

Tempo 230



HAMBURG
Hauptbahnhof

Berliner Tor

HH-Bergedorf
Aumühle

Schwarzenbeck

Büchen

Schwanheide

Boizenburg

Kühlenfeld

Brahstorf

Pritzler

Hagenow Land

Jasitz

Strohkirchen

Weselsdorf

Ludwigslust

Grabow

Klein Warnow

Karstädt

Dergenthin

Wittenberge

Bad Wilsnack

Glöwen

Bredbin

Zernitz

Neustadt (Dosse)

Friesack (Mark)

Vietznitz

Paulinenaue

Berger Damm

Nauen

Brieselang

Falkensee

Albrechtshof

Spandau

BERLIN

Ausblick

Im Februar 2000 entschied die Bundesregierung, die zwischen Hamburg und Berlin geplante Transrapid-Strecke nicht zu bauen. Um die Ballungsräume Hamburg und Berlin dennoch schnell zu verbinden, sollen mit einer zweiten Ausbaustufe auf der alten Berlin – Hamburger Bahn Geschwindigkeiten von 230 km/h erreicht werden.

Die Fahrzeit von City zu City wird damit auf rund eineinhalb Stunden schrumpfen. Für Planungen und Bau werden vier Jahre veranschlagt.

Das Management dieses anspruchsvollen Projektes liegt in den Händen der DB Projekt Verkehrsbau GmbH.

Die Aufgaben

Auf der Verbindung Hamburg-Berlin betritt die Bahn Neuland.

Bislang waren 200 km/h das Tempolimit beim Ausbau vorhandener Bahnstrecken. Für den Einsatz des Neigetechnik-ICE mit Spitzentempo 230 müssen die technischen- und Sicherheitsstandards weiterentwickelt und in einigen Fällen neue technische Lösungen gefunden werden.

Die umfangreichste Aufgabe ist der Ersatz von 52 Bahnübergängen, davon 27 im Land Brandenburg, 18 in Mecklenburg-Vorpommern und sieben in Schleswig-Holstein. Überwiegend sind es kommunale und Kreisstraßen. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h auf Bahnstrecken darf es keine Bahnschranken mehr geben. Neue Straßenüber- oder -unterführungen sind also zur Erhöhung der Sicherheit nötig. In jedem Falle müssen zunächst dafür jedoch die planrechtlichen Voraussetzungen geschaffen und Vereinbarungen zur Finanzierung getroffen werden. Dazu ist die Mitwirkung der Länder und Kommunen notwendig.

Auf 19 Stationen entlang der Strecke müssen Vorkehrungen getroffen werden zum Schutz von Reisenden auf den Bahnsteigen, die unmittelbar an den Schnellfahrgeleisen liegen. Weiterhin müssen die Fahrbahn und der Unterbau sowie Brücken für die höhere dynamische Belastung verstärkt werden. Für eine gesicherte Energieversorgung der Züge ist die Oberleitungsanlage den höheren Geschwindigkeiten anzupassen.

Im Raum Hamburg wird es mit dem mehrgleisigen Ausbau Hamburg Hauptbahnhof – Aumühle möglich, den S-Bahn-Verkehr vom Fernverkehr zu trennen. Schließlich muß die Strecke mit einer speziellen Zugsicherungsanlage ausgerüstet werden, die für einen kontinuierlichen Datenaustausch zwischen Betriebszentrale und ICE-Führerstand sorgt.



PLANUNGSBÜRO LASKOWSKI
Landschaftsarchitektur+Umweltplanung

UMWELTMANAGEMENT

Im Auftrag der DB ProjektBau