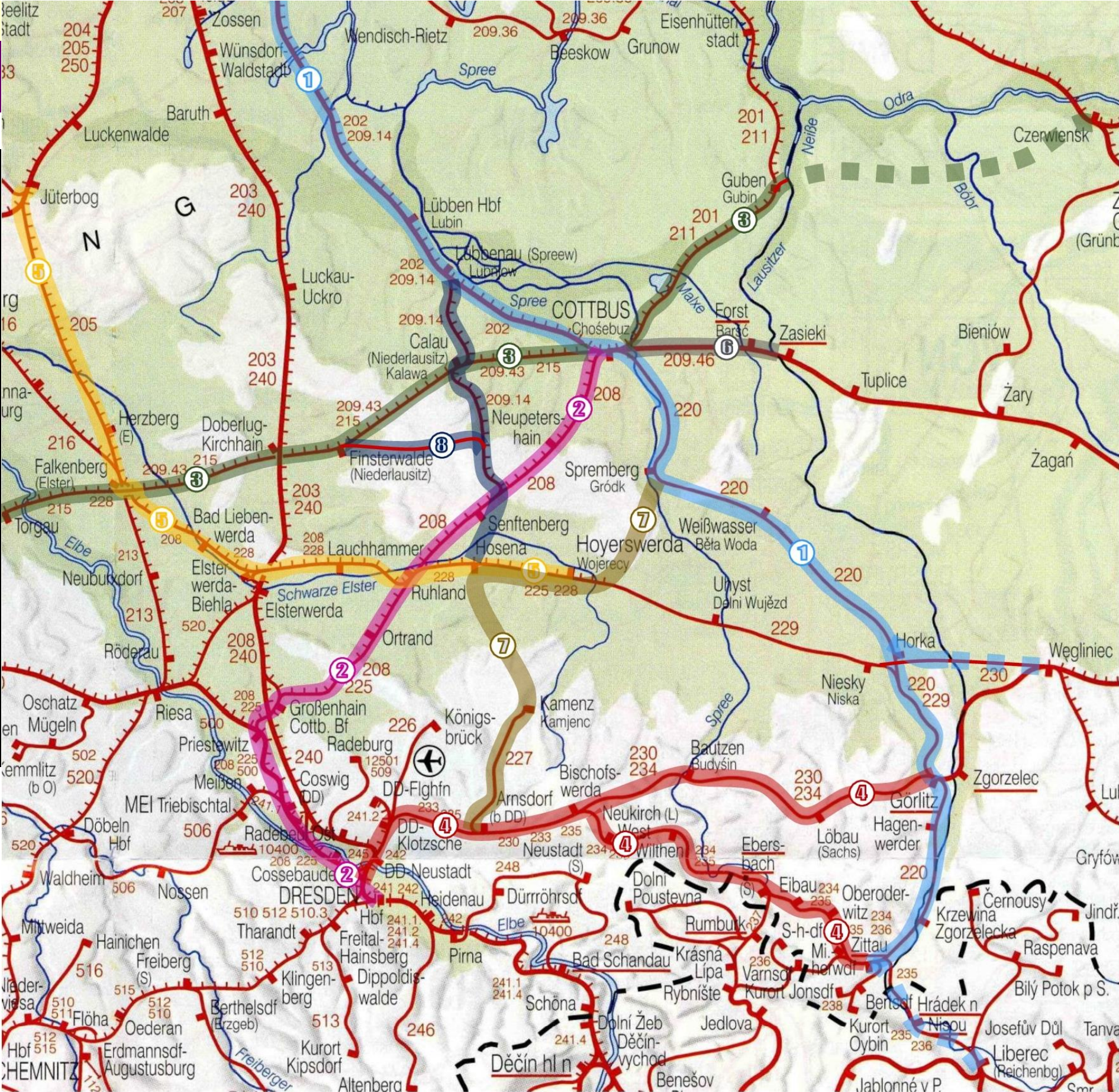


Abbildung rechts: Übersichtsplan der Region Lausitz mit farblicher Hervorhebung der behandelten Eisenbahn-Ausbautrecken. Die farbigen Nummern korrespondieren mit den Zeilennummern der folgenden Tabelle. Plan-Grundlage: DB AG, Kursbuch 2006; Eintragungen BSBB.
*) Verwendete Abkürzungen: S = S-Bahn-Verkehr, F = Fernbahnverkehr, R = Regionalverkehr FR = Fern- und Regionalverkehr, GV = Güterverkehr v max = Streckenhöchstgeschwindigkeit, gleichzeitig Streckenrichtgeschwindigkeit. Finanzierungsquellen: SK = Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen B = Bundesverkehrswegeplan E = Elektrifizierungsprogramm Bund G = Güterzugstreckenprogramm Bund KJ = Konjunkturprogramm Bund L = Landeshaushalt. Das „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ ist am 14. August 2020 in Kraft getreten. Es ist ein so genanntes Artikelgesetz, das zum einen mit dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) ein neues Stammgesetz geschaffen und zum anderen verschiedene „Verkehrswegegesetze“ geändert hat. (Näheres siehe https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Wirtschaft/strukturstaerkungsgesetz-kohleregionen.html)
Weitere Fußnoten werden am Ende der folgenden Tabelle erläutert.

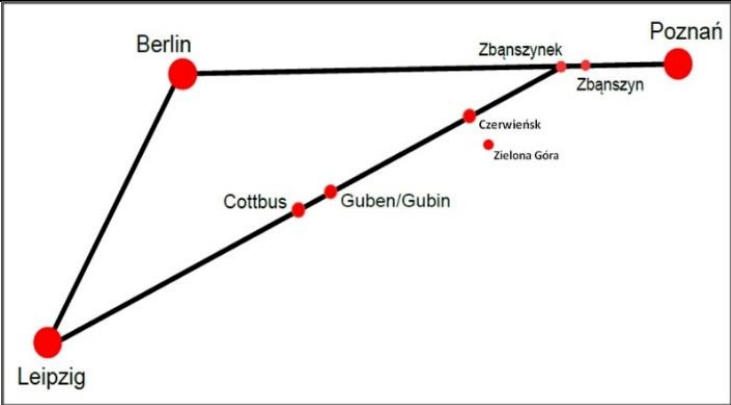


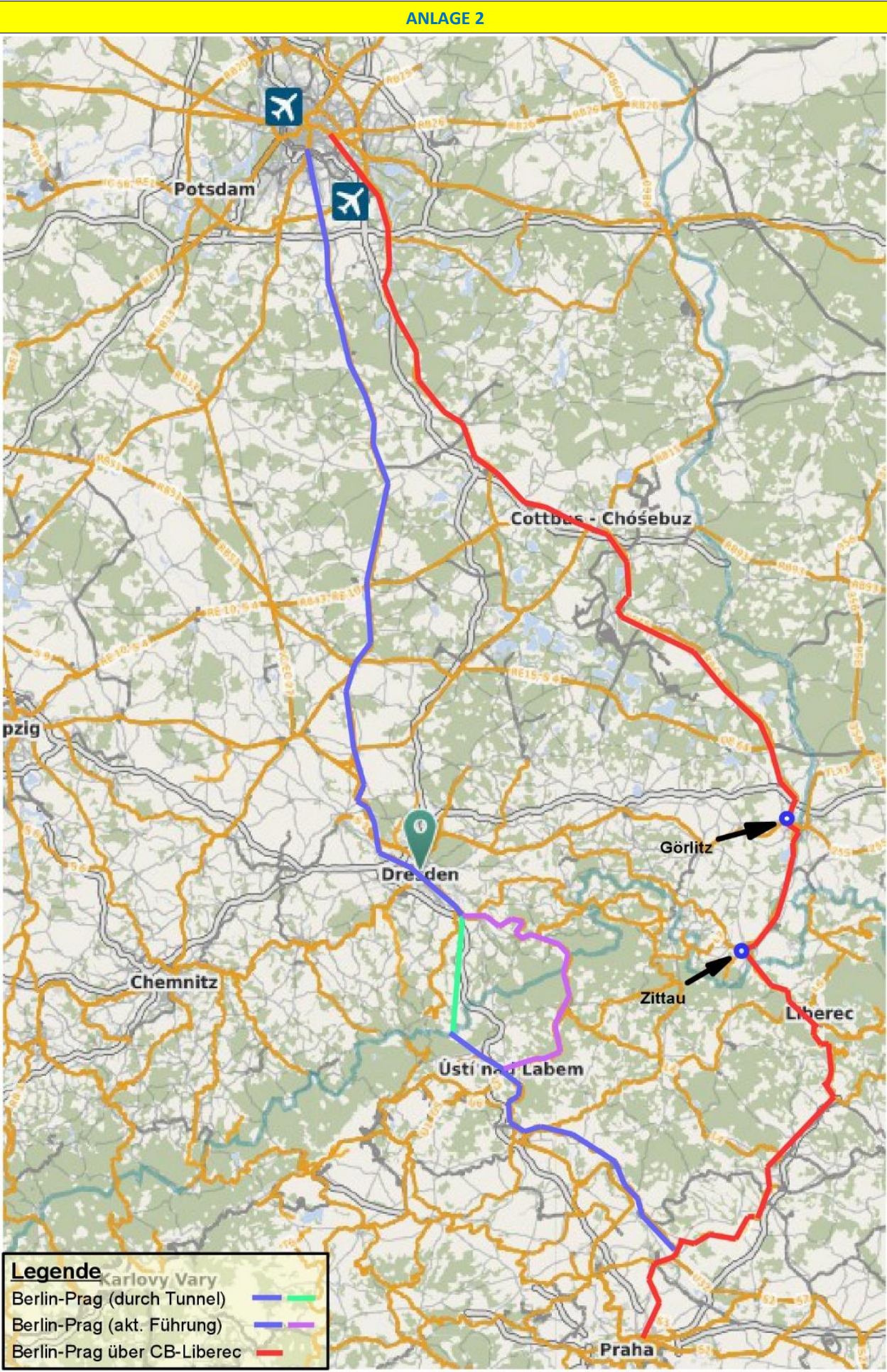
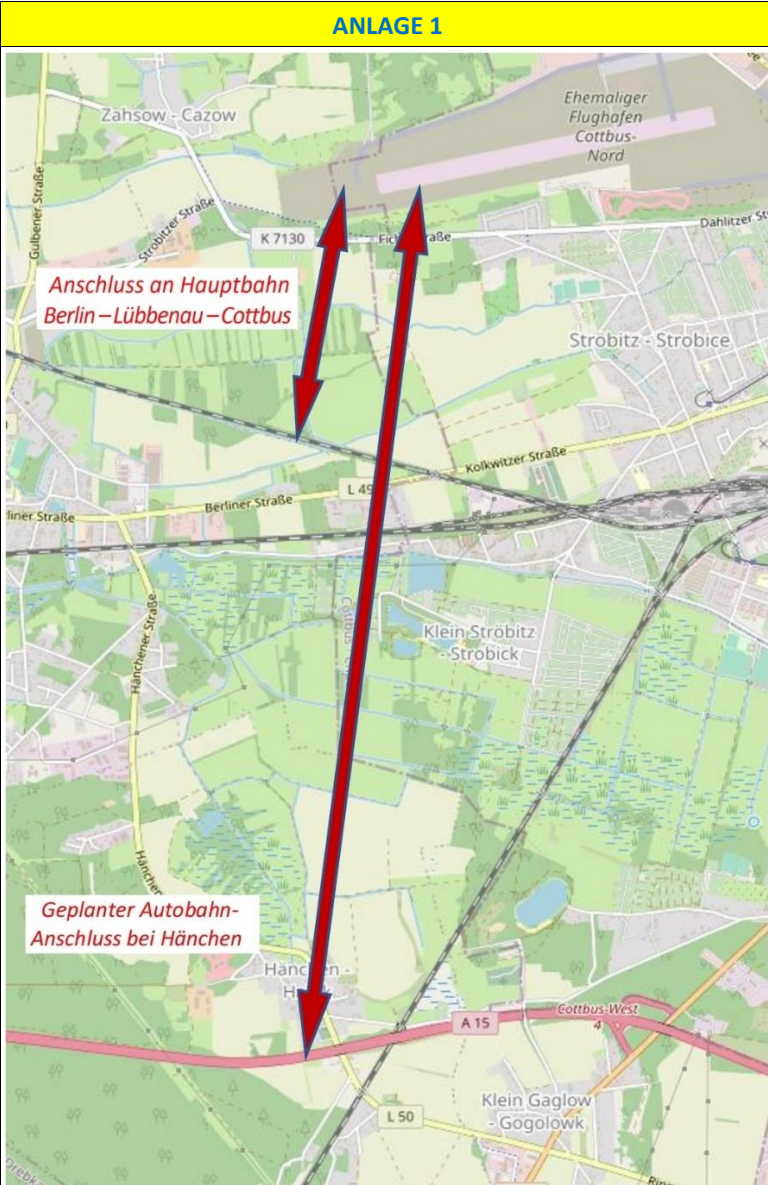
Maßnahmen-Nr.	Strecke / Streckenabschnitt	Jetziger Zustand	Von Ländern BB und SN geplanter Zielzustand (Planung und Bau: DB Netz)	Gepl. Finanzierung; Inbetriebnahme	Verkehrsangebot gemäß BSBB-Konzept	Künftige Fahrzeiten gemäß BSBB-Konzept	Von BSBB geplanter Zielzustand	Finanzierung gemäß BSBB-Konzept; Inbetriebnahme	Abweichungen vom D-Takt	Bemerkungen
1	Görlitzer Bahn (Ziel für den FR-Abschnitt Grünauer Kreuz – Lübbenau: 8 Züge pro Stunde und Richtung (F-, R- und Güterzüge)						Auf gesamter Strecke u.a.: Zusätzliche Blockteilungen für 8 Züge/Stunde und Richtung			
1a	Bahnhof Berlin-Grünau	FR: mehrgleisig, elektrifiziert, v max 120 km/h *), bisher kein Bahnhof vorhanden. 4-gl. S-Bahnhof mit südl. An- schluss an S-Bw	Bisher keine Bahnhofsplanningen. (Evtl. Ferngleise v max 160 km/h und ab Eichwalde 200 km/h)	?	1 ICE/IC/EC + 2 RE + 4 RB + 1 GV pro Spitzenstd. Sowie 6 Züge der Gleich- strom-S-Bahn pro Std. u. Richtung	****)	Regionalbahnhof Grünau mit vier Bahnsteiggleisen und zwei davon unabhängigen Güterzuggleisen. Zweites Verbindungsgleis Grünau – BER mit niveaufreier Einfädelung. Zweites Verbindungsgleis Eichwalde – BER mit niveaufreier Ausfädelung.	L, SK; spätestens 2035	**)	
1b	Berlin Grünauer Kreuz – Königs Wusterhausen	2-gleisig, elektrifiziert, v max 120 km/h *) + 2 S-Bahn-Gleise, mit seitr. Stromschiene, bis Zeuthen. Danach 1-gl., bis auf Bahnhöfe	FR: Unbekannt. Evtl. v max 160 km/h und ab Eichwalde 200 km/h. GSB: Unbekannt	SK *); spätestens 2038	1 ICE/IC/EC + 2 RE + 4 RB + 1 GV pro Spitzenstd. Sowie 6 Züge der Gleich- strom-S-Bahn pro Std. u. Richtung	****)	Ausbau der Fernbahngleise für v max 160 km/h. Beseitigung aller Bahnübergänge – mindestens zwischen Eichwalde und Königs Wusterhausen, da anderenfalls wegen zukünftig äußerst dichtem S-, R-, F- und G-Verkehr die Schranken fast ständig geschlossen wären. Kompletter zweigleisiger Ausbau der Gleichstrom-S-Bahn.	L, SK; spätestens 2030	**)	
1c	Ausbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen (KW)	drei Bahnsteigkanten: 1 R, 1 S, 1 R	1. BA: zusätzliches Kehrgleis. 2. BA: unbekannt	Zu 1.: L *); spätestens 2022 Zu 2.: ?	1 ICE/IC/EC + 2 RE + 4 RB + 1 GV pro Spitzenstd. Hinzu kommen zwischen Grünau und KW 6 Züge der Gleichstrom-S-Bahn pro Std. u. Richtung	****)	Fünf Bahnsteigkanten, 2 S, 3 FR (d.h. für Fern- und Regionalverkehr). Überwerfungsbauwerk S-/FR-Bahn nördlich des Nottekanals. FR Bahnsteiglängen = 400 m, damit einzelne IC/ICE hier halten können.	L, SK; spätestens 2030	**)	Erweiterung der Gleisanlagen am Hafen KW für Tesla-GV hat aktuell begonnen, dort wird zunächst der Hauptumschlagort für Tesla-GV errichtet. Sämtliche Transporte KW – Tesla erfolgen dann mit Lkw! Vgl. Anmerkungen unter Pkt. 11
1d	Königs Wusterhausen – Lübbenau	2-gleisig, elektrifiziert, v max 160 km/h	Evtl. v max 200 km/h; Beseitigung aller Bahnübergänge	SK; < 2038	1 ICE/IC/EC + 2 RE + 2 RB + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	Beibehaltung des jetzigen Zustands – 2-gleisig, elektr., v max 160 km/h. Beseitigung einzelner Bahnübergänge, je nach Bedarf (gemäß Zielen der Verkehrswende)	Planung: Land. Bau: B, SK; < 2025	**)	
1e	Lübbenau – Cottbus	1-gleisig, elektrifiziert, v max 160 km/h	2-gleisig, elektr., v max 160 oder 200 km/h. Evtl. Beseitigung aller Bahnüber- gänge	Planungsfin.: L. Bau: SK; < 2038	1 ICE/IC/EC + 2 RE + 2 RB + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	2-gleisig, elektr., v max 160 km/h. Beseitigung einzelner Bahnübergänge, je nach Bedarf (gemäß Zielen der Verkehrswende)	Planung: Land. Bau: B, SK; < 2025	**)	Beim Ausbau der ABS Lübbenau – Cottbus Anschlussgleis zum künftigen Gewerbe- gebiet des ehem. Flugplatzes Cottbus- Nord berücksichtigen, vgl. ANLAGE 1
1f	(Berlin –) Cottbus – Görlitz (– Zittau) (– Liberec – Prag)	1-gleisig, nicht-elektrifiziert, v max 120 km/h	2-gleisig, elektr., v max 160 oder 200 km/h. Evtl. Beseitigung aller Bahnüber- gänge	SK; < 2038	1 ICE/IC/EC + 1 RE + 1 RB (bis Spremberg), 1 GV pro Spitzenstd.	****)	2-gleisig, elektr., v max 160 km/h. Der 3. Entwurf Deutschlandtakt sieht eine Fernverbindung Szczecin – Berlin – Cottbus (FR1) vor. Es wird vorgeschlagen, diese Verbindung bis Prag zu verlängern, da Strecke über Cottbus als Entlastung der Elbtal- trasse dienen würde; vgl. Grafik möglicher Streckenführungen Berlin – Prag in ANLAGE2 .	B, E, G, SK; 2030	**)	ABS/NBS Görlitz – Liberec (Reichenberg) wird u.a. von OB Liberec gefordert; Liberec – Prag: Auch in SŽDC genannt. Unklar: Strecke durch PL (3 km)
1g	(Hamburg – Berlin – Cottbus –) Horka – Horka Grenze (– Węglińiec – Wrocław – Kraków), (EC "Wawel" auf anderer Streckenführung)	2-gleisig, elektrifiziert, v max 160 km/h. Verbindungskurve NO fehlt.	unbekannt	?	1 EC + 1 RE pro Std., per- spektivisch	****)	1-gleisige Verbindungskurve elektrifizieren, Abzweigweichen für 80 km/h. Evtl. Neutrassierung für 120 km/h. Es wird eine Flügelung des EC "Wawel" (Hamburg – Berlin – Cottbus ...) in Weißwasser (ein Zugteil Richtung Wrocław, einer Richtung Prag) vorgeschlagen. Zudem könnte die geplante LEAG-Streckenverlegung im Raum Weißwasser-Rietschen zeitlich mit dem Ausbau Cottbus – Horka (evtl. auch Görlitz) verbunden werden	L, SK; spätestens 2030	**)	ABS Horka – Horka Grenze wurde gerade im Rahmen der ABS Knappenrode – Horka – Grenze D/PL (– Węglińiec) fertiggestellt.
	Andere Strecken									
2	Cottbus ("CB") – Senftenberg – Priestewitz – Dresden	2-gleisig, elektr. Außer Ruhland – Großenhain -> 1- gleisig., v max 120km/h, teilw. 100 km/h (Bahnsdorf – Priestewitz)	teilw. 2-gleisiger Ausbau, und teilw. v max bis zu 160 km/h	SK; < 2038	1 RE + 1 RB (bis Ruhland) + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	CB – Ruhland – Ortrand – Großenhain – Dresden; überwiegend 2- gleisig, v max bis 160 km/h. Neue Verbindungskurven Großenhain, d.h. Ausbau des Verbindungsgleises von Zabeltitz nach Großenhain Cottb Bf auf 120 km/h, Neubau eines Verbindungsgleises von Großenhain Cottb Bf nach Cottewitz für 120 km/h	SK; < 2030	**)	Benötigt werden schnelle Fahrmöglichkeiten von Elsterwerda und Ruhland über Großenhain Cottb Bf direkt nach Dresden (über Cottewitz) und weiterhin die Fahrmöglichkeit über Priestewitz, Weinböhla und Coswig.
3	(Poznań – Czerwieńsk – Guben/Gubin – ****)) Cottbus – Calau – Doberlug-Kirchhain – Falkenberg – Leipzig Laut PKP-PLK soll die Strecke Czerwieńsk – Zbąszynek ab 2022/23 mit 120 km/h befahrbar sein, vgl.: https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/ponad-100-mln-zl-na-lepsze-i-sprawniejsze-podroze-w-lubuskim-4353/ Um der polnischen Seite Argumente zu geben, die Elek- trifizierung der Strecke Grenze – Czerwieńsk im Rahmen von Kolej+ mit Ausbau auf 120 km/h zu verbinden, sollte die Elektrifizierung Guben – Grenze auch mit einem Aus- bau auf 120 km/h realisiert werden. Die 400 km lange Gesamtstrecke Leipzig – Poznań wäre dann über 300 km mit 160 km/h und über 100 km mit 120 km/h befahrbar – gute Voraussetzungen auch für Personenverkehr. Aktuelle Fahrzeiten laut DB über Berlin zwischen 4:11 und 11:28 Stunden. Mögliche Fahrzeit über Cottbus – Guben: 3 Std. 29 Min, siehe ANLAGE 3 .	2-gleisig, elektr., außer Guben – Czerwieńsk 1gl, n. elektrifiziert. v max 120 km/h	Ausbau auf 160 km/h, digitale Stellw.technik, Ausbau Bf Falken- berg. Guben – Grenze: elektrifizieren	SK; < 2038. Guben – Grenze < 2025	1 IC/EC + 1 RE + 1 RB + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	Ausbau auf 160 km/h, digitale Stellwerktechnik, Ausbau Bf Falkenberg. Guben – Grenze D/PL (2 km): elektrifizieren. 2-gleisige Einbindung in Knoten Leipzig.	SK; < 2030, Guben – Grenze < 2025	**)	In D fehlen ca. 2 km Fahrdrabt. Grenze – Czerwieńsk: Elektrifizierung ge- plant in KolejPlus: Prioritätsfestlegung 2021. Untersuchung auch in Projekt Railblu
4a	Dresden – Arnsdorf – Bischofswerda – Bautzen – Görlitz (– Zgorzelec)	2-gleisig, nicht-elekt., v max 120 km/h	Elektrifizierung, Ausbau auf bis zu 160 km/h	SK; 2033. Knoten Görlitz bis 2028	1 IC/EC + 1 RE + 1 RB + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	Elekt., Ausbau auf bis zu 160 km/h	SK; Görlitz bis Grenze 2022, Rest 2030	**)	Bereits in Planung (Fin SN)

(Fortsetzung auf der nächsten Seite)

Maßnahmen-Nr.	Strecke / Streckenabschnitt	Jetziger Zustand	Von Ländern BB und SN geplanter Zielzustand (Planung und Bau: DB Netz)	Gepl. Finanzierung; Inbetriebnahme	Verkehrsangebot gemäß BSBB-Konzept	Künftige Fahrzeiten gemäß BSBB-Konzept	Von BSBB geplanter Zielzustand	Finanzierung gemäß BSBB-Konzept; Inbetriebnahme	Abweichungen vom D-Takt	Bemerkungen
4b	(Abzweig von Strecke lfd. Nr. 4a) (Dresden –) Bischofswerda – Wilthen – Ebersbach – Zittau	Nicht elektrifiziert, 1-gleisig, außer Oberoderwitz – Zittau -> 2-gleisig. v max 120 km/h (oder nur 100 km/h?)	Ausbau für Flügelverkehre und Elektrifizierung lt. Investitions- gesetz Kohleregionen (InvKG). Was heißt das? (Vermutl. Elektr., teilw. 2-gleisiger Ausbau)	SK; < 2038	1 RE + 1 RB + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	Elektr., Ausbau auf bis zu 120 km/h, teilw. 2-gleisig	SK; < 2035	**))	
5	Jüterbog – Herzberg – Falkenberg – Ruhland – Hoyerswerda	Elektrifiziert, v max 120 km/h, 2-gleisig. Außer Jüterbog – Falkenberg -> 1-gleisig.	Ertüchtigung. Was heißt das?	SK; < 2038	1 RE + 1 RB + 1 – 3 GV pro Spitzenstd.	****)	2-gleisig, elektr., Ausbau auf bis zu 160 km/h	SK; < 2035	**))	
6	Cottbus – Forst ***)	1-gleisig, nicht-elekt., v max 120 km/h	Elektrifizierung	SK; < 2038	1 RE + 1 RB + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	Elektrifizierung CB – Forst, z.B. für RE Berlin – Forst, und GV. 2-gleisig Begegnungsabschnitte, v max 160 km/h	SK; < 2025	**))	Ausbau Żary – Wrocław unrealistisch, da polnische Seite nicht interessiert. Zum Verkehr Berlin – Wrocław: siehe lfd Nr. 1g.
7	(Dresden –) Arnsdorf – Kamenz – Hosena – Hoyerswerda – Knappenrode – Spremberg. Kamenz – Hosena -> z.Zt. PV und GV nur im Saisonbetrieb. (Dresden –) Arnsdorf – Kamenz – Hosena -> nicht-elek- trifiziert.	Dresden – Arnsdorf – Kamenz 2-gleisig, Kamenz – Hosena 1- gl., Hosena – Knappenrode – Abzwg Spreewitz Süd 2-gl., elektr., Knappenrode – Spremberg 1-gleisig. v max ab- schnittsweise 100 – 120 km/h	Elektrifizierung, Ausbau auf bis zu 160 km/h, Neubau Verbindungs- kurve Hosena	SK; < 2038	1 RE + 1 RB + 1 GV pro Spitzenstd.	****)	Elektrifizierung, Ausbau auf bis zu 160 km/h, Neubau Verbindungskurve Hosena, 2-gleisige Begegnungsabschnitte	SK; < 2035	**))	Künftig mehr Tourismus. GV zur Batteriefabrik Kamenz. Zu Dresden – Arnsdorf vgl. lfd.Nr. 4a. Die Busverbindung Cottbus – Hoyerswer- da (Line 800) wird aktuell wegen zu langer Fahrzeiten (bis zu 1:31 Stunden) häufig kritisiert. Deshalb wird vorgeschlagen, diese Relation bis Cottbus weiterzuführen.
8	Lübbenau – Calau – Großräschen – Sedlitz Ost (– Senftenberg). Mit Abzweig (Senftenberg –) Brieske – Hosena. Und Abzweig (Großräschen–) Altdöbern Süd – Finsterwalde	1-gleisig, südl. Altdöbern 2- gleisig), elektr., v max 100 km/h	unbekannt		1 RE + 1 GV pro Spit- zenstd.	****)	V max 160 km/h 2-gleisig ab Altdöbern, 2. Bahnsteigkanten Altdöbern und Großräschen	< 2030	**))	(Senftenberg –) Brieske – Hosena sehr wichtig für GV

Anmerkungen und weitere Strecken:

**))	Der 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt (vgl. https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads) wurde veröffentlicht, bevor die Festlegungen des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen zu Verkehrswegen getroffen wurden. Schon von daher besteht erheblicher Nachbesserungsbedarf . Zudem haben einige Bundesländer (u.a. Berlin und Brandenburg) zum Zielfahrplan Deutschlandtakt nur beschlossene Verkehrsbestellungen gemeldet, nicht jedoch Zielfplanungen. Auch hier muss unbedingt sofort nachgebessert werden.		
***))	Zu lfd. Nrn. 3 und 6: Nutzenselemente der Eisenbahnverbindung Leipzig – Poznań ➤ Fast der gesamte Straßen- und Schienentransport zwischen den Wachstumsregionen Leipzig und Poznań läuft z.Zt. via Berlin. Dadurch ist der Knoten Berlin und die Relation Berlin – Frankfurt stark belastet. Diese Belastungen werden nach Inbetriebnahme der Tesla-Fabrik noch steigen. ➤ Eine direkte Autobahnverbindung zwischen Leipzig und Poznań existiert nicht. ➤ Die Schienenverbindung via Cottbus ist ca. 60 km kürzer. ➤ Bei Führung des Schienen-Personen- und Güterverkehrs von Leipzig (Sächsischer Wirtschaftsraum) über Cottbus, Guben, Gubin, Czerwieńsk und Zbąszynek nach Poznan (und weiter nach Nord-Ost-Polen, Baltikum und Weißrussland ergäbe sich eine deutliche Entlastung des Knotens Berlin und der Frankfurter Bahn. ➤ Bei Ausbau der Strecke Cottbus – Forst – Żary (Sorau) – Zielona Góra (Grünberg in Schlesien) und Verzicht des Ausbaus der Relation Cottbus–Guben–Gubin–Czerwieńsk–Zbąszynek kämen diese Nutzenselemente nicht zum Tragen.		Czerwieńsk (ehemals Rothenburg an der Oder), Woiwodschaft Lubuskie (Niederschlesien) Zbąszynek (Neu Bentschen), Woiwodschaft Lebus Zbąszyń (Bentschen), Woiwodschaft Großpolen
****))	Künftige Fahrzeiten gemäß BSBB-Konzept: Die für das Lausitznetz mit guten Anschlüssen nötigen Kantenzeiten konnten von hier nur sehr grob abgeschätzt werden. Genaue Berechnungen sind erforderlich, um das Netz bestmöglich in den Deutschland-Takt einzupassen. Aus den Taktknoten und Kantenzeiten sind die endgültigen Beschlüsse für den Infrastrukturausbau abzuleiten; die Strecken-<i>v</i>_{max} ist hingegen nicht vorrangiges Kriterium für Investitionsentscheidungen.	Die genauen Berechnungen für die Taktknoten und die Kantenzeiten sind schnellstmöglich durch die Aufgabenträger zu veranlassen. Hierfür kann nur ein mit komplexen Bahnfahrplänen vertrautes, erfahrenes Ingenieurbüro in Frage kommen.	
9	Es wurde weiterhin die Strecke Knappenrode – Bautzen betrachtet	Knappenrode – Caminau als Anschlussbahn vorhanden; Rest abgebaut oder unbefahrbar. Vorschlag: 1 RE von Cottbus – Spremberg, 1 RB von Hoyerswerda. Dafür wäre erforderlich: 1-gleisiger Wiederaufbau, v max 120 km/h, Akkubetrieb.	Der Ausbau/Wiederaufbau wird aufgrund geringeren Verkehrserfolgs derzeit nicht prioritär eingeschätzt.
10	Es wurde weiterhin die Strecke Bautzen – Ebersbach betrachtet	Befahrbar, aber kein Personenverkehr. Vorschlag: 1 RB; dafür wäre erforderlich: Ertüchtigung für Personenverkehr, v max 120 km/h, Akkubetrieb.	Der Ausbau/Wiederaufbau wird aufgrund geringeren Verkehrserfolgs derzeit nicht prioritär eingeschätzt.
11	Es wurde weiterhin die Strecke GVZ Freienbrink/Tesla-Fabrik – Fürstenwalde – Beeskow – Grunow – Cottbus (– Süd-europa) betrachtet	Teilstrecken sind außer Betrieb, z.T. sogar entwidmet	Der Ausbau/Wiederaufbau wird aufgrund geringeren Verkehrserfolgs derzeit nicht prioritär eingeschätzt. Unbedingt für vollständige Leistungsfähigkeit ertüchtigt werden müssen jedoch Schienenanbindung/Übergabegleise der Tesla-Fabrik von Fangschleuse aus. Welche weiteren Ertüchtigungen (neben den o.g. lfdn. Nrn. 3 und 6), z.B. der Ostbahn, für den gesamten Tesla-Güterverkehr nötig werden, muss schnellstmöglich untersucht und dann umgesetzt werden.
12	Anbindung KV Schwarze Pumpe und Reaktivierung Strecke 6218. Da in Schwarze Pumpe auch mehrere tausend Menschen arbeiten, ist es erforderlich, auch eine Anbindung über SPNV zu prüfen.	Strecke 6218, Hauptbahn Knappenrode – Sornoer Buden (siehe ANLAGE 4), ehem. Teilstück des "Kohlerings", heute z.T. stillgelegt. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Knappenrode%E2%80%93Sornoer_Buden	Zum Ausbau/Wiederaufbau sind zunächst Prüfergebnisse abzuwarten.



ANLAGE 3

Fahrzeit Leipzig – Poznan über Cottbus – Guben – Zbaszynek

Annahmen:	
Leipzig – Cottbus: 124,6 km, Fahrplan Deutschlandtakt, 160 km/h, sechs Zwischenhalte:	94 Min.
Cottbus – Guben: 37,3 km, heute 22 Min., mit 160 km/h, ca.	18 Min.
Guben – Zbaszynek: 94 km, mit 160 km/h, ca.	47 Min.
Zbaszynek – Poznan: 81 km, heutige EC-Fahrzeit	42 Min.
Haltezeiten in Cottbus, Guben, Czerwiensk, Zbaszynek zusammen:	8 Min.
Zusammen:	209 Min. = 3 Stunden 29 Minuten
Vergleich:	
Leipzig – Poznan: 2021, mit ICE und EC über Berlin Hbf, 12 Minuten Umsteigezeit: 4 Std. 11 Min., Gegenrichtung: 4 Stunden 13 Minuten.	
Cottbus – Warschau über ausgebauta Strecke, bei Annahme 15 Minuten Umsteigen in Poznan:	
4 Stunden 50 Min.	
2021: über Frankfurt (Oder): 6 Stunden 28 Minuten.	

