

■ Planungen und Bauten

Berlin - Hannover mit Tempo 250

aus SIGNAL 06/1990 (August 1990), Seite 10 (Artikel-Nr: 10001270)
IGEB

Am 28. Juni 1990 haben Bundesverkehrsminister Zimmermann und DDR-Verkehrsminister Gibtner die Grundsatzvereinbarung zum Bau der Schnellbahn Berlin - Hannover unterzeichnet. Die ersten Gespräche darüber begannen bereits 1987 unter dem Honecker-Regime, doch seit der politischen Wende in der DDR kamen die Gespräche schneller voran und mit der Vertragsunterzeichnung nun zum Abschluß. Vereinbart wurde eine für 250 km/h trassierte Strecke entlang der alten Bahnstrecke Berlin - Stendal - Oebisfelde. Nur in Uchtspringe ist eine kleinräumige Umfahrung wegen einer dort vorhandenen Klinik notwendig und der Eisenbahnknoten Stendal großräumig umfahren. Zwischen Oebisfelde und Hannover ist die Trassenwahl (Möglichkeiten: über Wolfsburg - Braunschweig, nur über Braunschweig oder nur über Wolfsburg) noch ungeklärt, aber auch nicht Verhandlungssache zwischen Bundesrepublik und DDR. Die Streckenführung muß hier mit dem Land Niedersachsen abgestimmt werden. Auf Berliner Gebiet sind Ausbauarbeiten für eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 160 km/h und die Elektrifizierung der Stadtbahn und des Nordrings (zum Containerbahnhof Hamburg und Lehrter Bf.) vorgesehen. Die Fahrzeit soll dann zwischen der Stadtgrenze und dem Bf. Zoo 13 Minuten mit Halt in Spandau und 9 Minuten ohne Halt in Spandau betragen.

Inzwischen gibt es allerdings erste Proteste, die Politiker und Planer vor der Revolution in der DDR nicht zu befürchten hatten: Zum einen wird der Verzicht auf eine Anbindung Magdeburgs kritisiert, zum anderen die Naturzerstörung durch den Bahnbau. So befürchten die Potsdamer Grünen eine Zerschneidung des Rathenower Wald- und Seengebietes und einer in Europa einmaligen Luchlandschaft. Durch die elektrische Oberleitung, Einzäunungen und Grundwasserabsenkungen würde die Natur gefährdet. «Wenn das Projekt bis Juni 91 nicht gekippt ist, dann ist nichts mehr zu machen», so Matthias Platzek von den Grünen. Die künftige brandenburgische Landesregierung könne ihr Veto einlegen. «Sie muß es nur auch machen!» Trotz Vertragsunterzeichnung scheint der erwartete reibungslose Bau jetzt also gefährdet. Doch das ist gut so, denn nur dann ist gewährleistet, daß dem Naturschutz auch in der DDR genügend Rechnung getragen wird. Auch bei den DB-Neubaustrecken haben die Proteste nicht zu einer Verhinderung der Projekte, sondern zu in der Regel akzeptablen Kompromissen zwischen den Belangen von Eisenbahn und Naturschutz geführt. Und Kompromisse sind erforderlich, wenn die Bahn ihre Akzeptanz als umweltfreundliches Verkehrsmittel wahren will.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001270>.

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