

■ Aktuell

## Weitere Stolpersteine auf dem Weg zur Hochgeschwindigkeit

aus SIGNAL 05/1989 (Juni 1989), Seite 5 (Artikel-Nr. 10001111)  
IGEB

Nachdem bereits Ende Februar 1989 ein Stocken der Verhandlungen über den Ausbau der Eisenbahnstrecke Berlin - Hannover bekannt wurde (s. [SIGNAL 3/89](#)), sind nun weitere Verzögerungen an die Öffentlichkeit gedrungen. Grund dafür ist die finanzielle Forderung der DDR nach sechs Milliarden DM. Die Bundesrepublik hat diese Forderung als überhöht zurückgewiesen; angemessen wären zwei Milliarden.

Was der Öffentlichkeit allerdings noch nicht mitgeteilt wurde, ist der Umfang der Maßnahmen, die in den Kosten von zwei oder sechs Milliarden DM enthalten sind. Wieviele Mittel für den Streckenausbau von der Berliner Stadtgrenze bis zur Grenze bei Oebisfelde tatsächlich nötig sind, will und kann die IGEB nicht beurteilen. Jedoch dürfte der Wert von zwei Mrd. DM realistischer sein als der von sechs Mrd. Falls in dem Preis aber so umfangreiche Maßnahmen enthalten sind wie im IGEB-Empfehlungskatalog: Streckenaus- bzw. -neubau von Stendal nach Uelzen, vollständige Elektrifizierung der Südstrecken nach Bayern, Ausbau des Hauptbahnhofs in Berlin (Ost) zum Grenzbahnhof (z.B. um die Standzeiten in Friedrichstraße zu verkürzen) - um nur einige der Maßnahmen aus dem Empfehlungskatalog zu nennen (s. auch [SIGNAL 7/88](#)), dann würde eine höhere Summe gerechtfertigt sein und sollte von der Bundesregierung in angemessener Zeit auch bezahlt werden. Denn nur durch die Gesamtheit dieser Maßnahmen kann der Eisenbahnverkehr von und nach Berlin nachhaltig verbessert werden. Vielleicht sind ja in den sechs Mrd. DM auch noch Fahrzeuge und ein neuer Abstellbahnhof für die ICE-Züge enthalten?

All das sind natürlich Spekulationen. Tatsache aber ist, daß die Hochgeschwindigkeitsstrecke nicht so schnell wie ursprünglich geplant fertiggestellt werden kann. Tatsache bleibt auch, daß gerade deshalb Sofortmaßnahmen dringend notwendig sind.

Ein Einstieg in diese Sofortmaßnahmen wird mit dem neuen Jahresfahrplan 89/90 gemacht. Wie berichtet, wird die Höchstgeschwindigkeit bei drei Berlin-Zugpaaren zwischen Hannover und Köln auf 200 km/h angehoben. Allerdings müssen deshalb auf diesem Abschnitt die Speise- und Gepäckwagen entfallen. Speisewagen (genauer: Servicewagen) in allen Tageszügen des Berlin-Verkehrs sind ebenfalls von der DB angekündigt. Für den Verkehr nach Hannover wird endlich eine akzeptable Tagesrandverbindung geschaffen. Dies alles sind uralte IGEB-Forderungen, die u.a. im Konzept "Berlin im Takt" vom November 1987 dar gestellt wurden. Doch so schön die Erfüllung dieser Forderungen auch ist, es muß sehr viel mehr geschehen. Denn sonst sind bei Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsbahn im Berlin-Verkehr keine Bahnreisenden mehr da. 1988 waren es schon wieder 6% weniger als 1987.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001111>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten