

■ Brandenburg

Die Schienenverkehrs-Wochen in der Niederlausitz

aus SIGNAL 05/2002 (November 2002), Seite 29 (Artikel-Nr: 10002309)
DBV Niederlausitz

Der Deutsche Bahnkundenverband, Regionalverband Niederlausitz organisierte fünf Veranstaltungen zu Themen des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) der Region.



Bahnhof Luckau-Zentrum im August 2001. (Foto: Christian Gloel, Bamberg)

ZÖLS-Beitritt zum VBB - Chance oder Problem?

Der Einladung waren leider nur zwei Podiumsteilnehmer (ZÖLS, Stadt Cottbus) gefolgt. Vom VBB und den Ländern Brandenburg und Berlin war kein Vertreter anwesend. Eine grundlegende Diskussion war deshalb nicht möglich. Die ersten Erfahrungen mit dem neuen Tarifsystem wurden übereinstimmend positiv bewertet. Aber die Umsetzung der Nahverkehrspläne des ZÖLS im VBB, insbesondere was das Bahnangebot betrifft, wurden zurückhaltend bewertet. Der DBV wird, wie schon bisher, den ZÖLS bei der Einbringung seiner Interessen unterstützen.

Luckau - Berlin ohne umsteigen?

Der Vertreter des DBV führte aus, dass die Fahrzeit Luckau - Berlin-Schöneweide bei 80 km/h zwischen Luckau und Lübben und 120 km/h bis Berlin-Schöneweide 75 Minuten betrage. Zwischen Luckau und Berlin solle an allen Bahnhöfen gehalten werden. Neben den Pendlern würden auch Radtouristen und damit die Stadt Luckau (viele Mittel sind in die denkmalgeschützte Altstadt investiert worden) und die Region profitieren. Das Konzept wird vom Verkehrsministerium in Potsdam geprüft.

Mit der S-Bahn nach Bestensee?

Obwohl eine Lösung der Verkehrsproblems seit Jahren von der Gemeinde Bestensee angemahnt wird, ist bisher nichts passiert. In Anlehnung an frühere Planungen einer S-Bahn nach Bestensee-Süd und der aktuellen Siedlungsentwicklung wurde dieses Thema gewählt, auch für Bürger von Zeesen, Pätz, Gräbendorf und Prieros würden sich Vorteile ergeben. Als Ergebnis der Diskussion wird die Gemeinde mit Unterstützung des Landkreises eine Umfrage durchführen und der DBV Niederlausitz hat zusammen mit ihr ein Gespräch bei der S-Bahn Berlin GmbH vereinbart.

Die Rolle der Bahn und Probleme im Spreewald-Tourismus

Die Probleme der Bahnfahrer, die den Spreewald besuchen wollen, standen zur Diskussion. Deutlich wurde zu Beginn, dass Tourismusanbieter, von denen keiner erschienen war, das Potential der Bahnfahrer verkennen. An Bahnhöfen durchfahrende Züge werden auch von Touristen als Benachteiligung empfunden. Deshalb sind Halte wie zum Beispiel in Ragow/Spreewald (schon im Nahverkehrsplan festgeschrieben) einzurichten. Die Besucher des Biosphärenreservats bemängeln fehlende Rad-Mitnahmemöglichkeiten in den Zügen und schlechten Service. Auch fehlende Hinweise auf Ausflugsmöglichkeiten per Bahn in den Unterspreewald, die Umgebung Luckaus und von der Niederlausitzer Eisenbahn lässt Gäste nicht lange verweilen. Im Gegensatz vor allem zu den alten Bundesländern fehlen in Prospekten und an

Wanderwegen meist Hinweise zum nächsten Bahnhof. Führungen sollten zeitlich auf die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit Fahrrad vom nächsten Bahnhof abgestellt werden. Und so wollen auch die anwesenden Vertreter der Landkreise Dahme-Spreewald vom ÖPNV und Herr Traube vom Spreewaldverein e.V. ihre Einflussmöglichkeiten zu Verbesserungen nutzen. Die mögliche Bedeutung der Spreewaldbahn stand außer Frage. Ein Vertreter des Fördervereins Spreewaldbahn berichtete, dass ein Konzept Cottbus - Burg vorliegt, die Antragstellung für Fördermittel zur Umsetzung seit Jahren daran scheitert, dass der Landkreis Spree-Neiße und die Stadt Cottbus 15 000 Euro nicht aufbringen. Seitens der Gemeinde Straupitz wurde bereits die Weiterführung eingefordert. Die Teilnehmer hoffen, dass sich der Start der Spreewaldbahn nicht noch einmal Jahre verzögert.

Mit der IBA-Bahn durch die Niederlausitz

Am 9. September 2002 wieder in Luckau war die vernachlässigte Schieneninfrastruktur im Rahmen der Bergbausanierung Anlaß für die Veranstaltung »Mit der IBA-Bahn durch die Niederlausitz". Viele interessante Ziele sind für Bahn- und Radfahrer nicht erreichbar. Als Beispiel wurden Projekte der IBA Fürst-Pückler-Land ausgewählt, da seitens der Sanierungsträger keinerlei Interesse an einer Bahnanbindung vorhanden ist. Die IBA stellte ein Konzept für die Schienenanbindung des wohl bekanntesten IBA-Projektes, der Abraam-Förderbrücke »F 60", vom Bahnhof Finsterwalde aus, vor. Der unerwartete Besucheransturm sowie die noch nicht wegsanierten Gleise machen eine Anbindung relativ kurzfristig möglich. Auch Klingmühl, das revitalisiert wird, sowie Schloß und Park Sallgast sind mit der Bahn erreichbar. Dafür setzt sich seit Jahren auch das Amt Kleine Elster ein. Dieser Teil der ehemaligen Luckau-Zschipkauer Eisenbahn kann nur der erste Schritt sein. Die Anbindung im Norden nach Luckau und im Süden nach Senftenberg und Lauchhammer und damit die Erschließung weiterer IBA-Projekte und weiterer Touristenziele wird damit erreicht. Auf diese Art können auch die anderen IBA-Landschaftsinseln und Sanierungsgebiete sowie die noch aktiven Tagebaufelder für Besucher erschlossen werden

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002309>.

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