

■ National

Ausbau Berlin--Dresden dringend

aus SIGNAL 06/2008 (Dezember 2008/Januar 2009), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10000282)
DBV Mitteldeutschland

Argumente für die Alternativroute über Falkenberg

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Berlin und Dresden gerät wieder mehr in den Fokus der Öffentlichkeit.

Einerseits wird mit dem Jahresfahrplan 2009 die IC-/EC-Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen beider Städte mal wieder langsamer, obwohl an einigen Stellen bereits Ausbaumaßnahmen vollzogen wurden. So lässt die Verlangsamung erahnen, wie schlecht der Infrastrukturstand an anderen Stellen der Strecke wohl sein muss.

Andererseits wird über die Geschwindigkeit, mit der die marode Fernverkehrsstrecke endgültig auf Vordermann gebracht werden soll, heftig zwischen dem Bund und dem Freistaat Sachsen gestritten.

In Dresden befürchtet man zu Recht, dass, wenn nicht bald gehandelt wird, der Europäische Korridor von Skandinavien nach Südosteuropa an Sachsen und damit auch an Deutschland vorbei gehen wird. In Polen ist man bemüht, die wichtige, historische Güterabfuhrstrecke östlich von Neiße und Oder zwischen Breslau und Stettin dem internationalen Standard entsprechend auszubauen. Verlierer wären dabei auch die Deutschen Nord- und Ostseehäfen, weil Güterverkehr zwischen den Häfen und Südosteuropa nach Polen abwandern würde.

Es ist deshalb nicht hinnehmbar, dass die Dresdener Bahn in den nächsten 10 Jahren in zwei Schritten erst für Geschwindigkeiten bis 160 km/h und anschließend für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ertüchtigt werden soll.

Der Deutsche Bahnkunden-Verband schließt sich der sächsischen Forderung an, die Eisenbahninfrastruktur zwischen Berlin und Dresden schnellstmöglich auf 200 km/h zu ertüchtigen und schlägt erneut vor, statt eines Ausbaus der Eisenbahnstrecke Berlin-- Elsterwerda--Dresden den Ausbau über Falkenberg (Elster) zu prüfen. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg wurden die Verbindungen über Falkenberg und Elsterwerda alternativ genutzt und wiesen keine signifikanten Unterschiede bei den Reisezeiten auf.

Weitere Gründe sprechen mittlerweile für die westliche Trasse:

Bei einer Führung über Falkenberg kann die fertig gestellte Schnellverkehrsstrecke von Berlin Hbf nach Leipzig zwischen Berlin Hbf und Jüterbog mit benutzt werden. Der Neubau des Streckenabschnitts Riesa-- Dresden als Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 9 (Schnellverkehrsstrecke Frankfurt am Main--Dresden) wartet noch auf seine Ausführung. Dieser Abschnitt wäre dann ebenfalls bei einer Führung über Falkenberg mit benutzbar, seine bisher noch geringe Wirtschaftlichkeit würde steigen.

Der neu auszubauende Abschnitt verringert sich auf ca. 80 km zwischen Jüterbog und

dem Anschluss an die NBS Riesa-- Dresden.

Der Streckenabschnitt Jüterbog--Falkenberg ist seit 1945 nur noch eingleisig in Betrieb und die Ertüchtigung könnte durch den Wiederaufbau des zweiten Gleises de facto ohne große Einschränkungen des Zugverkehrs unter dem laufenden Rad erfolgen. Mit der Fortführung der Sanierung der Strecke über Elsterwerda entsteht ein hochwertiger Bypass, der vor allem für den Güterverkehr zusätzliche Potenziale erschließt.

Auf das aufwendige Planfeststellungsverfahren für den Wiederaufbau der Dresdner Bahn im Gebiet des Landes Berlin kann durch die Nutzung des Streckenabschnitts Berlin--Jüterbog verzichtet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000282>.

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