



Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.

Regionalgruppe Lausitz

Ansprechpartner: Jens Endler Tel: 035753/13162

Postanschrift:

Felix-Spiro-Straße 1, 01983 Großräschen

Mail: info@probahn-lausitz.de / Web: www.probahn-lausitz.de

Arbeitspapier

zukünftige Entwicklung des SPNV in der Lausitz

Teil 1 Cottbus- Dresden / Hoyerswerda – Leipzig



im Januar 2020

Fahrgastverband PRO BAHN

Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. - Regionalgruppe Lausitz

im Januar 2020

Arbeitspapier - zukünftige Entwicklung des SPNV in der Lausitz

Teil 1 Cottbus- Dresden / Hoyerswerda – Leipzig

- **Stündlich von Cottbus nach Dresden sowie von Hoyerswerda nach Leipzig**
- **Schneller aus der Lausitz nach Dresden**
- **Idee einer Lausitz-S-Bahn**

Einleitung

Der Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. - Regionalgruppe Lausitz widmet sich beginnend mit diesem Arbeitspapier verschiedenen Entwicklungs-szenarien für eine Verbesserung des bestehenden Angebotes im Schienenpersonenverkehr im Süden Brandenburgs. Aufgrund der geografischen Lage angrenzend an das Bundesland Sachsen und den bestehenden Verkehrsbeziehungen zwischen Brandenburg und Sachsen beziehen wir Aspekte der gesamten Verkehrsregion Lausitz ein. Den Anfang machen wir in diesem Papier mit den Verbindungen zwischen Cottbus sowie Hoyerswerda und Dresden sowie der Relation Hoyerswerda – Südbrandenburg – Leipzig.

Vorwort

Südbrandenburg verfügt geografisch bedingt über traditionell starke Verkehrsbeziehungen in Richtung Sachsen, vor allem für die Randregionen haben die Verkehre nach Sachsen teilweise eine höhere Bedeutung, als die Verkehre in Richtung Berlin, z.B. der Raum Bad Liebenwerda / Falkenberg/Elster nach Leipzig sowie der Raum Elsterwerda, die Westlausitz (Großräschen, Finsterwalde, Lauchhammer, Schwarzheide, Senftenberg) und der Raum Ruhland /Ortrand nach Dresden. Das hängt vor allem mit der geringeren Entfernung zu den sächsischen Ballungsräumen und der damit kürzeren Reisezeit zusammen. In den nächsten Jahren des Strukturwandels in der Lausitz werden diese Verkehrsbeziehungen neben einer wachsenden Bedeutung der Verkehre in den Berliner Ballungsraum ebenfalls an Bedeutung gewinnen.

Schon heute stellt der Schienenpersonennahverkehr(SPNV) zwischen Südbrandenburg und dem Raum Dresden keine leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Das aktuelle SPNV-Netz in Südbrandenburg muss zusätzlich die Verkehre sächsischer Relationen berücksichtigen, da wichtige Verkehrsachsen aus Ostsachsen durch Südbrandenburg hindurchführen: Hoyerswerda - Ruhland – Falkenberg/Elster – Leipzig und Hoyerswerda – Ruhland – Ortrand – Dresden. Von diesen sächsischen Bahnverbindungen profitiert Südbrandenburg einerseits, andererseits waren in der Vergangenheit immer Kompromisse erforderlich, um die Verkehrsinteressen für Brandenburg und Sachsen ausgewogen im SPNV abzubilden. Hinzu kommt die

Konkurrenz durch die im Vergleich mit dem Bahnnetz besser trassierte und ausgebaute Straßeninfrastruktur (BAB A13, B169). Entsprechend werden aktuell noch nicht die vorhandenen Potentiale abgebildet.

Um die Herausforderungen der nächsten 20 Jahre – Strukturwandel in Folge des sichtbaren Endes des Braunkohlenbergbaus sowie der Anforderungen an eine Verkehrswende - auch für die Verkehrsbeziehungen zwischen Südbrandenburg bzw. Ostsachsen und Dresden zu meistern, bedarf es keiner Milliardeninvestitionen, aber einiger deutlicher Veränderungen in Verkehrsangebot und Reisezeit. Für die Planung und Umsetzung eines zukunftsweisenden SPNV-Angebotes für die Verkehrsregion Lausitz bedarf es einer verbundübergreifenden Zusammenarbeit der beteiligten Aufgabenträger (VBB, ZVON, VVO, ZVNL).

Die Ideen von PRO BAHN Lausitz sollen im Folgenden dargestellt werden.

1. Aktueller Zustand seit Fahrplanwechsel Dezember 2018

1.1 Fahrplanangebot

Aktuell ergänzen sich die 2-stündlich verkehrenden Linien den RegionalExpress 18 Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Großenhain – Dresden und RegionalExpress 15 Hoyerswerda – Ruhland – Großenhain – Dresden zu einem stündlichen Angebot zwischen Ruhland und Dresden, welches gleichermaßen die Interessen der Reisenden aus dem Raum Hoyerswerda und Südbrandenburg abzubilden versucht. Ergänzt wird dieses Angebot durch die ebenfalls 2-stündlich verkehrenden Linien RegionalBahn 49 Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda-Biehla – Falkenberg/Elster und S4 Hoyerswerda – Ruhland - Elsterwerda-Biehla – Falkenberg/Elster – Leipzig – Wurzen.

Reisende aus Cottbus und Hoyerswerda nach Dresden haben jeweils 2-stündlich wechselnd eine Direktverbindung sowie eine Verbindung mit Umstieg in Ruhland.



Abb 1: Auszug aus dem VBB-Liniennetz 2019 Quelle vbb.de

1.2 Streckenzustand

Die Bahnstrecke Cottbus-Dresden ist durchgehend elektrifiziert. Der Abschnitt Ruhland - Priestewitz ist eingleisig, der Rest mindestens 2-gleisig ausgebaut. Im Abschnitt Cottbus – Neupetershain - Bahnsdorf kann eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gefahren werden. Zwischen Bahnsdorf und Priestewitz beträgt die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, ab Priestewitz bis Coswig 120 km/h. Coswig – Radebeul Nord 130 km/h, ab Radebeul -Nord bis Dresden Neustadt 160 km/h. Die Bahnstrecke Hoyerswerda – Leipzig ist durchgängig 2-gleisig, elektrifiziert und mit 120 km/h befahrbar. Sowohl in die Bahnstrecke Cottbus – Falkenberg/Elster als Teil der Niederschlesischen Magistrale, als auch in den Knoten Ruhland wurden in den letzten Jahren erhebliche Infrastrukturinvestitionen getätigt. Zwischen Hoyerswerda-Horka und Węgliniec wurde die vorhandene Bahnstrecke zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt.

1.3 Reisezeitenvergleich ÖV – MIV 2019

Die SPNV-Verbindung Cottbus – Dresden steht in unmittelbarer Konkurrenz mit der BAB A13 und einer gut ausgebauten B169. Entsprechend ernüchternd sieht der Fahrzeitvergleich zwischen Öffentlichem Verkehr (ÖV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) aus. Nachfolgend haben wir einige Beispiele für Fahrzeiten aus Südbrandenburg und Ostsachsen nach Dresden Hbf zusammen gestellt. Die Fahrzeiten für den MIV wurden der Vergleichbarkeit wegen ebenfalls von Bahnhof zu Bahnhof gerechnet (Angaben aus Google Maps).

	Reisezeit ÖV in Min (Umsteige)	MIV in Min
● Cottbus	103-111 (0-1)	90
● Senftenberg	75 - 79 (0-1)	60
● Hoyerswerda	89 - 95 (0-1)	73
● Ruhland	60 – 66 (0)	48
● Ortrand	51 – 56 (0)	41
● Großräschen	91 – 96 (1-2)	60

In der Praxis ist dem Weg mit dem ÖV noch der Weg von und zu den Bahnstationen hinzuzurechnen. Der Reisezeitvergleich zeigt, dass der ÖV aktuell in allen Relationen gegen den MIV verliert.

1.5 Anschlüsse und Verspätungen

Im eingleisigen Abschnitt gibt auf Grund der fahrplanerischen Abhängigkeiten ein erhöhtes Verspätungsrisiko. Verspätungen von Zügen in Richtung Dresden übertragen sich auf Grund der erforderlichen Zugkreuzung in Großenhain auf die Gegenrichtung. In Folge weiterführender Anschlusszweige der RB49 in Senftenberg - Verknüpfung mit RB24 aus Richtung Ruhland in Richtung Berlin - und den Verspätungsrisiken der 1-gleisigen Strecke Ruhland – Priestewitz kommt es vor allem in Fahrtrichtung Dresden-Cottbus teilweise zu Anschlussverlusten zwischen dem RE15 aus Dresden und der RB49 nach Cottbus.



Abb 2: 3 Minuten Umsteigezeit in Ruhland sind knapp, in Senftenberg wartet auf die RB49 der Anschluss zur RB24 nach Großräschen-Berlin mit 5 Minuten Umsteigezeit Quelle: fahrinfo.vbb.de

2. Lösungsansätze

2.1 Vergabeverfahren Netz Lausitz

Im März 2019 erfolgte der Start des Vergabeverfahrens Netz Lausitz durch das Land Brandenburg und den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Darin enthalten ist ein neuer RegionalExpress 13 Cottbus – Senftenberg (Mo-Fr 60-Minuten-Takt) mit Option auf Verlängerung alle 2 Stunden via Ruhland nach Elsterwerda sowie die bereits heute existierende 2-stündliche RegionalBahn 49 Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda-Biehla – Falkenberg/Elster. Die Linien RE15 und RE18 sind nicht Bestandteil des Netzes Lausitz. Hier soll eine Option auf Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrages für das Netz Elbe-Elster um 5 Jahre gezogen werden. Auf den ersten Blick bietet sich hier kein Lösungsansatz für das Thema Cottbus/Hoyerswerda – Dresden an. Die neue Linie RE13 kann hier aber künftig eine wichtige Rolle spielen.

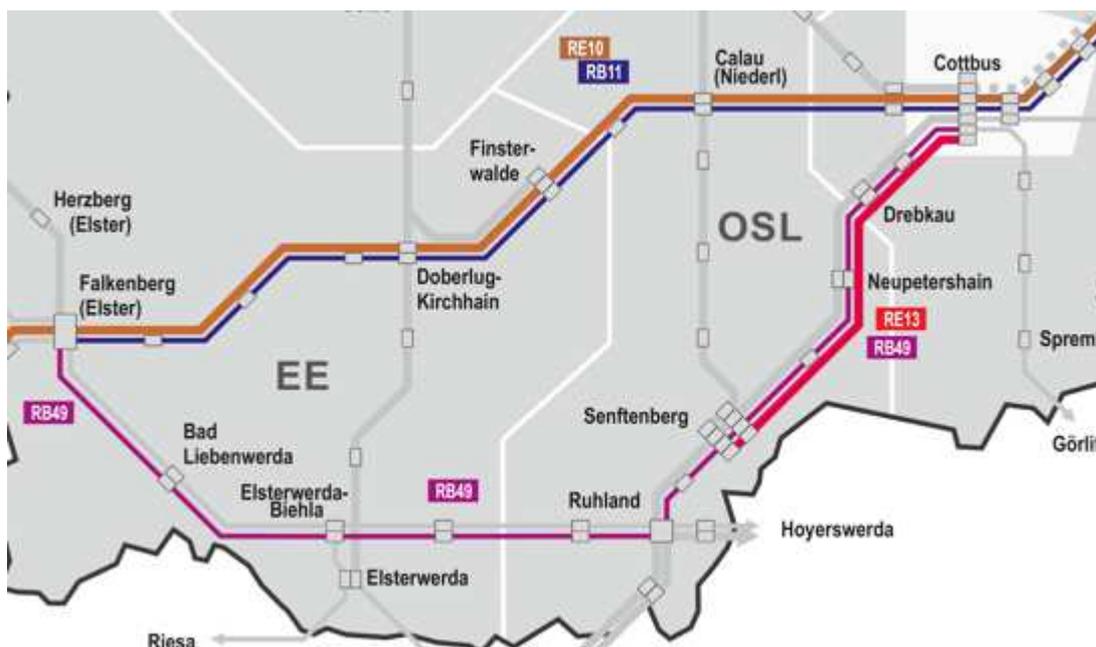


Abb3: Auszug Netz Lausitz Quelle vbb.de

2.2 Neue S-Bahn-Planungen im Verkehrsverbund Oberelbe

Nachfolgend sollen Möglichkeiten für die Reduzierung der Reisezeit und die Herstellung einer durchgehenden stündlichen Direktverbindung zwischen Cottbus und Dresden dargestellt werden.

Um ein zukunftsfähiges Verkehrsangebot zu schaffen und Umsteigerisiken zu minimieren, ist der einzig sinnvolle Ansatz die Umsetzung eines durchgehenden Stundentaktes zwischen Cottbus und Dresden. Aktuell ginge das nur zu Lasten der Fahrgäste aus Hoyerswerda, die dann immer umsteigen müssten, das wäre keine Option. Jüngste Planungen des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) für eine Erweiterung der Dresdner S-Bahn in Richtung Kamenz sowie der Abschlussbericht der Kommission für Strukturwandel und Beschäftigung bieten hier einen ganz neuen Lösungsansatz. Der VVO hatte sich bereits 2018 mit der Idee einer Umstellung der Regionalbahn zwischen Dresden und Kamenz auf einen S-Bahn-Betrieb beschäftigt.



Abb 4: VVO-Pläne für S-Bahnen im Nordosten von Dresden aus dem Jahr 2018 Quelle vvo-online.de

Im Zusammenhang mit der im Abschlussbericht der Kommission für Strukturwandel und Beschäftigung enthaltenen Empfehlung die Bahnstrecken Dresden – Kamenz – Hoyerswerda – Spremberg – Cottbus durchgängig zu elektrifizieren, hat der VVO im Februar 2019 diese Planungen nochmals präzisiert und die Idee für eine S 7 bis Hoyerswerda und Senftenberg weitergedacht. Genutzt wird dafür die Trasse der im SPNV nicht mehr bedienten Bahnstrecke Cottbus – Hosena.

Vor allem für die Relation Hoyerswerda – Dresden bietet diese Idee erhebliche Verbesserungen, kann doch die Fahrzeit im SPNV von heute 92 Minuten auf ca. 70 Minuten verkürzt werden. Damit wird die Relation auch mit dem MIV konkurrenzfähig (73 Minuten laut google Maps). Sollte auch der Ast nach Senftenberg realisiert werden, böte sich eine deutliche Verbesserung vor allem für Pendler in Richtung Industriegebiet Klotzsche und Dresdner Flughafen, Fahrzeit ca. 1 Stunde.

In Zusammenarbeit mit dem VBB und in Abhängigkeit mit geplanten Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen auf der Magistrale Cottbus-Görlitz sollte eine Durchbindung der neuen Linie über Spremberg bis nach Cottbus geprüft werden. Dadurch ergäbe sich endlich wieder eine direkte Verbindung aus dem Raum Hoyerswerda in Richtung Cottbus (und weiter nach Berlin). Selbst wenn man die Fahrzeiten des RE Cottbus-Bautzen Ende der 1990er Jahre zugrunde legt, ergibt sich mit einer Reisezeit von 45 Minuten eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status quo (ca. 70

Minuten mit Umsteigen in Ruhland bzw. ca. 100 Minuten ohne Umstieg mit dem Plus Bus der Linie 800). Damit wird auch gegenüber dem MIV eine attraktive Reisezeit erreicht.

Die Einführung der neuen Linie sollte bereits vor der Inbetriebnahme des durchgängigen elektrischen Betriebs erfolgen. Hierzu bietet es sich an, im Rahmen des Kohleausstiegs verfügbare zusätzliche Mittel in den Aufbau eines Fahrzeugpools mit alternativen Antrieben zu investieren. Bereits heute können batteriebetriebene Triebzüge längere Abschnitte ohne Oberleitung überbrücken. Diese Fahrzeuge können im Übergang auch auf anderen Strecken, bei denen im Rahmen des Strukturwandelgesetzes eine Elektrifizierung vorgesehen ist, eingesetzt werden. Auch längerfristig bieten sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten, z.B. im grenzüberschreitenden Verkehr.

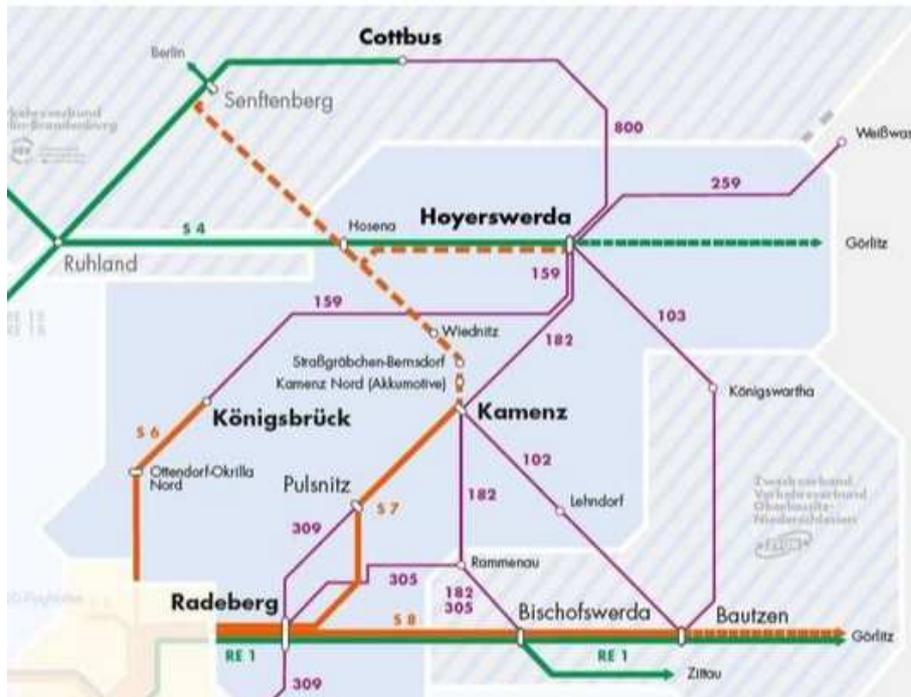


Abb 5: Weiterentwicklung der S7 über Kamenz hinaus bis Hoyerswerda und Senftenberg

Für Fahrgäste von Cottbus, Senftenberg oder Großräschen ins Dresdner Zentrum bzw. aus Richtung Ruhland oder Ortrand nach Dresden hingegen wäre die Reise via Großenhain weiterhin die bessere Option. Die VVO-Idee für eine S7 Hoyerswerda – Dresden bietet aber auch hier den Ansatz für eine deutliche Angebotsverbesserung.

2.3 RE18 und S4 im Stundentakt

Wird Hoyerswerda zukünftig durch die S-Bahn deutlich schneller an Dresden angebunden, stellt sich die Frage nach der Zukunft des RE15 Hoyerswerda – Ruhland – Großenhain – Dresden.

PRO BAHN Lausitz empfiehlt folgende Angebotsveränderungen zu prüfen:

- RE15 Hoyerswerda – Ruhland – Großenhain – Dresden entfällt
- RB49 Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda-Biehla – Falkenberg/Elster entfällt
- RE18 Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Großenhain – Dresden verkehrt alle 60 Min
- S4 Hoyerswerda – Ruhland - Falkenberg/Elster – Leipzig – Wurzen verkehrt bereits ab Hoyerswerda alle 60 Minuten
- RE18 und S4 werden im Umsteigeknoten Ruhland weiterhin verknüpft – jetzt aber stündlich

Damit profitiert sowohl Südbrandenburg, als auch die Region um Hoyerswerda. Cottbus und Senftenberg erhalten eine stündliche direkte SPNV-Linie nach Dresden, Hoyerswerda, Ruhland, Lauchhammer, Elsterwerda, Bad Liebenwerda und Falkenberg/Elster eine stündliche S-Bahn-Verbindung direkt in das Leipziger Zentrum. Die schnelle Bahnverbindung Hoyerswerda-Dresden übernimmt die unter 2.2 beschriebene S-Bahn.

2.4 Von Hoyerswerda und Ruhland wieder per RegionalExpress nach Leipzig?

Den Planungen des Zweckverbandes Nahverkehrsraum Leipzig und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, die Verbindung Leipzig – Falkenberg/Elster – Ruhland – Hoyerswerda ab Ende 2025 wieder aus dem S-Bahn-Netz der Mitteldeutschen S-Bahn herauszulösen und wieder in einen Regionalexpress umzuwandeln, begrüßen wir ausdrücklich. Damit ist eine spürbare Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Ostsachsen sowie Südbrandenburg und Leipzig verbunden.

Anders als in den getrennten Ausschreibungen für das Netz Lausitz und die Mitteldeutsche S-Bahn mit jeweils 2-stündlichen RE-Linien Frankfurt/Oder - Cottbus- - Falkenberg/Elster - Leipzig sowie Hoyerswerda – Falkenberg/Elster – Leipzig und einer Regionalbahn Frankfurt/Oder – Cottbus – Falkenberg/Elster empfiehlt der Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. - Regionalgruppe Lausitz ein Flügelzugkonzept umzusetzen mit einem vereinigten stündlichen Zuglauf zwischen Leipzig und Falkenberg/Elster sowie ebenfalls stündlichen Teilästen zwischen Falkenberg/Elster, Ruhland und Hoyerswerda sowie Falkenberg/Elster, Cottbus und Frankfurt/Oder. In diesem Zusammenhang wäre auch die umsteigefreie Weiterführung des Teilstes nach Hoyerswerda bis Niesky und Görlitz sinnvoll, die nach einer Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Görlitz (incl. Verbindungskurve Horka) umgesetzt werden kann (ebenfalls eine Teilmaßnahme aus dem Abschlussbericht der Kommission für Strukturwandel und Beschäftigung). Im Vorlauf sollte die Verdichtung der heutigen RB64 Hoyerswerda-Görlitz auf einen Stundentakt realisiert werden. Um eine umsteigefreie Verbindung in den brandenburgischen Teil des Seenlands herzustellen, könnten die Züge nach Senftenberg verlängert werden, wo weitere Anschlussmöglichkeiten geschaffen würden.

2.5 Lausitz-S-Bahn

PRO BAHN Lausitz hatte bereits im Januar 2019 eine Lausitz-S-Bahn ins Spiel gebracht. Dabei geht es nicht um eine großstädtische S-Bahn im 10-Minuten-Takt, sondern um eine Regio-S-Bahn, die bestehende Angebote ergänzen soll, wo dies sinnvoll ist. Beispiele existieren bereits, zum einen die seit 2013 verkehrende Mitteldeutsche S-Bahn-Linie 4 Hoyerswerda – Ruhland - Falkenberg/Elster – Leipzig – Wurzen sowie die VVO-Planungen für eine S-Bahn bis Hoyerswerda. Konkret eignet sich nach Auffassung von PRO BAHN Lausitz auch der im Vergabeverfahren Netz Lausitz ausgeschriebene Mini-RegionalExpress 13 Cottbus-Senftenberg (Option bis Elsterwerda). Bei veränderter Haltekonzeption und einer Ausweitung auf alle Verkehrstage (u.U. am Wochenende nur 2-stündlich) würde eine solche Linie den Weg frei machen, für eine Beschleunigung des RE18 Cottbus-Dresden. Die Lausitz-S-Bahn Cottbus – Elsterwerda übernimmt die Bedienung aller Zugangsstellen, der neue stündliche RE18 hält zwischen Cottbus und Ruhland nur in Drebkau, Neupetershain und Senftenberg. In Elsterwerda ergibt sich die Möglichkeit zur Verknüpfung mit der heutigen RB31 Elsterwerda-Dresden, für die 2018 durch den VVO ebenfalls eine Planung als Elbe-Elster-S-Bahn-Linie 5 veröffentlicht, aber vorerst nicht weiter verfolgt wurde. Langfristig ist es sinnvoll, eine Durchbindung beider Linien anzustreben.

2.6 Verkürzung der Reisezeit durch Infrastruktur-Maßnahmen

Ansätze für eine spürbare Reisezeitverkürzung sind die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf durchgängig mindestens 120 km/h, die Vermeidung der Zugkreuzung im eingleisigen Abschnitt Ruhland – Priestewitz sowie die Reduzierung von längeren Haltezeiten in Coswig und Ruhland.

Die Trassierung der Bahnstrecke dürfte in weitem Teilen eine Geschwindigkeit von mindestens 120 km/h zulassen, lediglich der kurvenreiche Abschnitt zwischen Ortrand und Lampertswalde sowie die Einfahrt in den Bahnhof Priestewitz dürften dafür nicht ohne weiteres geeignet sein. Es dürfte hauptsächlich eine Frage der Signal- und Sicherungstechnik sein, die Geschwindigkeit auf 120 km/h zu erhöhen und damit auch mit einem vergleichsweise überschaubaren Aufwand. Die Reisezeit ließe sich um ca. 7 Minuten reduzieren. Zu prüfen wäre zudem, mit welchem Aufwand auch eine Geschwindigkeit von 160 km/h realisiert werden könnte. Die genauen Ausbaumaßnahmen müssten in einem Gutachten ermittelt werden.

Die höhere Geschwindigkeit führt bei entsprechender Fahrplanung auch zur Verschiebung der Zugkreuzung aus dem eingleisigen Bereich Ruhland - Priestewitz in den zweigleisigen Abschnitt Priestewitz – Weinböhlen Hp., was eine weitere Reisezeitverkürzung in Fahrtrichtung Dresden-Cottbus von mindestens 5 Minuten zur Folge hat. Weitere Fahrzeiteinsparungen lassen sich bei entsprechender Fahrplanung auch die Aufenthaltszeiten in Coswig (1 min statt heute bis 4 Minuten) und Ruhland (2 statt heute 5-9 Minuten) leicht reduzieren.

In der Folge könnten sich nachstehend aufgeführten Reisezeiten für die bereits weiter von verglichen Routen ergeben, die für fast alle Relationen mit dem MIV in etwa gleich ziehen.

Reisezeitenvergleich ÖV – MIV Perspektive

	Reisezeit ÖV in Min (Umsteige)	MIV in Min
● Cottbus	89 (0)	90
● Senftenberg	63 (0)	60
● Hoyerswerda	75 (0)	73
● Ruhland	54 (0)	48
● Ortrand	46 (0)	41
● Großräschen*	85 (1)	60

* Für Großräschen wäre eine weitere Reisezeitreduzierung unter 80 Min durch Anpassung des Anschlusses vom künftigen RE7 Dessau-Berlin-Senftenberg denkbar, dies wurde hier aber nicht betrachtet.

Möglichkeiten für eine stündliche Verbindung Cottbus-Dresden und Hoyerswerda-Leipzig

Bild 4: VVO-S-Bahn Linie verkehrt von Hoyerswerda bis Dresden, RE15 Hoyerswerda-Ruhland-Dresden entfällt, RE18 Cottbus-Ruhland-Dresden verkehrt stündlich, S4 Hoyerswerda-Falkenberg-Leipzig verkehrt stündlich, RB49 Cottbus-Ruhland-Falkenberg entfällt, RE13 wird 2-stündlich bis Elsterwerda verlängert (Option Netz Lausitz)

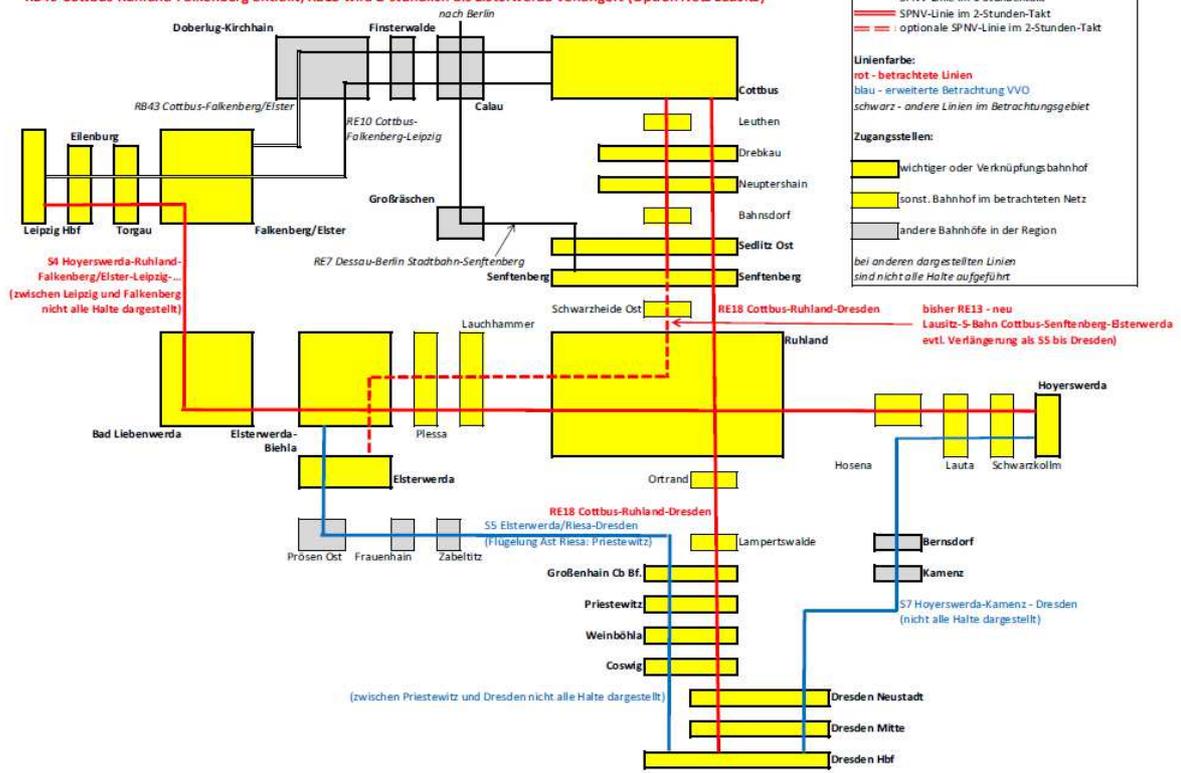


Abb 6: grafische Übersicht der beschriebenen Vorstellungen für ein zukünftiges SPNV-Netz für die Regionen Südbrandenburg / Hoyerswerda / Dresden / Leipzig - als Anlage 4 beigefügt

3. Fazit

Im Ergebnis der beschriebenen Ideen, die sich teilweise aus den Ergebnissen der Kommission für Strukturwandel und Beschäftigung, teilweise aus dem Vergabeverfahren Netz Lausitz, teilweise aus vorhandenen Ideen des Verkehrsverbundes Oberelbe zur Weiterentwicklung der Dresdner S-Bahn ableiten und durch Vorschläge werden Menschen aus der Lausitz aber mobiler sein, schneller und bequemer wichtige Ziele wie Dresden und Leipzig erreichen. Das stärkt die Chancen der Menschen in der Lausitz auf dem Arbeitsmarkt vor dem Hintergrund des Strukturwandels in der heutigen Bergbauregion ebenso, wie es die neue Tourismusregion Lausitzer Seenland besser erreichbar für Gäste macht.

Ganz ohne Mehrleistungen gegenüber heutigen Verkehrsangeboten und bestehenden Planungen für SPNV-Angebote kommt dieses Papier nicht aus. Diese halten sich aber in einem überschaubaren und realistischen Rahmen (S4 zwischen Falkenberg/Elster und Torgau), Lausitz-S-Bahn (RE13) an Wochenenden. Letztlich ist aber neben der Investition in die Zukunft der Lausitz auch ein kleiner Beitrag für einen Beitrag der Lausitz zur Verkehrswende und für den Klimaschutz.

Anlagen

Netzgrafiken Ist 2019, Netz Lausitz, VVO-S-Bahn, Zielnetz

Kontaktdaten:

Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.

Regionalgruppe Lausitz

Ansprechpartner: Jens Endler Tel: 035753/13162

Postanschrift:

Felix-Spiro-Straße 1, 01983 Großräschen

Mail: info@probahn-lausitz.de / Web: www.probahn-lausitz.de