SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Regionalverkehr in der Niederlausitz

aus SIGNAL 03/2005 (Juni/Juli 2005), Seite 7 (Artikel-Nr: 10002717)

Bahnkunden-Verband Niederlausitz

Im Bahnhof Raddusch im Spreewald sollen wieder regelmäßig die Züge der RE-Linie 2 halten - zusätzlich zu dem 2004 neu eingerichteten Tropical Islands - Halt in Brand. (Foto: Florian Müller)

Was ändert sich im Mai 2006?

Welche Auswirkungen hat die Inbetriebnahme des neuen Nord-Süd-Bahntunnels in Berlin im Mai 2006 auf den Regionalverkehr im Brandenburger Süden? Diese und andere Pläne für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 2006 in der Niederlausitz werden nachfolgend skizziert und einer ersten Bewertung unterzogen.

Cottbus wird endlich Taktknoten (jeweils zur vollen Stunde). Auch Falkenberg/Elster soll ein wichtiger Taktknoten bleiben. Der RE 10 Cottbus--Falkenberg--Leipzig soll beide Städte weiterhin im 2-Stunden-Takt ohne Umsteigen verbinden. Ob das Versprechen auch so eingelöst wird, scheint allerdings noch fraglich, da der Bahnhofsumbau in Falkenberg wieder um ein Jahr verschoben worden ist. Die abgängige Bahnbrücke in Falkenberg läßt sich sicherlich auch noch mit einer geringeren Geschwindigkeit als 5 km/h befahren ... Der RE 2 fährt von Cottbus über Berlin künftig wieder nach Rathenow und hält endlich wieder in Raddusch (Spreewald), weil die Baumaßnahmen in Dahmetal dann abgeschlossen sind.

Die neue Wegführung von Elsterwerda/Senftenberg nach Stralsund/Schwedt (RE 3) zwingt Fahrgäste, die nach Schönefeld wollen, und einen Teil der Pendler zum Umsteigen in den neuen RE 7
(Wünsdorf-Waldstadt--Schönefeld--Stadtbahn--Dessau).

Vielleicht ist es dem geplanten DB-Börsengang geschuldet, wenn zwischen Golßen und dem Berliner Außenring die RE-3-Züge wegen der vielen bestehenden Langsamfahrstellen nur 70 km/h fahren dürfen und eine Beseitigung dieser Baustellen nicht zu erwarten ist. So kann der Bahnfahrer zwischen Golßen und der neuen Straßenbrücke bei Baruth anschaulich verfolgen, wo die Verkehrspolitik ihre Schwerpunkte setzt. Auf der gut ausgebauten und parallel verlaufenden B 96 überholen die Lkw stets die RE-Züge.

Die Kurstadt Bad Liebenwerda wird von Berlin aus leider weiterhin nur mit Umsteigen erreichbar sein.

Zwischen Senftenberg und Hoyerswerda wird es auch nach dem Ausbau keine Direktverbindung zwischen der brandenburgischen Kreisstadt und der sächsischen kreisfreien Stadt geben. So bleibt weiterhin nur die lange, unattraktive Fahrmöglichkeit über Ruhland. Damit sind fast alle wichtigen direkten Bahnverbindungen zwischen Süd-Brandenburg und Sachsen trotz der innerhalb der Lausitz vorhandenen wirtschaftlichen und kulturellen Verflechtungen gekappt.

Ziel des VBB ist die Verbesserung der Netzwirkung des SPNV und eine bessere Busanbindung der Bahnhöfe. Vor dem Hintergrund der abnehmenden Finanzausstattung der Busgesellschaften durch die Landkreise und kreisfreien Städte ist das Haltestellenkonzept im Schienenverkehr zu überdenken. Die Kompensation von gestrichenen Zughalten durch eine Ausweitung des Busangebots wird es

sicherlich nicht mehr geben.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002717.

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