

■ Brandenburg

## Ein Turmbahnhof und sieben Äste

aus SIGNAL 01/2006 (Februar/März 2006), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10002841)  
Herold Quick, Bürgermeister der Stadt Falkenberg/Elster

### Falkenberg/Elster - eine traditionsreiche Eisenbahnerstadt

Die Stadt Falkenberg/Elster im Elbe-Elster-Kreis im Süden Brandenburgs ist mit der Eisenbahn gewachsen. Über mehr als 150 Jahre prägte sie die Entwicklung der Stadt.

Waren es 1820 nur 268 Einwohner, registrierte man 1962, als Falkenberg das Stadtrecht erteilt wurde, bereits 7229 Einwohner. Heute leben in der territorial größer gewordenen Stadt mit fünf Ortsteilen 7843 Bürgerinnen und Bürger.

An einem Schnittpunkt von Eisenbahnstrecken entwickelte sich in Falkenberg ein Eisenbahnknoten mit einer Infrastruktur, die für viele Eisenbahnerstädte typisch ist. 1989, zur Wende, waren ca. 2200 Personen bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt. Leider hat der Bahnhof heute nicht nur seine Ansehnlichkeit, sondern auch seine Ausstrahlung auf die Wirtschaft verloren.

### Zur geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahn in Falkenberg/Elster

Industrie und Handel nahmen Mitte des 19. Jahrhunderts einen bedeutenden Aufschwung. Der Absatz der Waren und der Bezug von Erzeugnissen und Rohstoffen erforderten schnelle Verbindungen und erhöhte Transportkapazitäten, um die Entwicklung und Förderung eines nationalen Marktes voranzutreiben.

Bereits 1836 entstand der Plan, Berlin über Jüterbog und Röderau nach Riesa an die Verbindung Leipzig-Dresden anzuschließen. Am 1. Juli 1848 wurde die gesamte Strecke Jüterbog--Röderau mit einem Sonderzug Berlin--Dresden eingeweiht.

Der Bahnhof Falkenberg entstand etwa 500 Meter östlich des damals noch sehr kleinen Dorfes und etwa vier Kilometer westlich der Stadt Uebigau. Zu diesem Zeitpunkt waren auf dem noch kleinen Bahnhof nur wenige Personen beschäftigt.

1868 wurde die Konzession für den Bau der Strecke von Halle über Eilenburg, Torgau, Falkenberg, Finsterwalde nach Cottbus vergeben. Am 30. Juni 1872 war diese bereits befahrbar und somit erlangte das Dorf Falkenberg als Eisenbahnknoten große Bedeutung.

1869 beschäftigte man sich mit Plänen, wo eine Bahnverbindung Falkenberg--Kohlfurt über Liebenwerda hergestellt werden sollte. 1872 begannen dafür die Bauarbeiten und schon am 1. Juni 1874 wurde diese Strecke dem Verkehr übergeben und 1875 bis Wittenberg verlängert.

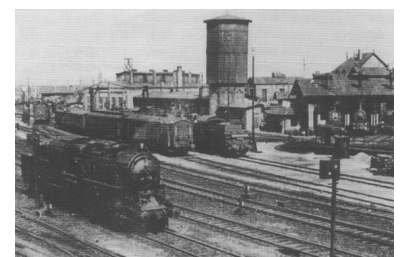
In den folgenden Jahren entstanden in der mitteldeutschen Region verschiedene Kleinbahnen. Zu diesen gehörte auch die 113 km lange Strecke der Niederlausitzer Eisenbahn von Falkenberg über Herzberg, Uckro, Luckau bis nach Beskow. 1901 war auch diese Verbindung endgültig fertig gestellt und erweiterte das Netz der Personen- und Güterverkehre mit dem zentralen Eisenbahnknoten Falkenberg/Elster.



Besuch in Falkenberg: Der brandenburgische Verkehrsminister Frank Szymanski im Gespräch mit Bürgermeister Herold Quick. (Foto: Stadt Falkenberg)



Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Falkenberg um 1912. Es wurde im Krieg schwer beschädigt und nicht wieder aufgebaut. (Postkarte: Archiv Stadt Falkenberg)



Bahnbetriebswerk Falkenberg, unterer Bahnhof mit Lokschuppen. (Foto: Archiv Stadt Falkenberg)

Etwa im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts hatte der Falkenberger Bahnhof annähernd seine jetzige Ausdehnung erreicht. Bereits 1910 beschäftigte die Bahn in Falkenberg etwa 1200 Personen, die auch in der Region angesiedelt waren.

Den schwärzesten Tag erlebte der Bahnstandort Falkenberg am 18. und 19. April 1945, als in den letzten Kriegstagen große Bereiche des Bahnhofs durch alliierte Luftangriffe zerstört wurden, darunter auch das Empfangsgebäude, das Kreuzungsbauwerk des Personenbahnhofes und fast alle Bahnsteige. Nach Kriegsende wurden unter großen Mühen die Bahnanlagen - bis auf das Empfangsgebäude - wieder aufgebaut.

In den folgenden Zeiten der DDR nahm der Eisenbahnknoten Falkenberg einen ungeahnten Aufschwung. Durch die große überregionale Bedeutung im Personen - wie auch im Güterverkehr wurde Falkenberg/Elster mit gutem Recht als Eisenbahnerstadt bezeichnet. Das hatte auch zur Folge, dass das Flügelrad der ehemaligen Deutschen Reichsbahn 1962 das bestimmende Element im Falkenberger Stadtwappen wurde.

## **Die Bahnanlagen und ihre Bedeutung für Falkenberg**

Die weitläufigen Gleisanlagen des Bahnhofs Falkenberg/Elster haben von Nord nach Süd eine Ausdehnung von 4 km und von Ost nach West über 5 km. Das gesamte Netz der Gleiskörper innerhalb des Bahnhofsbereichs hat eine imponierende Länge von insgesamt 148 km mit über 500 Weichen, die von ehemals 16 Stellwerken aus bedient wurden.

Die Hauptbedeutung des Eisenbahnknotens lag lange Zeit im Güterverkehr, der auf zwei getrennten Bahnhofsteilen abgewickelt wurde - dem oberen und unteren Güterbahnhof. Beide sind durch Verbindungsstrecken miteinander verbunden.

In Spitzenzeiten wurden innerhalb von 24 Stunden bis zu 93 Güterzüge aufgelöst und etwa die gleiche Zahl neu gebildet. Im Zeitraum eines Jahres konnten somit über eine Million Güterwagen rangierdienstlich behandelt werden, Umschlagmengen, die man sich heute in Falkenberg wünschen würde.

Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1992 wurde auf dem unteren Bahnhof der Ablaufbetrieb eingestellt und auch der obere Güterbahnhof wurde ein Jahr später in seiner Bedeutung wesentlich herabgestuft und schließlich 1999 völlig stillgelegt. Heute werden die Gleisanlagen beider Güterbahnhöfe nur noch zum geringen Teil genutzt. Dieser katastrophale Rückgang ist das Ergebnis der Wettbewerbsnachteile der Bahn gegenüber dem Straßenverkehr.

Im Reiseverkehr ist Falkenberg als Kreuzungspunkt immer noch ein wichtiger Umsteigebahnhof, auch wenn nicht mehr alle Verbindungen bedient werden. So wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 der Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Falkenberg--Riesa eingestellt. Alle Bemühungen auf brandenburger Seite - Ministerium, Deutscher Bahnkundenverband (DBV) und Stadt Falkenberg/Elster - fanden bis heute auf sächsischer Seite kein Gehör und führten noch nicht zum gewünschten Erfolg. Bleibt abzuwarten, was uns hier in Zukunft erwartet.

Abwarten müssen die Falkenberger auch im Zusammenhang mit der Erneuerung des

Kreuzungsbauwerkes für die Strecke Cottbus--Leipzig. Hier versucht man schon seit vielen Jahren einen Weg und Zeitplan für die Sanierung aufzustellen. Nachdem das Jahrhunderthochwasser im Jahr 2002 einen Strich durch die Rechnung gemacht hatte, ist man in der Stadtverwaltung recht optimistisch, dass das 22-Millionen-Projekt nun endlich im Frühjahr 2006 seinen Anfang findet und die Baumaßnahme nach ca. 3 Jahren beendet sein wird.

Dies wird sich auch positiv auf die Infrastruktur der Stadt auswirken, da mit dieser Baumaßnahme der alte Straßentunnel in der Liebenwerdaer Straße durch einen neuen, modernen ersetzt wird. Die Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes ist auch für die Menschen, für viele ehemalige und noch aktive Eisenbahner in Falkenberg wichtig. Es ist ein großer Schritt in die richtige Richtung und es ist ein Zeichen, dass die Eisenbahn in Falkenberg/Elster noch lebt und in Zukunft wieder an Bedeutung gewinnen kann.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002841>.

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