

Ausbaustrecke Chemnitz–Leipzig in Betrieb

EISENBAHNEN Ein Drittel Fahrzeitgewinn / Bund stellt 90 Mio. EUR zur Verfügung

Die Deutsche Bahn hat zum Fahrplanwechsel die Ausbaustrecke Leipzig–Chemnitz in Betrieb genommen. Die Fahrzeit verringert sich um rund 30 Minuten auf jetzt 59 Minuten. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee würdigte das Projekt als ein Beispiel

für das erfolgreiche Zusammenwirken von Bund, Land und Bahn bei Investitionen in regionale Infrastruktur.

Im Zeitraum 2002 bis 2005 wurde Chemnitz–Leipzig für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen und eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h ausgebaut. Hierfür stellte der Bund insgesamt 90,1 Mio. EUR zur Verfügung.

Der Bund werde auch künftig in den Erhalt und den Ausbau der Schienenwege im Leipziger Raum und in Sachsen investieren, sagte der Minister. Für große Projekte wie den Citytunnel Leipzig, den Knoten Halle/Leipzig und die Mitte-Deutschland-Verbindung seien bis 2008 rund 635 Mio. EUR für die Realisierung vorgesehen.

„Trotz der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushalts versucht die Bundesregierung alles, um auch diese Vorhaben zu verstärken und den Baufortschritt zu sichern“, erklärte Tiefensee. Insgesamt habe der Bund in die Schienenwege des Freistaates Sachsen in den vergangenen zehn Jahren rund 3,3 Mrd. EUR investiert. Dies dokumentiere den hohen Stellenwert, den die Bundesregierung dem Ausbau der Schieneninfrastruktur in den neuen Bundesländern insgesamt als

Wachstumsmotor und Arbeitsplatzgarant beimisst.

ETCS-Betrieb. Auf der Strecke Berlin nach Leipzig ist unterdessen am 6. Dezember erstmals ein fahrplanmäßiger Zug der Deutschen Bahn unter der Steuerung der neuen internationalen Leit- und Sicherungstechnik ETCS (European Train Control System) gefahren. Dort hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit den Firmen Siemens und Alcatel im Abschnitt Jüterbog–Leipzig auf rund 100 km Länge das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 installiert.

Damit ist die betriebliche Funktionsfähigkeit auf der Pilotstrecke belegt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat die Zulassung zum Betrieb erteilt. Das neue Leit- und Sicherungssystem soll nach und nach in Europa auf den wichtigsten internationalen Bahnstrecken die heute mehr als 20 unterschiedlichen nationalen Systeme ablösen. Darüber sind sich die Bahnen grundsätzlich einig. Die EU gibt dies vor. ETCS wird in Europa den grenzüberschreitenden Schienenverkehr auf lange Sicht vereinfachen, erfordert allein bei der DB aber einen zweistelligen Milliardenbetrag. DVZ 20.12.2005 (ici)