

■ Überregional

## Immer langsamer Eisenbahnstrecke Berlin--Elsterwerda--Dresden

aus SIGNAL 02/2009 (Mai 2009), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10000438)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Derzeit benötigen die InterCity-/EuroCity-Züge auf der für den internationalen Fernverkehr wichtigen Strecke zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf mit den Halten in Elsterwerda und Dresden Neustadt fahrplanmäßig 2:16 Stunden bis 2:22 Stunden. Das ist, wie die Grafik der Bahn zeigt, ein Negativrekord. Bereits im Fahrplanabschnitt 1993/1994 konnte nach entsprechenden Sanierungsmaßnahmen ein Großteil dieser Strecke mit 160 km/h befahren werden, womit seinerzeit zwischen Berlin Ostbahnhof und Dresden Hbf eine Fahrzeit von unter 2 Stunden möglich war.

Doch mangelnde Instandhaltung dieser international bedeutsamen Strecke führte in der Folgezeit zu einer negativen Entwicklung der Fahrzeit, so dass sich die Wettbewerbssituation zu Lasten des Schienenverkehrs deutlich verschlechtert hat. Mittlerweile besteht zwischen Berlin und Dresden ein Linienbusangebot, das auf ausgebauten bzw. neu gebauten Autobahnen (A13 / A113) im Vergleich zur Bahn mit 2:30 Stunden zwischen ZOB am Funkturm und Dresden Hbf nicht wesentlich längere Fahrzeiten bietet, dafür aber deutlich günstigere Fahrpreise. So beträgt der Normalpreis für die einfache Fahrt, 2. Klasse im InterCity/ EuroCity 36 Euro, beim BerlinLinienBus dagegen nur 18 Euro. Da dieser Linienverkehr in Kooperation der Firmen Regionalverkehr Dresden GmbH (RVD) und Bayern Express P. Kühn Berlin GmbH (BEX), einer 100-Prozent-Tochter der DB AG betrieben wird, trägt die Bahn selbst noch dazu bei, dass der umweltschonende Schienenverkehr Fahrgäste verliert.

Eine Finanzierungsvereinbarung zur Ertüchtigung der Strecke wurde nun zwar abgeschlossen, die Bauzeit ist jedoch zu lang und ermöglicht bezüglich der Fahrzeiten gerade einmal Vorkriegsniveau. Wenngleich damit auch eine Entscheidung für den Ausbau der Strecke Berlin--Elsterwerda--Dresden gefallen ist, so sollten für den InterCity-/EuroCity- Verkehr die derzeit möglichen Fahrzeitvorteile des alternativen Laufwegs über Jüterbog und Falkenberg (Elster) für die Dauer der Sanierungsarbeiten genutzt werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 muss hier eine entsprechende Korrektur erfolgen!

Der weitere Ausbau der Strecke Berlin--Elsterwerda-- Dresden für 200 km/h wird letztlich von der weiteren Nachfrageentwicklung abhängig gemacht werden müssen. Mit dem derzeitigen 2-Stunden-Takt im Fernverkehr lassen sich die erheblichen zusätzlichen Kosten für die Infrastruktur (u. a. die Beseitigung aller niveaugleichen Bahnübergänge) kaum rechtfertigen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000438>.

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



EuroCity nach Budapest auf der Fahrt zwischen Berlin und Dresden. Zwischen Bundeshauptstadt und der sächsischen Landeshauptstadt sind die Züge in den letzten Jahren durch Vernachlässigung der Infrastruktur immer langsamer geworden. (Foto: Christian Schultz)