

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Johannes Lichdi
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

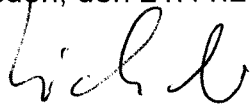
Thema: Eisenbahnstrecke Berlin - Elsterwerda – Dresden (1)

Vorbemerkungen: Derzeit benötigen die InterCity-/EuroCity-Züge auf der für den internationalen Fernverkehr bedeutsamen Strecke zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf fahrplanmäßig 2:06 Stunden. Demgegenüber konnte bereits zum Fahrplanwechsel 1992/1993 nach entsprechenden Sanierungsmaßnahmen ein Großteil dieser Strecke mit 160 km/h befahren werden, wodurch eine Fahrzeit zwischen Berlin Ostbahnhof und Dresden Hbf von unter 2 Stunden möglich war. Mittlerweile besteht zwischen Berlin und Dresden ein Linienbusangebot, mit dem ähnliche Fahrzeiten wie im SPFV der Deutschen Bahn - zu allerdings deutlich günstigeren Fahrpreisen - angeboten werden. Die Wettbewerbssituation hat sich damit zu Lasten des Schienenverkehrs verschlechtert. Dazu trägt auch der Neu- bzw. Ausbau der Autobahnen A 13/ A 113 bei. Vor dem Hintergrund der Klimaschutzdiskussion, der Abhängigkeit von zunehmend teurer werdenden Erdölimporten bzw. der EU-Osterweiterung ist diese Situation unbefriedigend.

Fragen an die Staatsregierung:

- 1) Wie viele Minuten benötigten die jeweils schnellsten Fernzüge zwischen Berlin und Dresden Hbf in den Jahren 1939, 1950 (jeweils ab Berlin Anhalter Bf.), 1970, 1987, 1993 (jeweils ab Berlin Ostbahnhof bzw. Lichtenberg)?
- 2) Welche Fahrzeiten sind für die InterCity-/EuroCity-Züge zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf in 2009 bzw. jeweils in den Folgejahren bis 2015 vorgesehen ?
- 3) Wie viele Minuten werden InterCity-/EuroCity-Züge zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf benötigen, wenn die Dresdener Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Berliner Außenring zur Verfügung steht?
- 4) Welche Fahrzeiten könnten derzeit zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf bei alternativer Führung der InterCity-/EuroCity-Züge über Jüterbog - Falkenberg erzielt werden?
- 5) Welche Abschnitte der Strecke Berlin Hbf - Elsterwerda - Dresden Hbf lassen derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu?

Dresden, den 21.11.2008



Johannes Lichdi, MdL

Eingegangen am: 24. NOV. 2008

Ausgegeben am: 13. JAN. 2009



SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Postfach 10 03 29 • 01073 Dresden

DER STAATSMINISTER

Präsident des Sächsischen Landtages
Herrn Erich Iltgen, MdL
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Dresden, **09. Jan. 2009**
Hausapparat: 0351 564 8001
Bearb.:
Aktenzeichen: 66-3822
(Bitte bei Antwort angeben)

**Kleine Anfrage des Abgeordneten Johannes Lichdi, Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN
Drs.-Nr.: 4/13878
Thema: Eisenbahnstrecke Berlin – Elsterwerda – Dresden (1)**

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt: „**Derzeit benötigen die InterCity-/EuroCity-Züge auf der für den internationalen Fernverkehr bedeutsamen Strecke zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf fahrplanmäßig 2:06 Stunden. Demgegenüber konnte bereits zum Fahrplanwechsel 1992/1993 nach entsprechenden Sanierungsmaßnahmen ein Großteil dieser Strecke mit 160 km/h befahren werden, wodurch eine Fahrzeit zwischen Berlin Ostbahnhof und Dresden Hbf von unter 2 Stunden möglich war. Mittlerweile besteht zwischen Berlin und Dresden ein Linienbusangebot, mit dem ähnliche Fahrzeiten wie im SPFV der Deutschen Bahn – zu allerdings deutlich günstigeren Fahrpreisen – angeboten werden. Die Wettbewerbssituation hat sich damit zu Lasten des Schienenverkehrs verschlechtert. Dazu trägt auch der Neu- bzw. Ausbau der Autobahnen A 13/A 113 bei. Vor dem Hintergrund der Klimaschutzdiskussion, der Abhängigkeit von zunehmend teurer werdenden Erdölimporten bzw. der EU-Osterweiterung ist diese Situation unbefriedigend.**“

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Problematik, zu der die Kleine Anfrage gestellt ist, fällt fast ausschließlich in die Zuständigkeit der DB AG. Die Antworten zu den Einzelfragen beinhalten deshalb vornehmlich die in diesem Zusammenhang von der DB AG eingeholten Stellungnahmen.

Die Länder, so auch der Freistaat Sachsen, haben keinen direkten Einfluss auf die Angebote im Schienenpersonenfernverkehr sowie die Gestaltung der diesbezüglichen Fahrpreise.

Frage 1: Wie viele Minuten benötigten die jeweils schnellsten Fernzüge zwischen Berlin und Dresden Hbf in den Jahren 1939, 1950 (jeweils ab Berlin Anhalter Bf.), 1970, 1987, 1993 (jeweils ab Berlin Ostbahnhof bzw. Lichtenberg)?

Die verfügbaren Daten zur Historie der Reisezeiten Berlin – Dresden sind in der Anlage 1 dargestellt.

Frage 2: Welche Fahrzeiten sind für die InterCity-/EuroCity-Züge zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf in 2009 bzw. jeweils in den Folgejahren bis 2015 vorgesehen?

Die Reisezeiten in 2009 sind in der Anlage 1 dargestellt. Für die Reisezeitentwicklung in den Jahren bis 2015 liegen keine gesicherten Daten vor.

Frage 3: Wie viele Minuten werden InterCity-/EuroCity-Züge zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf benötigen, wenn die Dresdener Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Berliner Außenring zur Verfügung steht?

Bei einem Teilausbau der Strecke auf 160 km/h, wie gegenwärtig beabsichtigt, soll eine Reisezeit zwischen Berlin Hbf (tief) und Dresden Hbf von 112 Minuten erreicht werden. Nach Inbetriebnahme der Dresdener Bahn würde sich die Reisezeit weiter auf etwa 102 Minuten verkürzen. Der diesbezüglich erreichbare Fahrzeitgewinn dürfte demzufolge bei rund 10 Minuten liegen.

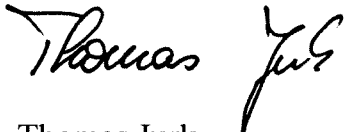
Frage 4: Welche Fahrzeiten könnten derzeit zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf bei alternativer Führung der InterCity-/EuroCity-Züge über Jüterbog – Falkenberg erzielt werden?

Bei einer Führung der EC-Züge über Falkenberg (Elster) können rein rechnerisch etwas bessere Fahrzeiten als mit der derzeitigen Führung über Elsterwerda erzielt werden. In der Praxis ergeben sich bei einer Führung der Züge über Falkenberg (Elster) jedoch massive Trassenprobleme mit der IC-Linie 51, den RE-Linien 4 und 5 zwischen Berlin, Jüterbog und Falkenberg (E) sowie mit der ICE-Linie 50, dem RE 50 sowie der S 1 zwischen Abzweig Bogendreieck und Coswig. Deshalb kann die Umleitung über Falkenberg nur im Bedarfsfall (z. B. bei Bauarbeiten) erfolgen.

Frage 5: Welche Abschnitte der Strecke Berlin Hbf – Elsterwerda – Dresden Hbf lassen derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu?

Der Geschwindigkeitsverlauf zwischen Blankenfelde und Dresden-Neustadt ist in den Anlagen 2 und 3 dargestellt

Mit freundlichen Grüßen

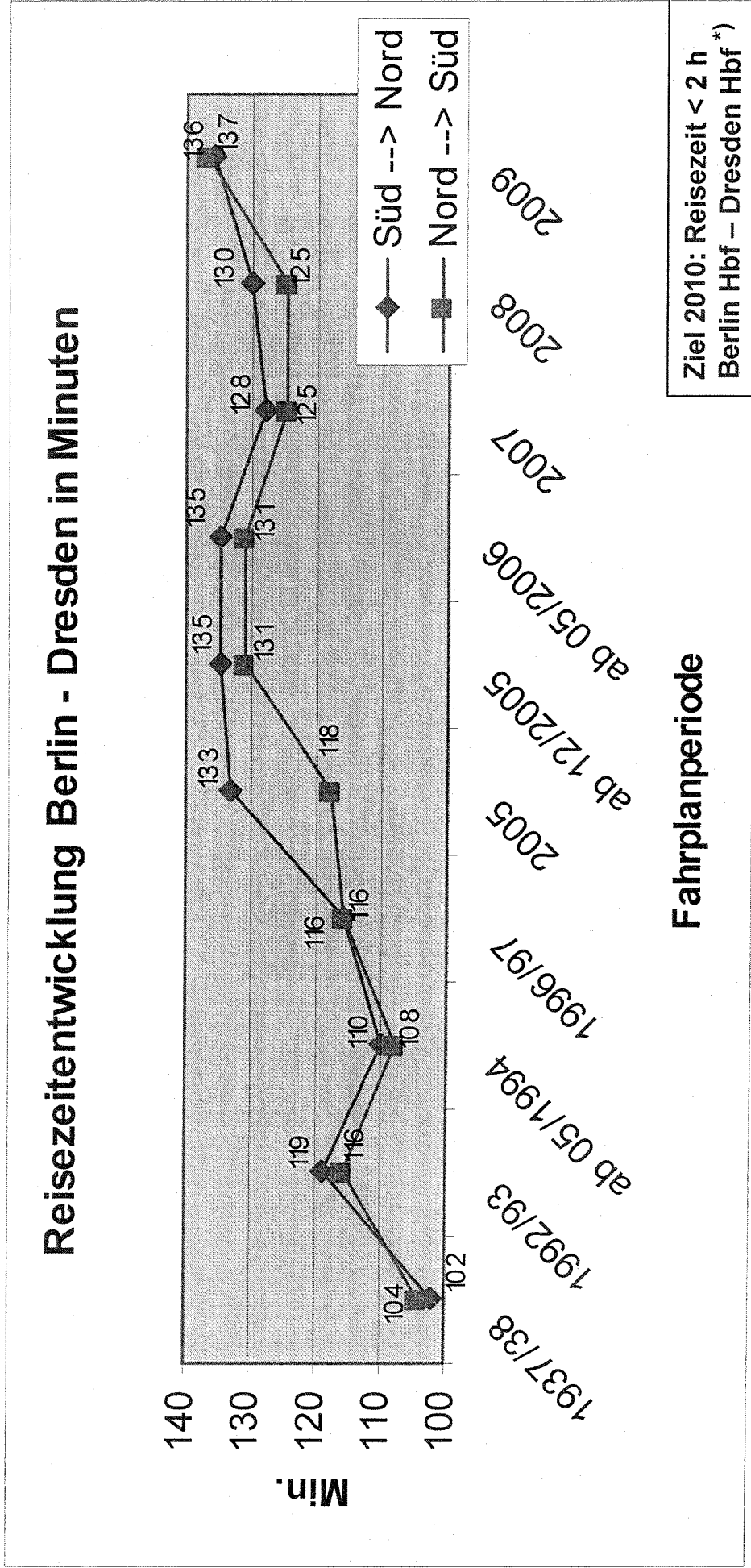
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Jurk'.

Thomas Jurk

Anlagen



IC-Linie 27: Die permanente Verschlechterung der Reisezeit Berlin – Dresden muss durch infrastrukturelle Verbesserungen gestoppt werden



*) inkl. Halte Elsterwerda und Dresden-Neustadt



Geschwindigkeitsverlauf zwischen Blankenfelde und Dresden-Neustadt im Fahrplan 2008

