebaut. Die meisten davon kennt man bereits aus meiner [Objektsammlung](#), meinem [Schallschutzwand-Paket](#) sowie meinem [Werbetafelset](#). Doch auch neues ist dabei, so zum Beispiel der Magdeburger Sendeturm, den ich versucht habe nachzubauen. Dieser befindet sich logischerweise in Nachtburg. Für den Bad Altburger Hbf entstand ein eigenes Glasdach. Dieses ist mein mit Abstand größtes und aufwendigstes 3D-Modelling-Projekt. Und viele weitere Assets verstecken sich in den Ordnern, die mit der Strecke mitgeliefert werden. Es folgt eine Auflistung aller Ordner und deren Inhalte:

1. EZY/AlternativeUniverse: Dieser Ordner bildet die Basis der Strecke. Hier sind die Main-Dateien, die zum Beispiel auf die Bodentexturen verlinken oder die Streckenstartpunkte hinterlegt. Des Weiteren befinden sich hier KI-Zugverbände, die in einem KI-fähigen QuickDrive auftauchen, sofern das benötigte Rollmaterial vorhanden ist. Außerdem gibt es hier die angepasste Feste Fahrbahn (Rheda 2000) von RoterStein, unsere eigens erstellen Signal-bin-Dateien, spezielle TrackRules (z.b. für U-Bahn und Straßenbahn), Bahnhofsschilder, spezielle Objekte (z.b. Bahnhofsdach Bad Altburg, Dach Berliner Allee), VDE8-Tunnel von RoterStein, Werbeplakate, usw...
2. EZY/Bahnsteigobjekte: Unser Ordner für die [Objektsammlung](#) und [Schallschutzwände](#).
3. EZY/Gleisinfrastruktur: Sammelordner für alles, was mit Gleisen zu tun hat: [Meine Oberleitungen \(IPB-Masten, neue AW und RM-Masten für die TSC-OL, Stromschienen\)](#), meine eigenen Gleise (Feste Fahrbahn, Schmalspur 760mm und Schmalspur 1000mm), Signalzusatzbauteile, usw...
4. EZY/HIGS-Objekte: HIGS steht für Häuser, Industrie, Gewerbe, Sonstiges. Dieser Ordner ist speziell für Gebäude aus den 4 Kategorien. Hier befinden sich zurzeit nur der Sendeturm sowie die Läden der Berliner Allee.
5. EZY/ProjektRoterKnopf: Alter Basisordner der Strecken. Von hier werden noch Signal-bin-Dateien, Bahnhofsschilder und Trackrules benutzt.
6. EZY/Werbeplakate: Unser Ordner für das [Werbetafelset](#).

### 3. DIE SZENARIEN

Mit der Strecke werden 3 Standardszenarien und 2 provisorische QuickDrive-Szenarien mitgeliefert.

Anders als bei Nachteburg – Rannstadt haben wir uns bei dieser Strecke nur wenig auf den Szenarienbau konzentriert und hoffen darauf, dass die TrainSimulator-Community viele und bessere Szenarien baut, als wir es jemals könnten, so wie es auch bei Nachteburg-Rannstadt der Fall war.

Die beiden QD-Szenarien sind dazu da, damit erst einmal jeder die Möglichkeit hat, unabhängig von vorhandenem Rollmaterial, die Strecke zu erkunden.

Szenario	Spielerzug	Dauer	Befahrene Strecke
1-Mit leeren Wagen fährt's sich schön	BR204	45	Bad Altburg Süd – Zielitz
2-Ewiges Hin und Her	BR423 SBBA	30	S55 Bad Altburg Hbf – Airport Terminals
3-Spätschicht auf der S4	BR425 SBBA	60	S4 Gardelegen-Mitte - Zielitz

QD Nordwärts - Startpunkte: FV/NV Nachteburg Hbf / GV Nachteburg Gbf Mitte / GV Nachteburg Gbf Nord / GV Biederitz / S4 Zielitz / GV Zielitz / S2 Colbitz-Letzlinger Heide / S55 Bad Altburg Hbf

QD Südwärts – Startpunkte: FV/NV Gardelegen Bhf. / GV Gardelegen Gbf / S4 Gardelegen - Mitte / S55 Airport Terminals / S2 Bad Altburg Mitte / FV/NV Bad Altburg Hbf / GV Bad Altburg Süd / GV Zielitz

Im QD kommen keine KI-Züge vor. Es ist ein ausgeweitetes, detailreicheres QD durch ein Mitglied des Rail-Sim-Forums in Arbeit.

#### Benötigtes Rollmaterial für die 3 Szenarien

Payware	Szenario	Ersteller	Link
BR425	1, 2, 3	TSG	<a href="#">Link</a>
BR423	1, 2, 3	RWA	<a href="#">Link</a>
BR442	1, 2, 3	DTG	<a href="#">Link</a>
BR146.0	1, 2	Influenzo/Maik Goltz	<a href="#">Link</a>
InterCity2	1, 3	RailTraction	<a href="#">Link</a>
ICE4	3	3DZUG	<a href="#">Link</a>
Szenariopack3	1, 3	TrainTeamBerlin	<a href="#">Link</a>
Metronom	3	DTG	<a href="#">Link</a>
Verkehrspack Güterwagen	1, 3	3DZUG	<a href="#">Link</a>
Köln-Koblenz	1	DTG	<a href="#">Link</a>
BR204	1	DTG	<a href="#">Link</a>
<b>Freeware</b>			
BR442 S-Bahn Bad Altburg	1, 2, 3	Team EZY	<a href="#">Link</a>
BR425 S-Bahn Bad Altburg	1, 2, 3	Team EZY	<a href="#">Link</a>
BR423 S-Bahn Bad Altburg	1, 2, 3	Team EZY	<a href="#">Link</a>
vR Sdggmrss Pack 2.0	3	RailDesigns	<a href="#">Link</a>
201 740-8 und 202 280-4	1	Milchi	<a href="#">Link</a>

## 4. DIE DOKUMENTE

Mit der Strecke werden einige zusätzliche Dokumente mitgeliefert. Diese werden im Folgenden aufgelistet und erklärt:

1. Fahrplan des RE3  
Der RE3 nimmt auf der V1 den wichtigsten Platz im Regionalverkehr ein. Die Linie kann in Kombination mit Nachteburg-Rannstadt komplett befahren werden. Der Fahrplan stellt den Betrieb rund um die Uhr dar und ist dabei etwas einfacher gehalten im Gegensatz zu realen Fahrplänen.
2. Umlaufplan des RE3  
Zusätzlich kommt ein Umlaufplan dazu, der den Einsatz der Fahrzeuge auf der Linie darstellt. Auch hier gilt, dass dieser nur vereinfacht und nicht so komplex ist, wie reale Umlaufpläne.
3. Fahrpläne der S-Bahn Bad Altburg  
(In V1 noch nicht enthalten)
4. Umlaufplan der S-Bahn Bad Altburg  
(In V1 noch nicht enthalten)
5. Fuhrparkliste  
In V1 nur für den Regionalverkehr der Deutschen Bahn in Bad Altburg, Nachteburg und Rannstadt. (Außer für die S-Bahn). Wird in kommenden Versionen stärker ausgeweitet. (Wurde zum Großteil erstellt von Aaron und Kroneheit. Vielen Dank!)
6. Liniennetzplan  
Umfangreicher Liniennetzplan für die SBBA, sowie Nachteburg – Rannstadt (- Göttlar).
7. Fahrplan für Güterverkehrsleistungen  
Ein Fahrplan für verschiedene Leistungen von Güterzügen zwischen Rannstadt - Nachteburg – Bad Altburg und Querleben – Bad Spendau. (Erstellt von Aaron und Kroneheit, leichte Anpassungen von mir)
8. Gleisbelegungspläne  
Tabellen, die die planmäßigen Bahnsteige für Regional- und Fernverkehrsleistungen anzeigt.  
Vorhanden für Nachteburg und Bad Altburg (ab späterer Version auch für andere Bahnhöfe geplant).
9. Sonstiges, z.B. Karten von Bad Altburg

# INSTALLATION

## 1. BENÖTIGTE PAYWARE/FREEWARE

### Payware

Produkt	Ersteller	Link
Konstanz - Villingen	Maik Goltz	<a href="#">Steam</a>
Freiburg - Basel	PAD - LABS	<a href="#">Aerosoft</a>
European Loco and Asset Pack	Kuju	<a href="#">Steam</a>
Im Köblitzer Bergland v3 reloaded V2	SAD	<a href="#">Aerosoft</a>
Berlin - Leipzig	VirtualTracks	<a href="#">virtualTracks</a>
Münster - Bremen	VirtualTracks	<a href="#">virtualTracks</a>

### Freeware

Produkt	Ersteller	Link
Oberleitung	TrainSimContent	<a href="#">Rail-sim</a>
Hektometertafeln	TrainSimContent	<a href="#">Rail-sim</a>
PZB-Magneten	TrainSimContent	<a href="#">Rail-sim</a>
Gleisobjekte	TrainSimContent	<a href="#">Rail-sim</a>
H-Tafeln	TrainSimContent	<a href="#">Rail-sim</a>
Weichenmotoren/-Laternen	Schienenbus	<a href="#">Rail-sim</a>
Nebenbahnsignale	Schienenbus	<a href="#">Rail-sim</a>
HV-Kompakt-Signale	Schienenbus	<a href="#">Rail-sim</a>
HV-48-59-Signale	Schienenbus	<a href="#">Rail-sim</a>
PZB-Magneten	Schienenbus	<a href="#">Rail-sim</a>
Luftbrückenset 1.2 (Nur noch in der Rodachtalbahn vollständig enthalten)	Schienenbus	<a href="#">Rail-sim</a>
Formsignale	Schuster	<a href="#">Rail-sim</a>
KS-Signale	Schuster	<a href="#">Rail-sim</a>
HV-Signale	Schuster	<a href="#">Rail-sim</a>
Signalscripts/-trigger	Schuster	<a href="#">Rail-sim</a>
Formsignale	RLB	<a href="#">Rail-sim</a>
Grass Pack	Vulcan Productions	<a href="#">VulcanProd</a>
Tree Pack	Vulcan Productions	<a href="#">VulcanProd</a>
Radiomaster Vegetation*	Radiomaster	<a href="#">Rail-sim</a>
Ice-pak*	ice	<a href="#">Dutchsims</a> <a href="#">Rail-Sim</a>
Hagen-Siegen v3	doctorgep	<a href="#">Rail-sim</a>
Häuser*	Radiomaster	<a href="#">Rail-sim</a>
Bahnhofsgebäude*	Radiomaster	<a href="#">Rail-sim</a>
KS/HV Zwergsignale	CMDCornflakes	<a href="#">Rail-sim</a>
Objektsammlung	RoterStein	<a href="#">Rail-Sim</a>

\*Wichtige Info: Bei diesen Objekten kann es dazu kommen, dass noch immer einzelne Assets fehlen, da bei vielen anderen downloadbaren Inhalten im Internet bestimmte Objekte mitgeliefert werden, die es in den normalen Paketen nicht gibt.

Leider ist es sehr schwierig, herauszufinden, wo man diese Einzelobjekte findet.

Ich hoffe sehr, dass die meisten von euch bereits alle benötigten Assets besitzen.

# PER UTILITIES

1. Ordner „EZY\_SBahnBadAltburg\_V1“ entpacken
2. Öffne das Utilities-Programm im Railworks-Verzeichnis
3. Klicke auf „refresh“
4. Klicke auf „Install“
5. Wähle die beiden .rwp-Dateien „EZY\_SBBA\_STRECKE“ und „EZY\_SBBA\_ASSETS“ im Ordner „EZY\_SBahnBadAltburg\_V1“ und bestätige durch „öffnen“
6. Die Strecke wird nun installiert! Falls nötig noch Cache im TS leeren, dann kann die Reise beginnen.

## MANUELL

1. Ordner „EZY\_SBahnBadAltburg\_V1“ entpacken
2. Wähle die beiden .rwp-Dateien „EZY\_SBBA\_STRECKE“ und „EZY\_SBBA\_ASSETS“ im Ordner „EZY\_SBahnBadAltburg\_V1“ und entpacke sie (z.b. mit 7zip)
3. Durch die beiden rwp-Dateien sollten nun zwei gleichnamige Ordner entstanden sein. In diesen befindet sich einmal der Ordner „Assets“ und der Ordner „Content“
4. Diese beiden Ordner jetzt jeweils einzeln ins Railworks-Verzeichnis ziehen (...steamapps\common\RailWorks)
5. Falls Windows fragt, ob man Dateien ersetzen lassen will -> Ja
6. Die Strecke ist nun installiert! Falls nötig noch Cache im TS leeren, dann kann die Reise beginnen.

# LISTEN UND ERKLÄRUNGEN

## Betriebsstl-Abk. im AU nach Alphabet

LAL	- Aschersleben	LGA G	- Gardelegen Gbf
LANG	- Angern-Rogätz	LGAK	- Kloster Neuendorf
LANGO	- Angern Ort	LGAM	- Gardelegen-Mitte
LBAA	- BA Airport-Terminals	LGNB	- Gnoeben
LBAAH	- BA Alter Hafen	LGSW	- Groß Schwechten
LBABA	- BA Berliner Allee	LHAO	- Harzburg (Ostharz)
LBAF	- BA Flughafen Fernbahnhof	LHER	- Heeren
LBA G	- BA Gbf Hafen	LKA	- Klammberg
LBA GG	- BA Gbf Gleiskreuz	LKER	- Kerkau
LBAGT	- BA Götter-Therme	LMF	- Meßdorf
LBAH	- BA Hbf	LMGA	- Nahrstedt
LBAHM	- BA Hornedorf/Messe	LMGN	- Möringen (Altm)
LBAHT	- BA Hannoversches Tor	LMW	- Mahlwinkel
LBAHS	- BA Hbf S-Bahn	LNBH	- Nachtburg Hbf
LBAHU	- BA Heldenufer	LNBE	- Nachtburg-Elbkurpark
LBAJV	- BA Jävenitz	LNBN	- Nachtburg-Neustadt
LBAM	- BA Mitte	LNBNE	- Nachtburg-Neustädter See
LBAMZ	- BA Messezentrum	LNBL	- Nachtburg-Luckau
LBAN	- BA Nord	LNBR	- Nachtburg-Rothenweiler
LBAND	- BA Niendamm	LNBS	- Nachtburg-Süd
LBANP	- BA Neue Promenade	LPRZ	- Pretzier
LBAO	- BA Ostelbe	LRAD	- Rademin
LBAP	- BA Pilges	LRIT	- Ritze (Salzwedel)
LBAPF	- BA Platz des Friedens	LRT	- Rannstadt Hbf
LBAQ	- BA Querstedt	LRTA	- Rannstadt Airport
LBARB	- BA Ringbergallee	LRTD	- Rannstadt Domplatz
LBAS	- BA Süd	LRTF	- Rannstadt Flughafen
LBASG	- BA Schlossgarten	LRTG	- Rannstadt Hbf
LBASK	- BA Salzkurpark	LRTK	- Rannstadt Kölner Platz
LBAT	- BA Technikzentrum	LRTW	- Rannstadt West
LBATU	- BA Technische Universität	LS	- Stendal Hbf
LBAUS	- BA Uchtspringer Siedlung	LS G	- Stendal Gbf
LBAW	- BA Westelbe	LSCHO	- Schorstedt
LBAWS	- BA Willy-Brandt-See	LSFH	- Stendal-Hochschule
LBAX	- BA Kreuz Hafen	LSN	- Stendal Nord
LBAXS	- BA Hafeneinfahrt Süd	LSS	- Stendal-Stadtsee
LBEE	- Beese	LSSO	- Stendal-Südost
LBIF	- Bindfelde (b Sdl)	LSTD	- Strummendorf
LBOL	- Borstel (b Sdl)	LSV	- Stendal Vorbahnhof
LBRP	- Brunau-Packebusch	LSW	- Salzwedel
LBSE	- Barleber See	LSWB	- Stendal-Wahrburg
LBSP	- Bad Spandau	LSZ	- Solze
LBUS	- Burgstall	LTM	- Tangermünde
LBZ	- Biederitz	LTMW	- Tangermünde West
LCLH	- Colbitz-Letzlinger Heide	LTME	- Tangermünde Elbufer
LDK	- Demker	LTH	- Tangerhütte
LFKH	- Falkenstein/Harz	LWEI	- Weileben
LFL	- Fleetmark	LWEIB	- Weileben-Brunnenstadt
LGA	- Gardelegen Bhf.	LWLS	- Wolmirstedt
		LWUD	- Wulndorf
		LZI	- Zielitz
		LZI G	- Zielitz Gbf

# BAHNHÖFE, ANSCHLÜSSE, ABZWEIGE...

## **Angern-Ort (LANGO)**

Der kleine Haltepunkt wurde mit der Strecke zusammen erbaut. Gab es bisher zwar schon einen Bahnhof, der nach Angern benannt war, nämlich Angern-Rogätz, lag dieser zu weit entfernt, um gut von den Einwohnern der Gemeinde genutzt zu werden. Stattdessen wurde Angern-Ort erbaut, das im Norden des Dorfes liegt. Zuerst wollte man dem Haltepunkt den Zusatz „Nord“ geben, entschied sich dann aber doch anders. Hier halten die S-Bahnen der Linie S4 und nachts der RE3.

## **Angern-Rogätz (LANG)**

Der Bahnhof und Abzweig Angern-Rogätz war bis 1993 noch ein 2-gleisiger Haltepunkt mit einem Ausweichgleis in Fahrtrichtung Zielitz. Mit dem Umbau und Anschluss an die Neubaustrecke nach Bad Altburg verschwand jenes Ausweichgleis, stattdessen besitzt der Bahnhof nun 4 Gleise. Zwischen den mittleren Gleisen befindet sich der Bahnsteig für die S-Bahnen der S3 und S4. Fern- und Regionalzüge nach Bad Altburg können auf den äußeren Gleisen mit 160km/h an hier haltenden S-Bahnen oder wartenden Güterzügen vorbeifahren. Alle Züge aus Stendal werden grundsätzlich über die mittleren Gleise geleitet und nicht erst über die Weichen nördlich der Ausfahrtsignale.

## **[Bad Altburg] Berliner Allee (LBABA)**

An der Berliner Allee halten alle S-Bahnlinien bis auf die S3 (S1, S2, S4, (S5), S55, S6). Hier teilen sich in Fahrtrichtung Nord/West die Strecken der S1 und S2 nach Klammberg/Salzwedel, die S4 und S6 nach Gardelegen und die S5/55 in Richtung Flughafen auf. Der Bahnhof ist nach oben offen gebaut, liegt aber unter dem eigentlichen Erdboden.

## **[Bad Altburg] Hp. Berliner Park/Technikzentrum (LBAT)**

Meist nur als Hp Technikzentrum bezeichnet, dient diese Station für den S-Bahnverkehr der Linien S4 und S6 und ist in Fahrtrichtung Hauptbahnhof die letzte Betriebsstelle vor dem Stammtunnel.

## **[Bad Altburg] Hafeneinfahrt Süd (LBAXS)**

90% des Schienengüterverkehrs verkehrt über die Güterumgehungsstrecken Bad Altburgs. Im Süden beginnen diese direkt im Weichenbereich des Bahnhofs Süd. Hier führt ein Gleis in Fahrtrichtung Hbf nach rechts ab und stößt nach wenigen Metern auf den Betriebsbahnhof Hafeneinfahrt Süd. Dieser ist dreigleisig und dient grundsätzlich dazu, nach Süden verkehrende Züge vor dem eingleisigen Abschnitt auf den Gegenverkehr warten zu lassen. In Richtung Norden windet die Strecke sich zwischen Häusern hindurch, bis man dann den Gütertunnel erreicht, der das dicht besiedelte Stadtviertel Westelbe unterquert.

Bis 2030 soll aufgrund einer erwarteten Zunahme des Schienenverkehrs ein zweites Gleis bis Bad Altburg Süd die Strecke entlasten und das Zwischenhalten in LBAXS überflüssig machen.

## **[Bad Altburg] Hannoversches Tor (LBAHT)**

Die Station am Hannoverschen Tor ist betrieblich eine Haltestelle. Hier zweigt zum einen die Verbindungsstrecke zum Hafen und Flughafen ab, zum anderen trennt die Hauptbahn sich in separate Strecken für Regional- und S-Bahnverkehr auf. Außerdem gibt es eine Verbindungsweiche von der Hauptstrecke auf die hier beginnende SFS nach Hannover. Die Station an sich dient nur dem S-Bahnverkehr und besteht aus Gleis 2 (Züge Richtung Gardelegen), Gleis 1 (Züge Richtung Stadtzentrum) und Gleis 3 (Ausweichgleis für Güterzüge).

## **Bad Altburg Hauptbahnhof (Tief) (S-Bahn) (LBAHS)**

Der Unterirdische Bahnhof umfasst 5 Gleise, die allesamt ausschließlich von den S-Bahnen der Stadt Bad Altburg genutzt werden. Die Gleise 21 und 22 decken den Verkehr in Richtung Süden und Osten ab, 23 und 24 in Richtung Norden und Westen. Auf Gleis 25 halten und wenden ausschließlich Züge der S5 und S55. (Mehr dazu in der Datei „Gleisbelegungen\_AU“)

Der Stammtunnel wurde zwischen 2007 und 2012 errichtet. Zuvor fuhren die S-Bahnen über den oberirdischen Bahnhofsteil. 2023-24 wurde die neue Strecke der S6 angeschlossen. Da in den Planungsjahren nicht feststand, welche Züge künftig auf der S-Bahn eingesetzt werden und in den ersten 2 Jahren nach Fertigstellung noch Lokbespannte Doppelstock-S-Bahnen hier unten fuhren, wurde der Stammtunnel nach allgemeinen Vorschriften gebaut. Damit ist sämtlicher Zugverkehr zur Durchfahrt zugelassen, bis auf den Güterverkehr. Bisher gab es aber keine planmäßige durch den Tunnel führenden Fahrten von Regional- und Fernzügen. Auch in Zukunft soll der

unterirdische Bereich für nichts anderes als den S-Bahnverkehr erhalten. Er hat außerdem direkten Anschluss an die darüberliegende Straßenbahn und U-Bahn.

*Dass der Tiefbahnhof nicht direkt unter dem oberirdischen Teil des Hbfs liegt, hat nur technische Gründe. Leider lassen sich im TS Etagenbahnhöfe nicht fehlerfrei umsetzen. Theoretisch, wenn man Bad Altburg auf die echte Welt übertragen könnte, würde der S-Bahn-Teil direkt darunter liegen, was wir aus besagten technischen Gründen leider nicht umsetzen konnten...*

### **Bad Altburg Hauptbahnhof (LBAH)**

16 Gleise, 4 davon mit einer Maximallänge von 420 Metern. Der Hauptbahnhof von Bad Altburg muss täglich hohe Kapazitäten an Menschen aufnehmen. 8 Nahverkehrslinien (14 mit S-Bahn) bringen jeden Tag unzählige Fahrgäste an nahe und ferne Ziele. Bemerkenswert sind aber die 25 Fernverkehrslinien. Diese verkehren nicht nur national, sondern teilweise auch ins Ausland. Fast jeder Bereich Deutschlands und des nahen Auslands kann von hier aus Umstiegslos erreicht werden. Die Fernverkehrsgleise 3, 4, 13 und 14 sind fast dauerhaft ausgelastet. Teilweise müssen auch andere Gleise als Ersatz erhalten, um die Menge an Fernzügen zu kompensieren. Der Bad Altburger Hauptbahnhof ist der wichtigste Knotenpunkt auf den Achsen Nord-Süd und West-Ost vor Hannover, besonders auf den Relationen Hamburg-München und Berlin-Rhein-/Ruhrgebiet.

Von hier aus führen vier Strecken ab: nach Nachtburg im Süden, Wolfsburg/Hannover im Westen, Hamburg/Schwerin im Norden und Stendal/Berlin im Osten. In Richtung Osten und Westen verkehren die ICE-Züge mit bis zu 300km/h auf den Schnellfahrstrecken Berlin-Bad Altburg und Bad Altburg-Hannover.

Der Nahverkehr bedient jede Richtung mit einem Durchschnittstakt von 20-30 Minuten. In Richtung Süden verkehrt der RE3 mit einem 30-Minuten-Takt, in den Westen die RB35 und der RE9 (jeweils alle 60 Minuten), gen Norden RB21, RE19 und RE20 (ebenfalls jeweils alle 60 Minuten) und in Richtung Osten die RB34 (alle 120min), RE4 und RE19 (jeweils 60-Min-Takt).

Mehr zu den hier fahrenden Linien in der Datei „Gleisbelegungen\_AU“

Der Bad Altburger Hauptbahnhof besitzt ein 3-teiliges, den ganzen Bahnhof bedeckendes Stahl-Glas-Dach. Dieses wurde in den 20ern gebaut und in den 2010ern umfassend modernisiert und repariert. Die Größe des Bahnhofs, das Glasdach sowie der Verkehr im Minutentakt verleihen dem Bahnhof eine ikonische und überwältigende Wirkung, Vergleichbar mit Bahnhöfen in Berlin, dem Hamburger und dem Kölner Hauptbahnhof.

### **[Bad Altburg] Hp. Jävenitz (LBAJ)**

Der Haltepunkt Jävenitz ist die in südwestlicher Richtung letzte im Stadtgebiet gelegene Station. Sie wird ausschließlich von S4 und S6 angefahren und bietet bereits Umstiegsmöglichkeiten zu den Straßenbahnen und Bussen der BAVG.

### **[Bad Altburg] Bahnhof Schlossgarten (LBASG)**

Wird die Betriebsstelle Schlossgarten historisch noch als Bahnhof betitelt, erfüllt sie eher die Definitionen einer Haltestelle oder eines Haltepunktes. Kurz vor dem Bahnsteig zweigen zwei Weichen von der Hauptbahn ab und teilen diese in Fernverkehrs- und Nahverkehrsstrecke auf. Auf den Gleisen 1 und 2 verkehren RB35 und RE9, auf Gl. 3 und 4 die S-Bahnlinien S4 und S6.

### **[Bad Altburg] Süd (LBAS)**

Die südlichste Station des Bad Altburger Stadtgebiets liegt bereits kurz hinter der Ausfahrt aus den dichten Wäldern der Colbitz-Letzlinger Heide. Während das Stadtgebiet sich hier noch ein wenig in Richtung Südwesten erstreckt, sieht man östlich des Bahnhofs noch Ausläufer der mit Kiefern bewachsenen Hügel. In Süd halten sowohl S2, S4 und RE3, als auch die hier endende U2 der Bad Altburger U-Bahn. Im 8-gleisigen Bahnhof befinden sich westlich die beiden U-Bahn-Gleise, östlich die Bahnsteige der S-Bahn. Die Mitte wird aus zwei Durchfahrtsgleisen gebildet, jeweils links und rechts davon befinden sich Bahnsteiggleise, die gelegentlich auch für ausweichenden Güterverkehr genutzt werden.

### **[Bad Altburg] Uchtspringer Siedlung (LBAUS)**

Der kleine S-Bahn Haltepunkt befindet sich inmitten der hohen Wohnblöcke der Uchtspringer Siedlung, die nach dem kleinen Dorf Uchtsprünge benannt sind, welches hier einst nah gelegen hatte. Dort halten S2 und S4. Knapp 30% dieser Häuser sind Wohnheime und Sozialwohnungen, wovon etwa die Hälfte den Studenten der Universitäten zur Verfügung stehen, besonders die Studierenden der Allgemeinen Universität „Marie Kalinowska“, deren Fakultäten im Stadtteil Westelbe liegen, sind hier anzutreffen. Sehr auffallend sind die regenbogenfarbenen Schallschutzwände links und rechts der Gleise. Diese wurden im Rahmen eines Projekts im Jahre 2019 umgefärbt.

### **[Bad Altburg] Westelbe (LBAW)**

Bahnhof Westelbe ist die erste Station auf der Bahnstrecke in Richtung Nachteburg. Hier halten nur die 3 Linien RE3, S2 und S4.

Gleis 1-3 bilden dabei den Regionalverkehrsteil. Auf Gleis halten üblicherweise die RE3-Züge Richtung Nachteburg/Rannstadt, auf Gleis 2 und 3 die Züge in die Gegenrichtung.

### **Biederitz (LBZ)**

Das kleine Dorf Biederitz liegt im Osten Nachteburgs. Hier zweigt Güter- Nah- und Fernverkehr nach Norden in Richtung Burg und später Brandenburg, Potsdam und Berlin, sowie die Regionalbahnen und Militärzüge nach Loburg und Altengrabow ab. Angefahren wird der Bahnhof von RB37 und RB40, zeitweise auch vom RE1. Im Bahnhofsbereich der Strecke nach Burg befindet sich zusätzlich ein Ausweichgleis in der Mitte, das von Güterzügen genutzt wird. In Richtung Nachteburg überquert der Schienenverkehr den Elbe-Umflutkanal, in dem der kleine Bach Ehle fließt.

### **Burgstall (LBUS)**

Das kleine Dorf der Verbandsgemeinde Elbe-Heide liegt am Eingang zu den Wäldern der Colbitz-Letzlinger Heide. Aus Norden kommend, befindet man sich nach dem Tunnelausgang direkt innerhalb des Dorfgebietes. Der Bahnhof Burgstall ist durch zwei Dämme von den Wohnhäusern getrennt. Die Bahnsteige liegen an Ausweichgleisen, die von den hier haltenden S-Bahnen der S4 und Güterzügen genutzt werden.

### **Colbitz-Letzlinger Heide (LCLH)**

Hier befindet sich der Endpunkt der S2, sowie mancher S4-Verstärker-Umläufe. Mag man es auf den ersten Blick gar nicht erwarten, ist an diesem 6-gleisigen Bahnhof inmitten des Waldgebiets der CLH nicht wenig los. Das kleine Dorf, die Kasernen sowie Veranstaltungen auf Bundeswehrgebiet und des Militärmuseums ziehen viele Fahrgäste hierher. Am südlichen Ende des Bahnhofs befindet sich ein kleiner Betriebshof der S-Bahn, auf dem regelmäßig gewendet und pausiert wird. Hin und wieder verbringen manche Triebzüge auch einen längeren Aufenthalt hier. Der Bahnhof der CLH wurde Anfang der 1990ern auf einem alten Militärbahnhof errichtet, während zeitgleich die Verbindungs-Neubaustrecke nach Nachteburg gebaut wurde. Neben der S-Bahn hält hier noch der RE3. Auch bei Sonderfahrten ist der Bahnhof beliebt. In den meisten Fällen wird hier immer ein Zwischenhalt eingelegt.

### **Gardelegen Bhf. (LGA)**

Der "Hauptbahnhof" der Stadt Gardelegen. Ehemalig 5-gleisig, blieben nur die 3 durchgängigen Bahnsteige übrig. An Gleis 1 lassen sich die Überreste noch erkennen.

Dort fahren früher die Pendelzüge nach Bad Altburg und zum Militärstützpunkt bei Letzlingen.

Auf Gleis 1 fahren lediglich die S-Bahnen S4 und S6 Richtung Gardelegen Mitte (LGAM), selten wenden diese dort sogar, noch seltener lässt sich auch mal RB oder RE hier blicken. Des Weiteren fahren hier die Güterzüge zum Militärstützpunkt in der Colbitz-Letzlinger Heide durch.

Auf Gleis 2 verkehren planmäßig RB35 (Bad Altburg - Wolfsburg) und RE9 (Bad Altburg - Hannover). Hin und wieder fahren auch die S-Bahnen über diesen Bahnsteig.

Gleis 3 wird ebenfalls von RB35 und RE9 in Gegenrichtung befahren, sowie auch planmäßig von S4 und S6 gen Bad Altburg.

### **[Gardelegen] Industrie**

Nordöstlich Gardelegens, abzweigend von der Militärbahn nach Letzlingen, befindet sich ein Industrieanschluss an das Gewerbegebiet. Angeschlossen sind ein Bauunternehmen, das sich auf Schüttgut spezialisiert hat, sowie ein Stückgut-Umschlag, der vor allem durch die hier ansässige Kunststofftechnik und Holzunternehmen genutzt wird.

### **Gardelegen-Gbf (LGAG)**

Im Güterbahnhof von Gardelegen ist nicht viel los. Hier werden lediglich Züge aus Wagen der Gardelegener Industrie und dem Anschluss in Mieste, sowie von den am Güterbahnhof ansässigen Betrieben zusammengestellt. Meist werden diese nur weiter in Richtung Bad Altburg gebracht.

Außerdem erwähnenswert ist, dass der Gbf oftmals als Start- und Endpunkt für die Militärzüge aus Letzlingen dient.

### **[Gardelegen] Hp Kloster Neuendorf (LGAK)**

Das gleichbenannte Dorf zählt als Ortsteil Gardelegens. Hier halten lediglich S4 und S6 in beide Richtungen.

### **Gardelegen-Mitte (LGAM)**

Der Bahnhof G-Mitte zählt als Bahnhofsteil vom Bhf. Gardelegen. Er wurde lediglich als Endstelle für die S-Bahnen errichtet. Gleis 1 und 2 werden von den hier ausgehenden Linien S4 und S6 abwechselnd genutzt.

### **Letzlingen (LLZG) [IN V1 NICHT ENTHALTEN]**

Der Militärbahnhof Letzlingen wird wenige Male im Jahr von Militärzügen bedient. Er bindet das Gefechtsübungszentrum Heer an das Schienennetz an. Bis in die 80er wurde der Bahnhof von einer Regionalbahn angefahren, die in Gardelegen startete.

### **[Nachteburg] Elbkurpark (LNBE)**

Will man vonachteburg aus in Richtung Dessau, überquert man zuerst die Elbe und landet dann südlich des Erholungszentrums „Elbkurpark“. Auf dessen Gelände befindet sich ein Deponieberg, der auf der Südseite mit Solaranlagen besetzt wurde. Der Bahnhof an sich besteht aus 2 Durchgangsgleisen und 2 äußeren Bahnsteiggleisen. Hier hält stündlich der RE13.

### **[Nachteburg] Hafen**

Das Hafengebiet nachteburg erstreckt sich über einige Kilometer an der Elbe entlang. Hier befinden sich vor allem viele Umschlagpunkte zwischen Binnenschiff-, Straßen- und Schienenverkehr. Im Norden sind die Windkraftanlagenwerke des Konzerns ENERCON angeschlossen. Außerdem befindet sich hier ein alter Abstellbahnhof auf dem Gelände der DB Energie GmbH, auf dem hauptsächlich Bauzüge und Rangierloks der DB abgestellt sind. In Richtung Süden kommt man zum Betriebswerk der nachteburger Hafenbahn. Ein kleines Stückchen weiter, unter den Schienen nach Biederitz hindurch, erreicht man das Gelände des alten Hafens, das seit geraumer Zeit den nachteburger Eisenbahnfreunden e.V. gehört.

### **[Nachteburg] Gleisdreieck Neustadt**

Dies ist ein wichtiger Abzweigpunkt für Züge aller Art. Fern- und Nahverkehr trennt sich im Neustädter Bahnhof in Richtung Biederitz/Berlin und Bad Altburg auf. Aus Richtung Berlin kommende Güterzüge können die Verbindungskurve nutzen, um den Gbf Nord zu erreichen. Dies ist auch eine Alternativroute für Fern- Güterverkehr, sollte die Strecke Stendal-Rathenow-Berlin auf längere Zeit vollgesperrt sein, auch wenn man hierüber fast eine Stunde länger braucht.

### **[Nachteburg] Hauptbahnhof (LNBH)**

Der 8-gleisige nachteburger Hauptbahnhof ist das Herzstück des Schienenverkehrs im mittleren Sachsen-Anhalt. Hier enden, beginnen und halten 14 Nahverkehrs- und 10 Fernverkehrslinien. Zeitweise sind die Abstände der haltenden Züge gering, weshalb Pünktlichkeit hier sehr wichtig ist. Besonders in den Harz ist der Takt hoch, aber auch nach Rannstadt und Bad Altburg kommt man von hier aus durchschnittlich alle 30 Minuten. Eine Übersicht darüber, welche Linien an welchen Bahnsteigen halten, gibt es im Dokument „Gleisbelegungen\_AU“. Aus dem Bahnhof führen 8 Trassen ab: Die alte Industriebahn gen Nordwesten, das Betriebswerk nachteburg, die alte Strecke nach Neustadt (und weiter nach Biederitz), die neue Trasse nach Neustadt (und weiter nach Rothenweiler), die Strecke nach Dessau, die Verbindung zum Gbf Mitte, die Regional- und Gütertrasse nach Nb-Süd und die hier beginnende SFS nachteburg-Rannstadt.

Platz zum Ausbau des Bahnhofs ist jedoch nicht, obwohl gerade die abzweigende Strecke nach Dessau ein weiteres Gleis vertragen könnte.

### **[Nachteburg] Luckau (LNBL)**

Der kleine Haltepunkt wurde früher lediglich stündlich von der S6 (bis Dez. 2022) und von bestimmten Regionalbahnen bedient. Seit Dez, 2022 übernimmt die RB22 den stündlichen Zwischenhalt in Luckau.

### **[Nachteburg] Mitte Gbf (LNBGM)**

Der kleine Güterbahnhof südöstlich des Hauptbahnhofs wurde für die ansässige Industrie an der Elbe erbaut. Hier befindet sich heute nur noch ein Container-Umschlag. Die meisten Züge nutzen den Gbf Nord, meist werden auch kurze Güterwagenzüge mit Rangierloks von dort zum Gbf Mitte gezogen. Außerdem wird er gern für Zwischenhalte und Pausen von Güterzügen genutzt.

### **[Nachteburg] Neustadt (LNBN)**

Der zweitgrößte und -wichtigste Bahnhof Nachteburgs liegt im Stadtteil Neustadt. Hier trennen sich die Streckenäste nach Bad Altburg und Berlin. Der Bahnhof ist in 2 Bereiche unterteilt. Im unteren Bereich halten die Bahnen in Richtung Nb-Rothenweiler/Bad Altburg (RB22, RB36, RE3, RE6), im oberen die Züge in Richtung Biederitz/Berlin (RB37, RB40, RE1). Fernzüge halten hier nur Ersatzweise. Der untere Bereich wurde in den 80ern über eine neue Trasse mit dem Nachteburger Hbf verbunden, die die beiden Gleise des oberen Bereichs zum Hbf entlasten sollte. Beide Trassen führen zeitweise einige Meter voneinander entfernt Richtung Süden.

### **[Nachteburg] Neustädter See (LNBNE)**

Der Abzweig Neustädter See verbindet den Gbf Nord, die Strecke nach Wolfsburg und die Hauptbahn nach Bad Altburg miteinander. Die zweigleisige Trasse aus dem Güterbahnhof führt hier auf besagte Hauptstrecke. Gleichzeitig zweigt die eingleisige, unelektrifizierte Strecke nach Wolfsburg ab, auf der RB36 und RE6 verkehren. 2026 soll hier zusätzlich ein Haltepunkt für alle Regionalzüge in Richtung Nachteburg entstehen.

### **[Nachteburg] Nord Gbf (LNBGN)**

Der Güterbahnhof Nachteburg-Nord befindet sich in den Stadtteilen Gewerbegebiet Nord und Rothenweiler. Er besitzt eine Einfahr- und eine Ausfahrgruppe und eine zusätzliche Ein- und Ausfahrgruppe, die vor allem dem Güter- und Rangierverkehr am Hafen, nach Haldensleben und nach Zielitz dient. Der Gbf hat lange seine größten Zeiten hinter sich, was man an den vielen vorhandenen Überresten gut erkennbar ist. Der Gbf ist direkt mit dem Nachteburger Hafen verbunden. Der Großteil des von oder nach Nachteburg fahrenden Güterverkehrs hat hier seinen Start- oder Endpunkt. Aufgrund der Industrievariation am Hafen sind hier grundsätzlich fast alle Güterarten anzutreffen, Stückgut und Flüssige Güter sind jedoch am häufigsten.

### **[Nachteburg] Rothenweiler (LNBR)**

Direkt am Gbf Nord, aber klar getrennt davon, liegt der zweigleisige Haltepunkt Rothenweiler. Hier verkehren RB36 und jeder zweite RE3 sowie die einzelnen Fahrten der RB22 nach Stendal.

### **[Nachteburg] Süd (LNBS)**

Dieser viergleisige Bahnhof wird von allen hier verkehrenden Regionalzügen angefahren. In Richtung Süden bzw. Westen teilt sich die Strecke nach Bad Spandau, Oschersleben und Hemstedt auf. Gleis 4 wird dabei nur von RE11/21 bzw. dem HBX genutzt, nur zeitweise auch von der RB22. Der RE3 verkehrt immer von Gleis 2. Südwärts verkehren alle Züge auf Gleis 1. Linien, die aus Oschersleben oder Helmstedt kommen auf Gleis 2. Güterzüge fahren über Gleis 3 und 4 und in Richtung Nachteburg Hbf über Nb-Luckau.

### **Wolmirstedt (LWLS)**

Wolmirstedt ist eine Kleinstadt nördlich Nachteburgs. Bis in die 90er wendeten hier Regionalbahnen, doch diese Zeit ist lange vorbei. Wolmirstedt wird alle 30 Minuten vom RE3 bedient, 4x pro Tag und Richtung von den Langläufern der RB22 nach Stendal und zurück. Gleis 3 wird nur noch in Ausnahmefällen vom Personenverkehr genutzt, sonst nur als Ausweichmöglichkeit durch Güterzüge. Früher zweigte in Richtung Norden eine kleine Industriebahn ins Gewerbegebiet Wolmirstedts ab. Auch einen Industrieanschluss und kleinen Güterbahnhof gab es am Bahnhof, wovon man heutzutage noch einige Überreste erkennen kann.

### **Zielitz (LZI)**

Ein recht sonderlicher Bahnhof ist im kleinen Dorf Zielitz zu finden. Nicht nur, dass er neben zwei mehreren Dutzend Meter hohen, künstlichen, weißen Kalisandbergen steht, auch das scheinbare Datum der letzten Sanierung liegt mehrere Dutzend Jahre zurück. Vom Bahnhofsdach blieb nur das Gerüst übrig, auch die Möblierung scheint in der Zeit stehen geblieben zu sein. Und dennoch wenden S-Bahnen der S3 und S4 und halten RE3 und RB22 regelmäßig hier. Der Bahnhof ist dreckig und zerfallen, eine Komplettsanierung soll bis 2030 vollzogen sein.

### **Zielitz Gbf (LZIG) und Kaliwerk Zielitz**

Inmitten zwischen zwei weißen, künstlichen Sandbergen befindet sich der Güterbahnhof Zielitz, der natürlich mit diesen in Verbindung steht. Güterwagen aus dem Kaliwerk werden hier zusammengeschoben und abgeholt oder angeliefert und im Werk verteilt. Die Kaliwerke holen nicht nur die wertvollen Salze aus der Erde, sondern verarbeiten Sie zum Großteil auch weiter. Die meisten hier anfallenden Güter werden über die Schiene versendet, kein Wunder also, dass das gesamte Industriegelände mit Schienen ausgestattet ist. Hier fahren täglich Güterzüge ab, bzw. kommen hier an.

# HISTORIE DER STADT BAD ALTBURG

## Kurze Biographie zur Stadt BAD ALTBURG

Bundesland:	Sachsen-Anhalt
Einwohner:	ca. 1.472.000 (2022)
-Bevölkerungsdichte:	2.251 Einwohner je km <sup>2</sup>
-EW Ballungsraum:	ca. 1,6 Mio.
Fläche:	487km <sup>2</sup>
-Wasserfläche:	42,3km <sup>2</sup> (8,6%)
-Höchster Punkt:	...
Höhe:	50m über NN
Kfz-Kz:	BAB
Postleitzahlen:	39550 - 39597
Stadtgliederung:	45 Stadtteile
Oberbürgermeister:	...
Telefonvorwahl:	039

Die Großstadt Bad Altburg ist nach Berlin, Hamburg und München die viertgrößte und eine von fünf Millionenstädten Deutschlands. Sie befindet sich geographisch in der mittleren südlichen Altmark am nördlichen Rand der Colbitz-Letzlinger Heide und zählt zu den Elbstädten, da der Fluss direkt durch die Innenstadt fließt. Die Stadt ist ein eigener Landkreis, der an den Altmarkkreis Salzwedel, Stendal und Börde grenzt. Sie ist heute die Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts und war bis 1990 vor der Zusammenführung Ost- und Westberlins in der Theorie die größte Stadt der DDR. Bad Altburg blickt auf eine mehr als 1000 Jahre dauernde Geschichte zurück, als Erzbistum, Kriegsschauplatz, aufstrebende Industriestadt und heute als Kultur-, Technik- und Messestadt. Jährlich finden hier mehrere dutzend Ausstellungen, Messen, Conventions und Festivals statt. Sie besitzt außerdem den zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands mit 20,3 Mio Tonnen an umgeschlagenen Gütern. Die Stadt liegt sowohl direkt auf der Magistrale Ost-West, von Berlin zum Ruhrgebiet, als auch auf mehreren Verbindungen der Nord-Süd-Achse.

Anders als im Westen Deutschlands ist es für ostdeutsche Städte typisch, keine Vorstadtgürtel und ausgeweiteten Ballungsräume zu besitzen, mit Ausnahme von sächsischen Städten. In der Nähe Bad Altburgs liegen lediglich 2 Kleinstädte (Stendal und Gardelegen) und viele mittlere und kleine Gemeinden (z.B. Klammberg, Tangermünde). Im näheren Ballungsgebiet der Stadt leben damit ca. 1.600.000 Menschen.

Stendal, die zweitgrößte Stadt der Altmark, wird weithin als Geschwisterstadt Bad Altburgs bezeichnet. Sie liegt nur wenige Kilometer östlich der Stadtgrenzen und ist seit Jahrhunderten die wichtigste Partnerstadt.

Im Jahre 967 wurde erstmals „die Siedlung Altburgs“ in einem Brief erwähnt, als Kaiser Otto I. (912–973) und Papst Johannes XIII., die Gründung des Erzbistums Bad Altburg sowie des Bistums Merseburg, des Bistums Meißen und des Bistums Zeitz beschlossen. Der Name Altburg lässt sich vermutlich auf eine Burg zurückführen, die bereits zur Gründung der Siedlung kaum noch intakt war und viel Zerstörung erlebt hatte. Diese befand sich ungefähr dort, wo heute Bahnstrecke und Hauptstraße die Elbe überqueren. Die Siedlung entwickelte sich vom Dorf zur Kleinstadt, bis es schließlich um das Jahr 1300 zu einer befestigten Stadt wurde. Um das Jahr 1000 wurde eine große Kathedrale errichtet, die jedoch im 14. Jh. zerstört wurde. Daraufhin errichtete man erneut eine Kirche, die wir heute als Bad Altburger Dom kennen.

Über die Zeit wechselte Bad Altburg mehrmals den Besitzer. Zuerst war sie der Nordmark zugehörig, ein Gebiet was die heutige Altmark, Börde und Colbitz-Letzlinger Heide umfasst. Zwischen dem 11. und 16. Jahrhundert befand sich hier der Sitz des Erzbistums Altburg-Altmark, danach fand eine Eingliederung in die Mark Brandenburg (später Kurfürstentum Brandenburg) statt. Ab dem 19. Jh. wurde es Teil des Königreich Preußens, welches 1871 dann in das Deutsche Reich aufging.

Das „Bad“ brachte ein Kurpark für Adlige hervor, der weit im Norden der Stadt am sogenannten „Zeus-Rücken“ lag, einer natürlichen Erhebung. Dieser lockte ab dem 16. Jh. Viele Adelige an, die zum Teil auch sesshaft wurden und die Stadt damit vergrößerten.

Das rasante Wachstum machte Bad Altburg im Jahre 1790 zu einer Großstadt (ca. 100.000 Einwohner).

1840 erreichte die neue Erfindung eines dampfbetriebenen Transportmittels auch Bad Altburg. Die erste Eisenbahnstrecke führte vom heutigen Bahnhof Hornedorf bis nach Stendal. Später wurde hier nach Berlin erweitert. Es folgten Trassen nach Salzwedel, Hannover und Brens. 1854 ging die Strecke von Stendal nach Nachtburg ans Netz. Bad Altburg war bald von unzähligen Schienensträngen durchzogen, die dem Personen- und Güterverkehr dienten. Bis in die 1880er wurden diese verkoppelt, um ein einheitliches, verbundenes Schienensystem in der gesamten Stadt zu haben. 1897 eröffnete die erste Straßenbahn.

Die Industrialisierung brachte Bad Altburg einen wahnsinnigen Bevölkerungsaufschwung. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Millionste Einwohner gezählt. Bis in die späten 30er Jahre sollte diese Zahl noch auf gute 1,7 Millionen steigen, bis man durch den zweiten Weltkrieg und die deutsche Teilung auf 1,4 Millionen zurückfiel. Erst im Jahr 2000 kehrte sich der Prozess um und es zogen erstmal seit knapp 60 Jahren wieder mehr Menschen her, als weg. Seitdem hat die Einwohnerzahl wieder um knapp 70.000 zugenommen.

Heute steht Bad Altburg für technologischen und kulturellen Fortschritt. Sie hat einen der höchsten Lebensstandards der Bundesrepublik, ist die Stadt mit den prozentual meisten Grünflächen Deutschlands und arbeitet seit den 90ern konstant an der Entwicklung zukunftsorientierter Konzepte und Lösungen.

Bad Altburg kann bis zum heutigen Punkt eine einzigartige Geschichte erzählen.

# S-BAHN BAD ALTBURG

Die S-Bahn besteht aus 6, bzw. 7 Linien, der S1 bis 6 und der S55.

Alle Linien laufen zentral im Bad Altburger Hauptbahnhof zusammen, bis auf die S3, welche vollständig im Osten außerhalb des Stadtgebiets verkehrt. Der Fokus bleibt auf dem Stadtgebiet, nur die S4 (nach Zielitz) und die S2 (nach Fleetmark/Salzwedel) steuern auch entferntere Städte an.

## Takt

Mo-Sa

Linie	Regeltakt	Hauptverkehrszeit	Nachts
S1	20	10-20	60-90
S2	20	10-20	60-90
S3	30	30	90-120
S4	20	10-20	60-90
S5	10	10	30
S55	10	5-10	30
S6	20	10-20	60-90

Sonntags/Feiertags

Linie	Regeltakt	Hauptverkehrszeit	Nachts
S1	30	30	60-90
S2	30-60	30	60-90
S3	30	30	90-120
S4	30	30	60-90
S5	10	10	30
S55	10	5	30
S6	30	30	60-90

## Zugnummern

Die Fahrpläne werden natürlich genaue Zugnummern beinhalten, nach denen die S-Bahnen fahren. Das Zugnummernsystem funktioniert folgendermaßen:

### A-B-Punkte

Die Endstationen sind in A- und B-Punkte eingeteilt, nach denen sich die Zugnummern richten. Diese sind abhängig von Ausrichtung der Linie nach Nord-Süd, bzw. West-Ost. Im Folgenden eine Tabelle:

Linie	A-Punkt	B-Punkt	ID-Nummer
S1	Klammberg	Stendal Hbf	01
S2	Salzwedel, Fleetmark	Colbitz-Letzlinger Heide	02
S3	Klammberg, Stendal Hbf	Zielitz, Tangerhütte	03
S4	Gardelegen	Colbitz-Letzlinger Heide, Zielitz	04
S5	Bad Altburg Hbf	Stendal Hbf	05
S55	Airport-Terminals	Bad Altburg Hbf	55
S6	Gardelegen	Stendal Hbf	06

Die S-Bahnnummern sind fünfstellig und beginnen immer mit der Ziffer 3 oder 4. Die Züge mit 3xxxx-Nummern sind Umläufe nach dem Regeltakt. Reichen diese nicht aus, werden diese durch 4xxxx-Nummern fortgeführt. Taktverstärker, die zu den Stoßzeiten den Takt verdichten sollen, tragen die Nummern 9xxxx.

An zweiter Stelle stehen die Identifikationsnummern (Siehe Tabelle). Sie sorgen dafür, dass die Linie anhand der Zugnummer zugeordnet und erkannt werden kann und belegen die Plätze 2 und 3 innerhalb der Nummer, also xOOxx.

Die letzten beiden Ziffern werden so belegt, wie es bundesweit üblich ist: Nach Start- und Zielpunkt. Verkehren die Züge in Richtung Norden oder Westen, ist die letzte Ziffer gerade, geht es nach Süden oder Osten ist sie ungerade. Sie steigen im Laufe des Tages weiter auf.

Neue Zugnummern beginnen mit dem ersten Umlauf der Linie ab 0 Uhr, zum Beispiel:

S3 um 00:xx ab Klammberg nach Zielitz: 30301  
 S6 um 00:xx ab Stendal nach GAM: 30600  
 S55-Verstärker um 15:xx ab Bad Altburg Hbf: 955xx  
 S1 um 22:xx von Stendal nach Klammberg: 401xx

## Fuhrpark

Im Jahre 2025 sind auf der S-Bahn vier verschiedene Triebzugarten zu sehen:

(Siehe auch *Historie des Fuhrparks*)

Baureihe	Anzahl	Fahrzeugnummern	Bemerkung
BR423	<b>15-20*</b>	**	Leihfahrzeuge
BR424	<b>25</b>	001–040**	Übernahme aus Hannover
BR425	425.15: <b>6</b>	150–155	Übernahme aus Hannover
	425.0: <b>9</b>	013, 014, 042, 043, 050, 051, 053, 087, 089	Übernahme aus Hannover
	425Plus: <b>6</b>	056, 058–062	Übernahme aus Hannover
BR442	3-teilig: <b>15-25 (Vor 2021: 20-30)*</b>	**	Neufahrzeuge, blau-grau
	4-teilig: <b>10-20 (Vor 2021: 15-25)*</b>	**	Neufahrzeuge, blau-grau
	5-teilig: <b>0 (Vor 2021: 9 Eh.)*</b>	**	Neufahrzeuge, blau-grau
	<b>Gesamt: 86 – 111 Fahrzeuge</b>		

Aufgrund von Fahrzeugproblemen in der Zeit zwischen 2015 und 2025 wurde ein Plan erarbeitet, welche Triebfahrzeuge auf welchen Linien im Regelbetrieb eingesetzt werden sollen, um den jeweiligen Belastungen gerecht zu werden:

Linie	Baureihen im Betrieb
S1	BR423, BR424, BR425
S2	BR424, BR425, <b>BR442</b>
S3	<b>BR442</b>
S4	<b>BR424, BR425, BR442</b>
S5/55	<b>BR423, BR424, BR425</b>
S6	<b>BR424, BR425, BR442</b>

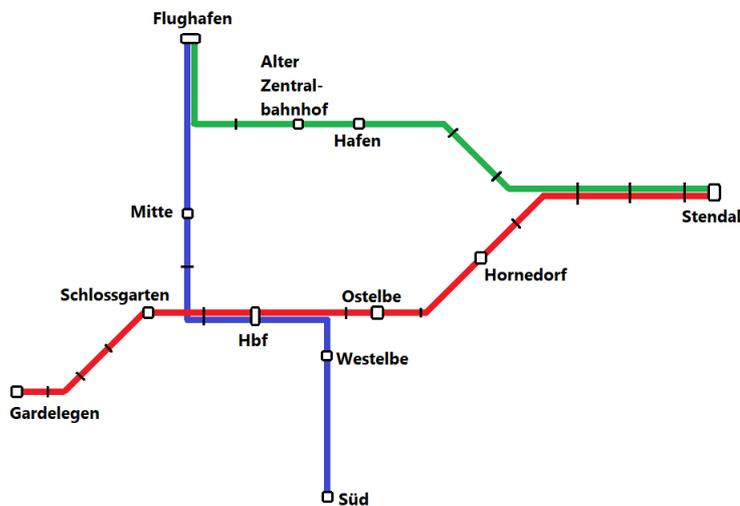
*\*Da die Umlaufpläne noch nicht fertiggestellt sind, können wir leider nicht sagen, wie viele Einheiten des Talent 2 und der BR423 in der Vergangenheit bei der S-Bahn Bad Altburg im Betrieb waren. Aktuell gehen wir von ca. 40-50 Einheiten BR442 und 15-20 Einheiten BR423 aus. Sobald die Pläne erstellt wurden und die Anzahl benötigter Triebzüge messbar ist, können wir dazu genaue Zahlen schreiben.*

*\*\*Wir können für die 423 und 442 nicht bestimmen, welche Fahrzeuge genau es nach Bad Altburg verschlagen hat. Da noch nicht bekannt ist, welche 15 Triebzüge der 424 nach München wechseln, können wir außerdem nicht sagen, welche Fahrzeuge der BR424 nach Bad Altburg kommen.*

# HISTORIE LINIENNETZ

## Liniennetz S-Bahn Bad Alburg zum Start 1974

- A: Flughafen - Alter Zentralbahnhof - Hafen - Stendal
- B: Flughafen - Mitte - Hbf - Westelbe - Süd
- C: Gardelegen - Schlossgarten - Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal



## Der Beginn

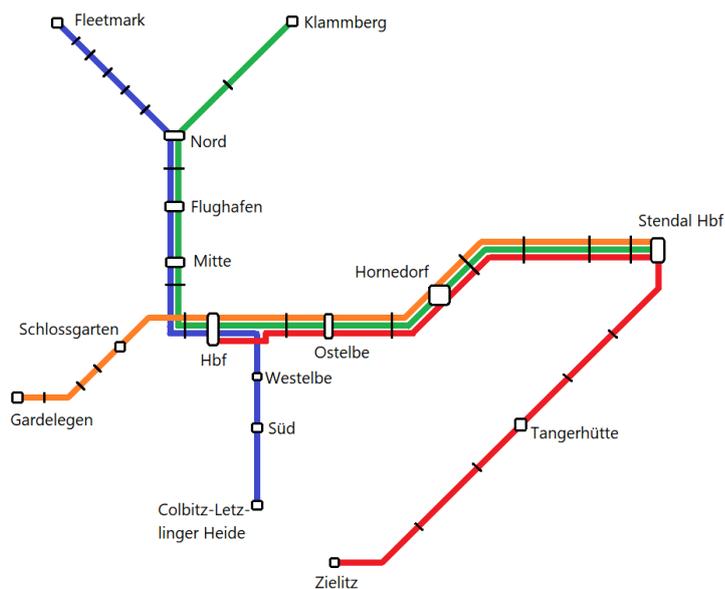
1974 eröffnet, führten zuerst 3 Linien durch die Stadt: Linie A vom Flughafen nach Stendal über den alten Zentralbahnhof; Linie B von Flughafen nach BA-Süd über den Hbf; Linie C von Gardelegen nach Stendal. In den Jahren zwischen 1969 und 1976 brach das S-Bahn-Fieber im Osten Deutschlands aus. Alle noch heute verkehrenden S-Bahnen auf dem ehemaligen Staatsgebiet der DDR wurden in diesen 7 Jahren gegründet. Nur die S-Bahn Erfurt existiert heute nicht mehr, war aber auch damals nicht sonderlich groß. Schon zwei Jahre später wurden Linie A und B bis Bad Alburg Nord verlängert. Daraufhin gab es lange keine großen Veränderungen in der Linienführung. Erst 1983 wurde Linie C über Stendal, Tangerhütte bis Zielitz weitergeführt. Bis 1984 existierte noch der Bad Altburger Zentralbahnhof, der in den 1920er durch den heutigen Hauptbahnhof abgelöst wurde. Im Zuge dessen wurden auch die fünf Stationen entlang der Linie A zwischen Flughafen und

Nahrstedt geschlossen. Sie wurde über den Hbf und Hornedorf verlegt. Aufgrund des Wunsches nach einer besseren Anbindung Salzwedels an die Großstadt wurde 1985-86 in einer ersten Bauphase die Strecke bis Fleetmark 2-gleisig ausgebaut und elektrifiziert – nachdem die Strecke erst in den 50er-60er Jahren eingleisig zurückgebaut wurde. Die zweite Bauphase für den Abschnitt Fleetmark-Salzwedel wurde bis zur Wiedervereinigung nicht begonnen, vermutlich aufgrund der grenznahen Lage Salzwedels. Linie B wurde anschließend bis Fleetmark verlängert.

1988 stellt das wichtigste Jahr in der DDR-Deutschen Entwicklung der S-Bahn dar. Das gesamte Netz wurde einer Umstrukturierung unterzogen, die die Basis der weiteren Ausbaustufen während der Wende sein wird. Linie A wurde weiter bis Klammberg verlängert, die Militärstrecke wurde zugunsten der Kasernen in der nordöstlichen Colbitz-Letzlinger Heide bis zum dort ansässigen Militärbahnhof ausgebaut und ab 1989 von der Linie B befahren. Linie C wurde der Teil zwischen Bad Alburg Hauptbahnhof und Gardelegen gekürzt, stattdessen wurde eine Linie D eingerichtet, die diesen Teil bedient, als auch die stark genutzte Strecke zwischen BA und Stendal entlastet.

## Liniennetz S-Bahn Bad Alburg ab 1989

- A: Klammberg - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal
- B: Fleetmark - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Westelbe - Süd - Colbitz-Letzlinger Heide
- C: Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal - Tangerhütte - Zielitz
- D: Gardelegen - Schlossgarten - Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal



## Die Wende

1990 änderte das Leben im nun wieder vereinten Deutschland. Die DDR plante bereits als zweiten Bauschritt die Verbindung zwischen dem Bahnhof Süd und Zielitz um die Fahrtzeit bis Nacheburg zu verkürzen. Im Frühjahr 1990 begann der Spatenstich am Bahnhof Colbitz-Letzlinger Heide. Weniger als ein Jahr später, nachdem bereits alle Grundflächen geschaffen wurden, änderte man die Pläne kurzfristig, um die Trasse besser an den erwarteten hohen Verkehr durch Güter- und Fernverkehr aus dem Westen anzupassen. Der Abschnitt BA Süd – CLH wurde auf vier Gleise erweitert, Burgstall

erhielt seine zwei Ausweichgleise und Angern-Rogätz das Überwerfungsbauwerk, damit hier abzweigende Züge die Strecke nicht kreuzen. Die Neubaustrecke wurde 1993 fertiggestellt.

Mit diesem Abschluss begann die Ära der nummerierten Linien in Bad Altburg. Sie wurde gemäß der bisherigen alphabetischen Bezeichnung in eine numerische Linienbezeichnung umgewandelt. Aus der Linie A wurde die S1, aus B wurde die S2, usw. Auch farblich gab es kleine Veränderungen. Den neuen Abschnitt nach Zielitz sollte von nun an die hierhin verlegte S4 übernehmen. Den fehlenden Teil zwischen Stendal und Bad Altburg, der während der Wende immer stärker genutzt wurde, übernahm eine neue Linie: Die S5.

Bis 1995 wurde nun endlich der zweite Bauabschnitt der Bad Altburg-Uelzener Bahn ausgebaut und elektrifiziert, nun nicht mehr durch die DDR-Regierung ausgebremst, und die S-Bahn konnte bis Salzwedel verlängert werden. Ein Jahr später eröffnete der Kopfbahnhof Gardelegen-Mitte, der Touristen und Anwohner besser in die vom ehemaligen Wassergraben umgebene und gut erhaltene Altstadt

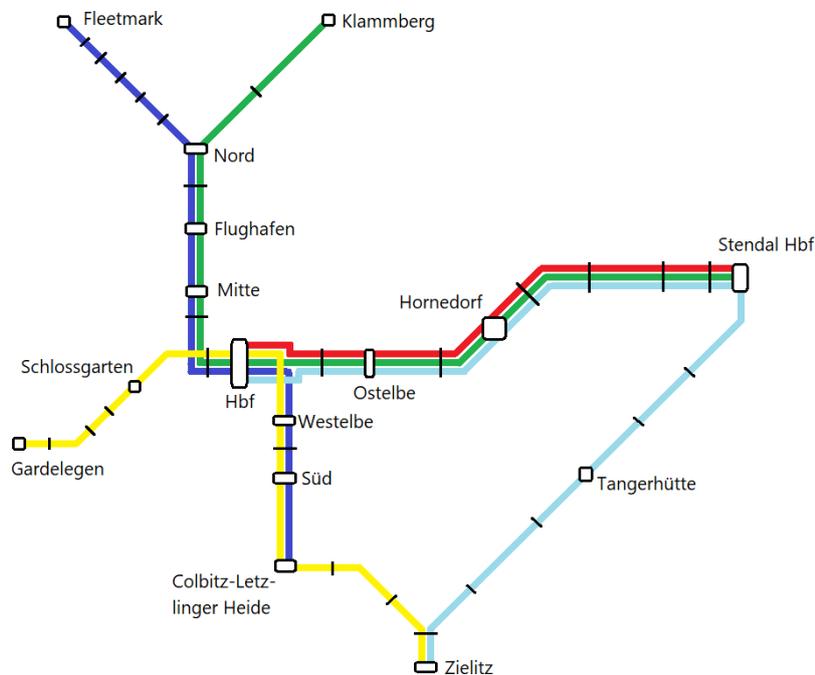
Gardelegens bringen zu können. Außerdem wurde im selben Atemzug der obere Teil des Bahnhofs Gardelegen stillgelegt, sodass Gardelegen-Mitte den Ausgleich für hier wendende Züge der S4 schaffte.

In den späten 90ern überlegte man, die S3 abzuschaffen und stattdessen eine neue Regionalbahnlinie zwischen Stendal und Zielitz einzuführen, da der Abschnitt durch die neue Verbindung über die CLH stark an Bedeutung verlor. 1999 einigte man sich darauf, statt einer neuen Regionallinie, die S3 weiterhin die Strecke in einem geringeren Takt bedienen zu lassen, allerdings wurde der Betrieb zwischen Stendal und Bad Altburg eingestellt. Die freigewordenen Kapazitäten übertrug man auf die S5, die nun doppelt so oft verkehrte.

In den frühen 2000ern schafften die Gemeinden nördlich Stendals und Bad Altburgs ein Bürgeranliegen über die Reaktivierung der brachliegenden Bahnstrecke zwischen Stendal und Klammberg in den Landtag zu bringen. Zugunsten der Bevölkerung wurde entschieden, die früher als reine Güterverkehrsstrasse genutzten Schienen von der Zuwucherung zu befreien und im Sinne der Nachhaltigkeit zu elektrifizieren, um sie zum einen für den Passagierverkehr zu nutzen als auch eine Alternativroute zu haben, beispielsweise für den Güterverkehr, falls Umleitungen nötig sind. In einem Bewerbungsverfahren ging die Deutsche Bahn als zukünftiger Betreiber der Strecke hervor. Da das erwartete Passagieraufkommen aber gering sein würde, entschied man sich, die Strecke in die S-Bahn Bad Altburg einzugliedern. 2005 begann man mit der Reaktivierungsarbeit, die sich bis 2007 zog. Damit wurde die S3 nach 6 Jahren wieder verlängert und verkehrt in einem verringerten Takt bis heute auf dieser Strecke. Im selben Jahr begann außerdem der erste Schritt der vollständigen Modernisierung der Innenstadt: Der Stammtunnel unter dem Hauptbahnhof.

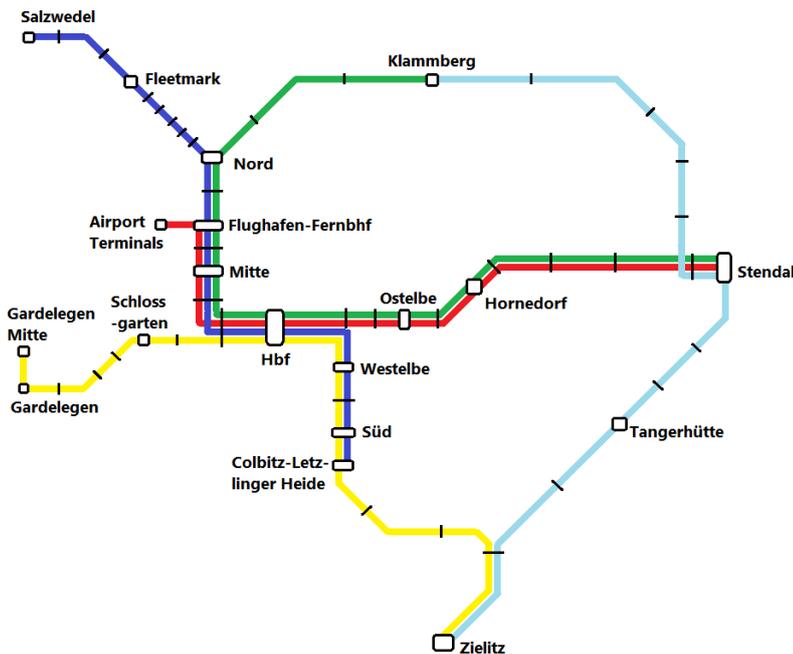
### Liniennetz S-Bahn Bad Altburg ab 1993

- S1: Klammberg - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal
- S2: Fleetmark - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Westelbe - Süd - Colbitz-Letzlinger Heide
- S3: Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal - Tangerhütte - Zielitz
- S4: Gardelegen - Schlossgarten - Hbf - Westelbe - Süd - Colbitz-Letzlinger Heide - Zielitz
- S5: Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal



## Linienetz S-Bahn Bad Alburg ab 2015

- S1: Klammberg - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal
- S2: Salzwedel - Fleetmark - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Westelbe - Süd - Colbitz-Letzlinger Heide
- S3: Klammberg - Stendal - Tangerhütte - Zielitz
- S4: Gardelegen-Mitte - Gardelegen - Schlossgarten - Hbf - Westelbe - Süd - Colbitz-Letzlinger Heide - Zielitz
- S5: Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal
- S55: Airport-Terminals - Flughafen - Mitte - Hbf



## Moderne Zeiten

Die Pläne sahen vor, unterhalb der südlichen Innenstadt im Bereich des Hauptbahnhofs die Stadt zu untergraben und einen breiten Tunnel mit Platz bis 4 Gleisen zu errichten. Die Strecke aus Stendal sollte nun nicht mehr zwischen den Fernbahnen aus Osten und Süden mit der S-Bahntrasse aus Bad Alburg Süd zusammenlaufen, sondern senkte sich direkt hinter dem Haltepunkt Heldenufer unter die Erde. Auf der anderen Seite verbündeten sich die Strecken aus Norden und Westen nun unter der Erde miteinander, statt oberirdisch auf der Nordseite der Fernbahnen, so wie es zuvor war. 2010 wurde mit Schritt 2 des Bauprojekts der Bahnhof Berliner Allee abgebaut und sollte ebenfalls unter die Erde gelegt werden, nun vier- statt zweigleisig. Gegenüberliegend wurde der Haltepunkt August-Bebel-Allee ebenfalls

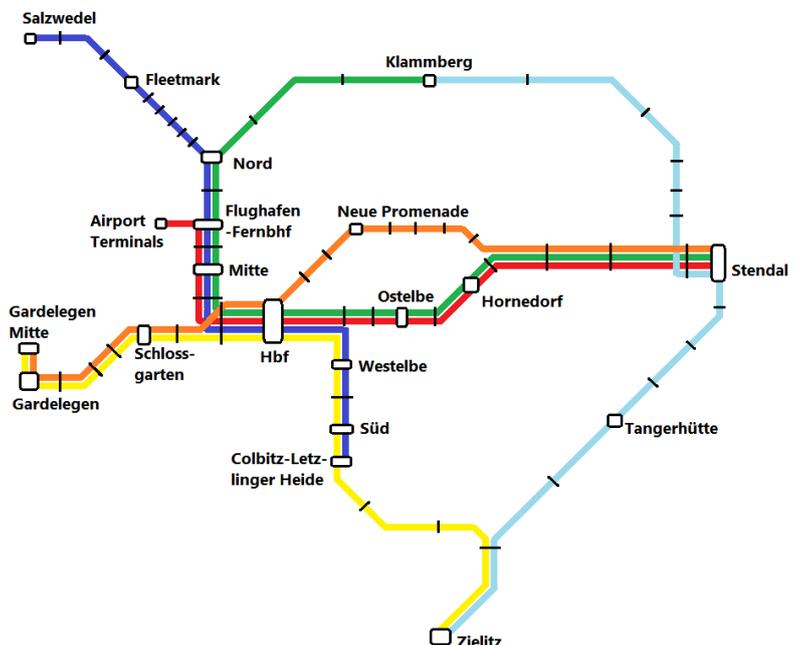
abgebaut, aber einige Meter weiter östlich unter der Erde neu errichtet, jedoch nur auf der S1 und S5 in Richtung Hornedorf und Stendal. Schritt 2 sah außerdem einen Umbau und Restaurierung der Gleisfelder des Hauptbahnhofs vor, um höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen und die Gleise grundlegend zu reparieren und zu erneuern, sowie eine Stabilisierung, Reinigung und Reparatur des in die Jahre gekommenen Dach des Hauptbahnhofs vor.

Ebenfalls startete 2010 auch das Prestige-Projekt der S-Bahn als dritter Schritt der Modernisierungsphase: Der Bau des Expresstunnels zum Flughafen. Dieser sollte den zunehmenden Fahrgastverkehr zum Flughafen auffangen. Der Ursprüngliche Plan sah eine Zwischenhaltlose Verbindung zwischen Flughafen und Hauptbahnhof vor. Um weitere Umstiegsmöglichkeiten zu bieten, zweigt die Strecke jedoch erst hinter der Berliner Allee ab und führt über eine unterirdische Station bei Bad Alburg Mitte. Die Maximal-geschwindigkeit ist hier 160km/h, jedoch erreicht diese keine der eingesetzten Baureihen, außer der BR442, die im Jahr 2025 nicht mehr planmäßig hier unterwegs ist.

Während die Bauarbeiten im oberen Bereich des Hauptbahnhofs noch bis 2016 andauern sollten, eröffnete man den neuen Stammtunnel pünktlich im Herbst 2012. Sämtliche Linien wurden dabei dorthin verlegt, sodass der S-Bahn-Betrieb im Stadtkern jetzt vollends separat des Fern-, Regional- und Güterverkehrs stattfindet. 2015 eröffnete schließlich der Flughafen-Tunnel. Statt die S5 bis dort zu erweitern, wurde sie zweigeteilt. Die neu entstandene Linie trägt den Namen S55. Einzelne Züge pendeln nur zwischen Flughafen und Hbf und wechseln nicht auf die S5 oder umgekehrt. Mit der Fertigstellung des modernisierten, oberirdischen Hauptbahnhofs wurden die

## Linienetz S-Bahn Bad Alburg ab 2025

- S1: Klammberg - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal
- S2: Salzwedel - Fleetmark - Nord - Flughafen - Mitte - Hbf - Westelbe - Süd - Colbitz-Letzlinger Heide
- S3: Klammberg - Stendal - Tangerhütte - Zielitz
- S4: Gardelegen-Mitte - Gardelegen - Schlossgarten - Hbf - Westelbe - Süd - Colbitz-Letzlinger Heide - Zielitz
- S5: Hbf - Ostelbe - Hornedorf - Stendal
- S55: Airport-Terminals - Flughafen - Mitte - Hbf
- S6: Gardelegen-Mitte - Gardelegen - Schlossgarten - Hbf - Neue Promenade - Stendal



Weichen für ein fortschrittliches, verkehrsreiches Bad Altburg gestellt. Nachdem die S-Bahn historisch bedingt am 01. Januar 1994 an die „neue“ Deutsche Bahn AG abgegeben wurde, gab diese sie 2018 an die DVEG mbH weiter, ein Tochterunternehmen der Bad Altburger Verkehrsgesellschaft (BAVG) und der Deutschen Bahn AG, und erteilte den Auftrag der Weiterführung des Betriebs. Damit fiel die S-Bahn auch unter städtische Hände.

Bereits kurz nach dem Bauende des Stammtunnels beschloss man, das S-Bahn-Angebot zum Hafengebiet zurückzubringen. Das, was die S-Bahn dort einmal in den 70/80ern als Verkehrsleistung erbrachte, wurde durch die U-Bahn ersetzt. Der Hafen hatte durch das verstärkte Güteraufkommen an Bedeutung gewonnen, wobei die Anzahl der hier auslaufenden Schiffe über die Jahre zwar abgenommen hatte, die Verladung und Umschlag zwischen Straße, Schiene und Luftverkehr in Bad Altburg aber deutlich zunahm. Nach 3 Jahren Planungs- und Genehmigungsphase konnte 2019 der Bau der neuen Trasse über den alten und neuen Hafen und den Gbf Pilges schließlich begonnen werden. 2025 werden hier die ersten S-Bahnen rollen, unter der neuen Linie S6 zwischen Gardelegen-Mitte und Stendal Hbf.

Und wer weiß schon, was die Zukunft uns bringen wird? Der nächste große Schritt wird der Deutschlandtakt im Jahr 2030 sein, der dafür sorgen wird, dass hier das nächste Kapitel geöffnet werden kann.

Wir blicken zurück, auf eine etwa 50 Jahre lange Geschichte voller Fortschritte, Entwicklungen und politischer Wendungen, die uns dorthin geführt haben, wo wir jetzt stehen.

Dies ist der Punkt, an dem wir uns jetzt befinden. Die Bad Altburger S-Bahn im Jahre 2025.

## HISTORIE FUHRPARK

Der Fuhrpark unter der Deutschen Reichsbahn hielt sich vergleichsweise klein. Ab der Eröffnung 1974 kamen hauptsächlich die typischen DDR-Elektro-Lokomotiven dieser Zeit zum Einsatz, die E11 und E42. Der Wagenpark bestand zuerst hauptsächlich aus LOWA- und Halberstädter-Wagen. Über die Zeit kamen noch Doppelstockwagen hinzu.

Ab 1977 wurden auch vereinzelt Loks der neuen Baureihe DR250 eingespannt. Diese Formationen fuhren bis in die mittleren 1980er, bis sie bis 1990 langsam von den neuen Lokomotiven der Baureihe 243 abgelöst wurden. Auch die einstöckigen Wagen verschwanden nach und nach und wurden voll und ganz durch die DDR-Doppelstockwendezüge ersetzt, um den zunehmenden Fahrgastzahlen entgegenzukommen. In den 90ern kamen nun neben den Baureihen 112 und 114 auch vermehrt modernisierte Dosto-Wagen und die der neuen Generationen zum Einsatz.

Fast 20 Jahre blieb es dabei, bis der Wandel der Zeiten und die Erwartung der Fahrgäste eine Erneuerung des Fuhrparks benötigte. Die Wahl fiel hier auf Triebzüge des Typs Talent 2 (BR442)\*. Diese sollten ab 2013 die Lokbespannten Wendezüge ablösen. Sie wurden sowohl als 3-, 4- und 5-teilige Formation bestellt. Mit der Umstellung durch die Fertigstellung des Stammtunnels 2012 wurde außerdem ein engerer Fahrplan entwickelt, der das Ziel hatte, die Fahrzeit auf den Linien zu verkürzen. Doch durch die kürzeren Zeiträume und den steigenden Fahrgastandrang konnten sowohl die Doppelstockzüge als auch ab 2013 die neuen Triebwagen aufgrund einer geringen Türanzahl nicht standhalten und so kam es vor allem zu Stoßzeiten immer wieder zu Verspätungen durch Probleme im Fahrgastwechsel. Nach einer Lockerung der Fahrpläne ließ sich zwar das Zeitproblem ein wenig in den Griff bekommen, das hohe Gedränge an den wenigen Türen wurde von Fahrgästen aber immer wieder als unangenehm empfunden. Es gab viele Beschwerden.

Besonders 2015 nahm dies dann zu, als der Flughafen-Tunnel ans Netz ging. Durch die direkte Anbindung an die Terminals waren die Züge in Ferien- und Urlaubszeiten randvoll, ebenso die Bahnsteige. Das Türproblem verursachte nun dringenden Handlungsbedarf. Es dauerte jedoch bis 2019, bis ersatzweise neue Triebzüge angeschafft werden konnten. Die S-Bahn Bad Altburg beschaffte aus den Westbundesländern einige Einheiten der Baureihe 423\* mit einem Vertrag über 8 Jahre, bis 2027, die besonders die stark genutzten Linien S1 und S5/55 entlasten sollten. In dieser Zeit wollte man sich Gedanken über Neufahrzeuge machen, die zwischen 2025 und 2030 zum Einsatz kommen sollen. Da dieser Prozess nur langsam voranschreitet, rechnet man mittlerweile eher mit dem Zeitraum 2027 bis 2031.

Bereits bekannt zu diesem Zeitpunkt war, dass die benachbarte S-Bahn Hannover 2022 durch das private EVU TransDev übernommen wird, die den Großteil des Bestandsmaterials durch Neufahrzeuge des Typs Stadler FLIRT3-XL austauschen wollen. 2021 veröffentlichte man, 25 Einheiten der BR424 und 21 Triebzüge der BR425 zwischen

2022 bis 2024 aus Hannover zu übernehmen. Die S-Bahn Bad Altburg gab stattdessen alle 5-teiligen und wenige weitere 3- und 4-teilige Talent 2-Züge an andere EVUs und Regionen der Deutschen Bahn ab. Auch wenige Einheiten der BR423 sollen bis 2025 zurück an ihre ursprüngliche Herkunft gehen.

Alle Fahrzeuge der S-Bahn besaßen seit den 90ern eine verkehrsrote Lackierung, bis auf die Talent2-Triebzüge, denen man ein Design ähnlich der typischen Farbgebung der BAVG gab. Die 5-teiligen bekamen ein zusätzliches Werbungsdesign für die Bad Altburger Messe. Einige BR423 und 425 trugen Sonderlackierungen.

Im Jahr 2025 verkehren auf der S-Bahn Bad Altburg Triebwagen vier verschiedener Baureihen. Neufahrzeuge zum Ersatz der meisten BR442er und aller 423er sollen bis 2031 ausgeliefert werden.

An diesem Punkt befinden wir uns jetzt.

*\*Da die Umlaufpläne noch nicht fertiggestellt sind, können wir leider nicht sagen, wie viele Einheiten des Talent 2 und der BR423 in der Vergangenheit bei der S-Bahn Bad Altburg im Betrieb waren. Aktuell gehen wir von ca. 40-50 Einheiten BR442 und 15-20 Einheiten BR423 aus. Sobald die Pläne erstellt wurden und die Anzahl benötigter Triebzüge messbar sind, können wir dazu genaue Zahlen schreiben.*

## LINIENNETZPLAN

-----

Das Liniennetz konnten wir bisher leider nicht visualisieren, in der Datei „Linienplan AU Jan 2025 neu.pdf“ ist es jedoch vollständig in Tabellenform enthalten. In den nächsten Updates werden wir das Liniennetz als Karte noch nachliefern.

-----

# DANKSAGUNG

Diese Strecke hätten wir ohne zahlreiche andere Leute niemals geschafft zu bauen. Wenn wir Fragen hatten, wurde uns geholfen. Wenn wir Fehler gesucht haben, haben die Beta-Tester diese gefunden. Wenn wir Ideen und Motivation brauchten, haben wir diese durch andere bekommen.

Seit über 3 Jahren bauen wir an der S-Bahn Bad Alburg, berechnet man Nachteburg-Rannstadt mit ein, sind es sogar 4.

Gerade durch den offenen Beta-Test konnten wir so viele Fehler korrigieren, die wir niemals alle gefunden hätten.

Dafür können wir einfach nur **DANKE!** sagen.

Im Folgenden stehen die Namen der Personen, die uns am meisten helfen konnten und sich damit einen „Ehrenplatz“ verdienen konnten.

**Kroneheit**

**Aaron**

**Ludelchen**

**BR650\_Eric**

**TrainsimTV**

**SirJannikSon**

**Wally**

**Leleleandro**

**Maverick**

**TrainOmsiTV**

**Nicklas/MS3LM**

**RoterStein**

**StrgV**

Und ebenso sehr bedanken wir uns bei den mehreren Dutzend Leuten, die im offenen Beta-Test teilgenommen und uns stets neueste Erkenntnisse geliefert haben. So konnten wir die Strecke und uns täglich aus- und verbessern. Ohne diesen Beta-Test wären wir erstens jetzt nicht fertig und zweitens hätte die Strecke noch so viele Fehler und wäre wesentlich schlechter.

Wir, und vor allem ich, Dion/Dijon-Senf, kann mich dafür einfach nur tausendmal bedanken!

# SONSTIGES

Wir freuen uns sehr über eure Vorschläge, Fehlermeldungen, Anregungen, Meldungen etc., um die Strecke weiterhin verbessern zu können! Diese gerne im Thread, privat per PN oder Discord (Dijon-Senf#7376) an eins der Teammitglieder (vorzugsweise mich, Dijon-Senf).

Ebenso gerne sehen wir, dass sich jemand für diese Strecke Szenarien ausdenkt und diese öffentlich für alle zur Verfügung stellt.

Die Strecke wurde zum größten Teil von Dijon-Senf (Team EndstationZugsYndrom) erstellt. Sie darf nicht auf anderen Seiten veröffentlicht werden. Sie darf nicht kommerziell weiterverwertet oder verbreitet werden. Bearbeitungen der Strecke sind PRIVAT erlaubt. Auch die private Weitergabe ist gestattet. Nach Klärung mit dem Urheber sind Abweichungen möglich.

©Das Urheberrecht dieser Strecke und der mitgelieferten Objekte liegt bei mir, Dion Mertens (Dijon-Senf, Team EndstationZugsYndrom).

Ich beanspreche NICHT das Urheberrecht für Objekte, die auf dieser Strecke verwendet wurden und nicht in dem eigenen EZY-Ordner liegen. Die Urheber der entsprechenden Assets findet man unter dem Punkt „Benötigte Freeware/Payware“.

Wir übernehmen keine Verantwortung für Schäden am PC oder an der Software, welche durch diese Strecke entstehen könnten! (Ist sowieso recht unwahrscheinlich.)

Für die Strecke können gerne Szenarien erstellt werden, diese dürfen auch hochgeladen werden, solange die Strecke nicht mit dem Szenario mitgeliefert wird. Bei Fragen oder Problemen zur Strecke bitte immer an Dijon-Senf/Team EndstationZugsYndrom wenden!

## WERBUNG FÜR SIMLIVERADIO:

Team EZY ist eine Kooperation mit SimLiveRadio eingegangen. Auf der gesamten Strecke wurden ein paar Werbetafeln für den Radiosender platziert. Wir haben aber darauf geachtet, euch nicht mit Werbung zu überfluten. Die Absprache lief über Niklas/HappyNiki, die WerbetafelObjekte wurden von Dion/Djon-Senf gebaut. Wir wurden nicht dafür bezahlt.

## BEKANNTE FEHLER UND UNVOLLENDETES

Wo soll ich da anfangen?

Beginnen wir mit dem größten:

Es fehlt noch die ein oder andere Ausgestaltung auf der Bestandsstrecke.

Zum einen das Kaliwerk-Zielitz, die Industrie in Gardelegen-Mitte oder der Nachbarburger Hafen. Ich glaube man erkennt hier schnell das Muster: Industrieanlagen. Ich glaube, dass ich mittlerweile fast alles szenarisch umsetzen kann, was ich mir vorstelle, außer Industrieanlagen und Güterbahnhöfe. Hier liegt ganz klar meine Schwäche. Aus diesem Grund habe ich in der ersten Version darauf verzichtet und möchte mir bis zum ersten oder zweiten Update genug Zeit nehmen, um mich rein dem Thema Güter-/Industrieanlagen zu widmen.

Außerdem habe ich ganz dezent den Fahrplanbau unterschätzt. Dieser wird auch noch einige Zeit in Anspruch nehmen, aber ich wollte die Veröffentlichung nicht von irgendwelchen optionalen Dokumenten abhängig machen, vor allem, da viele sich auch eigene Ideen dazu ausdenken. Und was ist besser? Eine Strecke, aber ohne Fahrplan; oder ein Fahrplan, aber keine Strecke dafür? Ich glaube, die Antwort ist hier klar.

Dazu kommen noch weitere Kleinigkeiten, für die mir die Motivation gefehlt haben und die ich noch nachreichen möchte, wie z.B. Graffiti.

Bekannte Fehler gibt es auf dieser Strecke natürlich als die typischen TS-Fehler: Dispatcher-Dummheiten, flackernde Flächen, dauerhaft grüne Gegengleissignale...

Beispiele:

- Dispatcher leitet Zug zw. Colb.-Letzl. Heide und Burgstall gerne über Gegengleis -> Markierung nutzen!
- Grüne Gegengleissignale, aber kein Zug (allgemeines TS-Problem) -> Trigger nutzen!
- Hohe FPS-Einbrüche am Bad Altburger Hbf -> Ich arbeite an einer performancesparenden Lösung!

...

Aber für jeden Fehler gilt: Besser zweimal als kein Mal melden. Das geht am besten per PN im Forum oder über Discord. (Dijon-Senf#7376)

Wir freuen uns auch über Vorschläge und Anregungen zur Strecke!

## CHANGELOG

### V1.0

- Release

#### Update V1.0.1:

- Hektometertafeln bis Gardelegen-Mitte hinzugefügt
- Signalbrücken zwischen BAS und BAUS hinzugefügt
- Alte Vorsignalbaken bei BAUS entfernt
- Vorsignalbaken bei BAS hinzugefügt
- KS\_Zwerg\_5T dem eigenen Ordner hinzugefügt
- Fix für fehlendes Zs3v/Zs3 in BAW
- Fix für fehlendes Zs3v in CLH
- deplatzierte H-Tafel in BA Hbf verschoben
- deplatzierte Gleisnummerierung auf Gl. 1 und 2 getauscht in BA Hbf
- Bahnsteignummerierung BA Hbf Tief hinzugefügt
- In BA Westelbe Abschnittsmarkierung A/B entfernt
- Anpassungen an der Betriebsstellenliste
- Anpassungen in der Fuhrparkliste
- Anpassungen im Güterverkehrsfahrplan
- Hektometertafel zwischen Nb Neustadt und Rothenweiler von 4.1 auf 4.2 geändert
- Neue Marker hinter Gardelegen um Szenarien auf der SFS enden zu lassen
- Verringerung des Blockabstands zwischen BA Han. Tor und Gardelegen
- Verringerung des Blockabstands zwischen Nb Rothenweiler und Burgstall
- Fertigstellung der Szenerie in Gardelegen
- Fertigstellung der Szenerie innerhalb des Kaliwerks Zielitz
- Umbenennung der Strecke zu "[EZY] Bad Altburger Streckennetz"
- Neues Streckenvorschau bild

#### „Hotfix“ V1.0.2.:

- Angern-Rogätz Bahnhofsschild versetzt
- Gardelegen Mitte Hektometertafel korrekt beschriftet
- Signale im Tunnel unter Mittellandkanal versetzt
- fehlende Überhöhung Westelbe SB hinzugefügt
- fehlende Überhöhung Barleber See hinzugefügt

#### Update V1.0.3:

- Neusignalisierung des Gbf Nachteburg Nord
- Anzeigefehler 60km/h für Einfahrt in Bw Nb gefixt
- Neue Vorsignalwiederholer an verschiedenen Stellen
- Signalfehler auf der Strecke gefixt
- Startpunkte sortiert und erweitert

Auflistung der geplanten nächsten Etappen:

- V1.1: S5 (Bad Altburg Hbf–Stendal Hbf) und Fernbahn Bad Altburg Hbf – Bad Altburg Hornedorf – Stendal Hbf
- V1.2: S6 (Gardelegen–Stendal Hbf) und Güterkreuz Bad Altburg Hafen (Güterumgebungsbahnen)
- V1.3: S1 (Klammberg – Stendal Hbf) und Fernbahn Bad Altburg Hbf – Bad Altburg Flughafen – Klammberg
- V1.4: S2 (Salzwedel – Colb. -Letzl. Heide), S3 (Klammberg – Zielitz), Stendal Hbf – Tangerhütte – Zielitz und Bad Altburg Hbf – Bad Altburg Flughafen – Fleetmark – Salzwedel
- V1.5: ...

Außerdem:

V1.x.x: Militärbahn Letzlingen und Stendal – Tangermünde

Und vielleicht auch noch vieles mehr...

Herzlichen Glückwunsch, hier ist das Ende dieses Dokuments. Ich hoffe, dass alles genauestens gelesen und verstanden wurde, sodass es in Zukunft keine Probleme und Missverständnisse gibt und wir keine Fragen beantworten müssen, die in dieser ReadMe geklärt werden.

Und jetzt:

**Viel Spaß mit dieser Strecke wünscht euch:**

**TEAM ENDSTATIONZUGS YNDROM!**