



Hartmut Mehdorn

Ab dem 12. Dezember 2004 ist Hamburg–Berlin die erste Ausbaustrecke im deutschen Bahnnetz, die Tempo 230 erlaubt. In rund 90 Minuten legt der ICE-Sprinter die 287 Kilometer zwischen Alster und Spree zurück. Darauf sind wir stolz.

Die 1846 eröffnete „Hamburger Bahn“ war schon in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts eine Rennstrecke im Netz der Deutschen Reichsbahn. Hier fuhr mit dem „Fliegenden Hamburger“ der erste Schnelltriebwagen, hier brachen Dampflok und der von einem Flugzeugpropeller getriebene „Schienenzeppelin“ Geschwindigkeitsrekorde der damaligen Zeit.

Nun haben wir, deutschlandweit erstmalig, eine bestehende Strecke für eine Geschwindigkeit von 230 Kilometer pro Stunde ausgebaut. Ein ambitioniertes Projekt, für das es beim Start im Jahr 2000 noch gar kein verbindliches Regelwerk, keine ausreichende Planungsgrundlage gab. Dennoch gelang es, dieses Projekt in nur vier Jahren umzusetzen. Nicht zuletzt dank des großen Engagements vieler Mitarbeiter der Bahn, aber auch im Eisenbahn-Bundesamt, in Ministerien und Behörden von Bund, Ländern und Kommunen.

Gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen haben wir ein Ausbaukonzept entwickelt, Vorschriften und Standards für das Upgrade auf Tempo 230 angepasst und unter sorgfältiger Kosten-Nutzen-Abwägung entschieden, was zu tun ist – und auch, worauf wir verzichten. Zur Minimierung der Kosten fanden wir gemeinsam vielfach unorthodoxe, neue Lösungen.

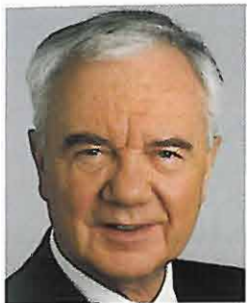
So konnten wir bereits im Jahr 2002 intensiv in den Bau einsteigen. Auf 256 Kilometern Strecke haben wir Ingenieurbauwerke, Gleise, Oberleitungen, Sicherungstechnik fit gemacht für den neuen Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Zudem haben wir innerhalb einer Rekordzeit 56 Bahnübergänge an der Strecke ersetzt. Das bedeutete eine Vielzahl von Planrechtsverfahren, Kreuzungsvereinbarungen und damit verbunden Abstimmungen mit Städten und Gemeinden sowie den Ländern. Das bedeutete Verhandlungen mit Behörden, Gespräche mit den Bürgern vor Ort, straffes Management während der Planung und während der Bauzeit.

Die umfangreichen Arbeiten auf der Strecke Hamburg–Berlin konnten natürlich auch nicht ohne Auswirkungen auf Fahrpläne, Straßenverkehr in vielen Gemeinden, die nächtliche Ruhe vieler Menschen bleiben. Wir haben uns natürlich um die von unseren Baumaßnahmen betroffenen Kunden und Anwohner gekümmert. Dennoch mussten sie manche Beeinträchtigung auf Grund der Baumaßnahmen hinnehmen – meist mit Verständnis und Geduld. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle ebenso bedanken. Denn auch diese Unterstützung war für den schnellen Erfolg des Projektes wichtig.

Die neue Strecke wird sicherlich neue Kunden vom Vorteil der Bahn überzeugen können. Ich wünsche uns gut besetzte Züge zwischen den beiden größten deutschen Städten und allzeit gute Fahrt auf der neuen schnellen Hamburger Bahn.

Hartmut Mehdorn,
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG



Manfred Stolpe

Die Bahn verbindet die größten Städte Deutschlands, Hamburg und Berlin, nunmehr in gut eineinhalb Stunden. Damit wurde im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ eine der attraktivsten Verbindungen auf der Schiene geschaffen.

Die Leistung wird vor allem im Rückblick deutlich: Provisorien der Nachkriegszeit und die deutsche Teilung hatten Fahrzeiten von über vier Stunden zur Folge. Seit 1992 wurde die Strecke als „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ wieder zweigleisig aufgebaut und vollständig elektrifiziert. Der Ausbaumumfang mit einem Wertvolumen von 2 Milliarden Euro entsprach praktisch einem Streckenneubau. So konnte 1997 die Fahrzeit des „Fliegenden Hamburger“ – nun mit mehr Verbindungen, mehr Plätzen, mehr Komfort im ICE – wieder erreicht und schließlich unterboten werden.

Eine Zäsur beim weiteren Ausbau der Strecke war der Februar 2000. Um die Bahnstrecke Hamburg–Berlin in weiten Bereichen für eine Geschwindigkeit bis 230 km/h zu ertüchtigen und die Fahrzeit zwischen beiden Städten damit bei durchgehenden ICE-Zügen auf unter 100 Minuten zu verringern, beschlossen wir den Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Nach dieser Entscheidung galt es, die Voraussetzungen für eine rasche Umsetzung des Projektes zu schaffen. Dabei war es für alle Beteiligten eine besondere Herausforderung, in der nur kurzen zur Verfügung stehenden Zeit alle Voraussetzungen für dieses ehrgeizige Ziel zu schaffen, da es bisher kein Regelwerk für Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 200 km/h auf auszubauenden Strecken gab. Dem außerordentlich guten Zusammenwirken zahlreicher Stellen der DB AG, dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist es zu verdanken, dass alle auftretenden Probleme einvernehmlich gelöst werden konnten. Auf der Grundlage dieser Planung konnten wir mit der Bahn im Oktober 2002 schließlich eine Finanzierungsvereinbarung abschließen.

Zu den besonderen Herausforderung gehörte auch die Beseitigung der 56 noch vorhandenen niveaugleichen Bahnübergänge, die für Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h unzulässig sind. Hier waren auch die Straßenbaulastträger finanziell gefordert. Das waren bei 37 Bahnübergängen die Gemeinden und Kreise. Gemeinsam mit den Ländern und der Bahn haben wir die damit verbundenen finanziellen Belastungen der kommunalen Haushalte reduzieren können – durch die Bereitstellung von Fördermitteln, durch die Streckung von Rückzahlungen und durch die Anrechnung von Aufwendungen aus der ersten Ausbaustufe.

Die Beseitigung der Bahnübergänge hat für alle Verkehrsteilnehmer Vorteile. Die Sicherheit hat sich erhöht und durch den Bau von Straßenüber- und -unterführungen entstanden ganze Straßenabschnitte neu.

Die Beseitigung der Bahnübergänge hat für alle Verkehrsteilnehmer Vorteile. Die Sicherheit hat sich erhöht und durch den Bau von Straßenüber- und -unterführungen entstanden ganze Straßenabschnitte neu.

Die Bahnstrecke Hamburg–Berlin verbindet heute nicht nur Deutschlands größte Hafenstadt mit der Hauptstadtregion, sie ist ebenso Bestandteil des Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes der Eisenbahn. Und ihr Ausbau schafft auch verbesserte Bedingungen für den Regionalverkehr zwischen Hamburg und Berlin. Damit hat das Projekt eine hohe verkehrspolitische Bedeutung.

Ich danke allen, die an der Realisierung beteiligt waren.

Dr. Manfred Stolpe
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen