

Autoren  
**Moritz Filter**  
**Matthias Böhm**  
**Ingo Koschütz**

# Initiative Öffentlicher Verkehr in der Dreiländerregion DE-CZ-PL

Grenzüberschreitende Mobilität  
zwischen Elbe und Neiße. Ergebnisse  
des deutsch-tschechischen Experten-  
und Bürgerdialogs zur Verbesserung  
des Öffentlichen Verkehrs



# SPNV-Karte der Region



# Inhalt

- Einleitung ..... 4
- Hintergrund des Vorhabens ..... 5
- Zwischen Liberec, Zittau und Görlitz ..... 6
- Rund um Varnsdorf ..... 10
- Das Tannenbergebiet ..... 14
- Zwischen Böhmischer Schweiz und Lausitzer Gebirge ..... 16
- Bahnknoten Rumburk ..... 18
- Bahnknoten Ebersbach ..... 22
- Nationalparkbahnhof Sebnitz ..... 25
- Ergebnisse der Befragung zur Mobilität in der Dreiländerregion ..... 27
- Ausblick ..... 31

## Einleitung

Die „Initiative Öffentlicher Verkehr in der Dreiländerregion DE-CZ-PL“ ist ein Zusammenschluss von verschiedenen Akteuren aus Forschung, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Zu ihr zählen Mitglieder des Fahrgastverbands PRO BAHN, des Viadrina Centers B/ORDERS IN MOTION sowie die im deutsch-tschechischen Grenzraum tätige Länderbahn als Verkehrsunternehmen.

Die Beteiligten setzen sich seit vielen Jahren für eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität in der Dreiländerregion ein. So arbeitet der gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN seit mehr als 40 Jahren an einer Optimierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Sinne der Bevölkerung. Die Länderbahn besitzt eine langjährige Erfahrung im deutschtschechischen Eisenbahnverkehr. Sie ist in der Region seit 2010 als Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv und hat mit ihrem „trilex“ eine von der Einstellung bedrohte grenzüberschreitende Bahnverbindung zu einem Erfolgsmodell fortentwickelt.

Die vorliegende Broschüre ist das Ergebnis eines vom Auswärtigen Amt geförderten deutsch-tschechischen Experten- und Bürgerdialogs, der am 2. Dezember 2022 auf einer Sonderzugfahrt mit ca. 85 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchgeführt wurde. Neben dieser Veranstaltung fand eine Bürgerbefragung zur Mobilität in der Dreiländerregion statt. An dieser beteiligten sich rund 300 Personen.

Die Broschüre soll einen Überblick über die Situation vor Ort geben und neben den Hindernissen und Barrieren im grenzüberschreitenden Verkehr vor allem auf die Entwicklungspotenziale und Handlungsbedarfe hinweisen, die sich im Hinblick auf die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes ergeben. Sie richtet sich nicht nur an die Akteure und politischen Entscheider, sondern ebenso an die Bevölkerung im Grenzraum.

Ziel ist es, diese Initiative zu einem größeren, grenzüberschreitenden Netzwerk auszubauen und ihre Arbeit zu verstetigen. Unterstützer der Initiative sind die Euroregion Neisse-Nisa-Nysa und der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON).

## Hintergrund des Vorhabens

Die von der Initiative adressierte Region beschränkt sich weitgehend auf das Gebiet der „Euroregion Neisse-Nisa-Nysa“, der einzigen überhaupt existierenden trinationalen Euroregion entlang der Oder-Neiße-Grenzlinie. Diese umschließt rund 1,5 Millionen Einwohner, die zu etwa gleichen Teilen im tschechischen, polnischen und deutschen Teil beheimatet sind. Für die Betrachtung des grenzüberschreitenden Verkehrs erscheint es allerdings wegen der bestehenden Verflechtungen sinnvoll, das Studiengebiet um den „Schluckenauer Zipfel“ und die „Nationalparkregion Sächsisch-Böhmische Schweiz“ bis hin zur Elbe zu erweitern.

Historisch gesehen verfügte die Dreiländerregion über ein sehr dichtes Eisenbahnnetz. Nordböhmen, Sachsen und Schlesien waren über viele Strecken miteinander verwoben. Infolge der 1945 erfolgten Grenz- und Bevölkerungsverschiebungen wurden die engen Verkehrsbeziehungen abrupt unterbrochen. Übrig blieb lediglich eine überschaubare Anzahl von internationalen Verbindungen, die über die Bahnknoten Görlitz und Zittau geführt wurden. Während in Görlitz der Schwerpunkt auf dem Fernverkehr lag, diente der erst 1977 eröffnete und am Transitkorridor Liberec – Varnsdorf gelegene Eisenbahngrenzübergang Zittau vor allem als Umstiegspunkt: So konnte man einerseits von dort mehrmals am Tag direkt nach Dresden, Berlin und an die Ostseeküste gelangen. Auf der anderen Seite wurden über Liberec die bei DDR-Bürgern sehr beliebten Wintersportorte im Iser- und Riesengebirge erschlossen.

Nach 1989 verlief die Entwicklung ambivalent: Während die Fernverbindungen nach und nach eingestellt wurden, zog sich die bis dahin mit einem vergleichsweise dichten, aber vielerorts maroden Netz ausgestattete Eisenbahn im deutschen und polnischen Teil des Dreiländerecks aus der Fläche zurück. Eine massive Stilllegungswelle koppelte viele Städte und Dörfer vom Schienenverkehr ab. Lediglich im tschechischen Teil blieb das historisch eng geknüpfte Netz weitgehend erhalten.

Auf dem übriggebliebenen Netz entwickelte sich eine beachtliche Anzahl grenzüberschreitender Verbindungen im Regionalverkehr. Die Absicht zu deren weiteren Ausbau wird von den Verantwortlichen immer wieder betont. Die Grenze stellt jedoch nach wie vor eine Schnittstelle unterschiedlicher Systeme dar, sei es rechtlich, politisch, infrastrukturell oder sprachlich. Daher ist die Organisation des Öffentlichen Verkehrs über die Grenzen hinweg auch in einem vereinten Europa für die Aufgabenträger mit zusätzlichem Aufwand verbunden, für den es keine finanzielle Kompensation gibt. Anders als im Binnenverkehr, für den die jeweiligen Verkehrspläne quantitative und qualitative Bedienstandards festschreiben, gibt es diese Verbindlichkeit für das grenzüberschreitende Angebot nicht. Für die Bevölkerung ist der von der europäischen Ebene angestrebte „territoriale Zusammenhalt“ indes längst zur Normalität geworden: Immer mehr Bürgerinnen und Bürger der Grenzregion überqueren die Grenze zu den Nachbarn regelmäßig, etwa zum Zwecke der Ausbildung, der Arbeit, der Erholung und der Nahversorgung. In Sachsen waren im Jahr 2021 10.300 tschechische und 12.700 polnische sozialversicherungspflichtig Beschäftigte registriert; ein erheblicher Teil davon arbeitet in den zur Euroregion Neisse gehörenden Landkreisen Görlitz und Bautzen.

Das vorliegende Projekt soll dazu beitragen, die wachsenden Verflechtungsbeziehungen und Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung besser zu erfassen und im Dialog zwischen Bürgern, Experten und den Akteuren der Verkehrsorganisation neue Ideen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes zu entwickeln. Ziel ist es, das weitere Zusammenwachsen der Region mit einem besseren Verkehrsangebot zu unterstützen. Die durch Mitglieder der Initiative und der Partnerorganisation PRO BAHN durchgeführte Sonderzugfahrt bildete dabei den zentralen Grundbaustein. Anhand der Fahrtroute des Zuges werden im Folgenden die Hindernisse und Barrieren – vor allem aber die Potenziale und Chancen – für den weiteren Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes skizziert.

## Zwischen Liberec, Zittau und Görlitz

Die 1859 in Betrieb genommene „Zittau-Reichenberger Eisenbahn“ war und ist eine der am dichtesten befahrenen Eisenbahnstrecken in der Region. Auf ihr verkehrt der überörtliche RE 2. Dieser verbindet die 105.000 Einwohner zählende Großstadt Liberec über das heute noch 25.000 Einwohner umfassende Mittelzentrum Zittau mit der sächsischen Landeshauptstadt Dresden. Ergänzend zu dieser Expresslinie ist auf ihr die Regionallinie L 7 Liberec – Seifhennersdorf unterwegs, welche unter Bedienung sämtlicher Verkehrshalte die östlichen Ausläufer des tschechischen „Schluckenauer Zipfels“ erreicht. Dessen zwei größte Städte, das am derzeitigen Endpunkt der Linie gelegene Varnsdorf und das benachbarte Rumburk, vereinen gemeinsam mehr als 26.000 Einwohner auf sich. Hinzu kommen weitere 10.000 Einwohner entlang des deutschen Teilabschnitts dieser Linie.

Mit Kriegsende 1945 wurde der bis dahin zu Sachsen gehörende „Reichenauer Zipfel“ mit seinem Braunkohlenabbaugebiet Turów (Türchau) und der Bergarbeiterstadt Bogatynia (Reichenau) dem polnischen Niederschlesien zugeschlagen. Seitdem führt die Eisenbahnstrecke auf knapp 3 Kilometern über polnisches Gebiet. Nach der Auffassung des einstigen Haltepunktes „Großporitsch“ (heute Porajów) besteht hier allerdings keinerlei Zugangspunkt zum Schienenverkehr mehr. Die Eisenbahninfrastruktur ist in einem schlechten Zustand. Sie kann mit maximal 30 km/h befahren werden. Dies stellt einen Engpass dar. Vor allem verhindert die Langsamfahrstelle, dass die Züge der L 7 zwischen Liberec und Zittau mit einer Fahrzeit von unter 30 Minuten verkehren können. Deswegen ist ihre fahrplantechnische Einbindung in den Zittauer Nullknoten unmöglich. Auch eine Verlängerung der derzeit in Hrádek nad Nisou endenden Verstärkerfahrten aus Liberec nach Zittau bzw. Varnsdorf lässt sich nicht umsetzen. Erst mit der Beseitigung dieses Engpasses ergäbe sich die Möglichkeit, eine S-Bahn-ähnliche Verbindung einzurichten, wie sie in der regionalen „Entwicklungskonzeption Liberec-Zittau 2030“ gefordert wird.

Um diesen Zwangspunkt zu beseitigen, bedarf es eines trilateralen Staatsvertrages, der einen durch die beiden Nutznießer Tschechien und Deutschland finanzierten Ausbau des polnischen Streckenabschnitts regelt. Dieser Staatsvertrag ist zwar bereits seit einigen Jahren endverhandelt. Er ist aber weder unterzeichnet noch ratifiziert. Eine spätere Reaktivierung des Haltepunktes auf der polnischen Seite könnte zudem die grenzüberschreitende Erschließungswirkung der Linie zusätzlich verbessern.

Das mit der Modernisierung des Bahnknotens Zittau umgesetzte Nullknotenkonzept bildet einen wichtigen Eckpfeiler für die Konnektivität der Region um das Städtedreieck Zittau – Hrádek nad Nisou – Bogatynia herum. Während die beiden erstgenannten Orte trotz Langsamfahrstelle frequent miteinander verbunden sind, ist Bogatynia mit über 17.000 Einwohnern seit 2000 ohne jeglichen Eisenbahnanschluss. Die damalige innerpolnische Verbindung nach Zgorzelec durch das Neißeetal wurde eingestellt. Dank des nationalen Reaktivierungsprogramms „Kolej Plus“ gibt es allerdings eine greifbare Perspektive für deren Wiederbelebung. Die Woiwodschaft Niederschlesien (województwo dolnośląskie) beabsichtigt sogar die Einrichtung von Direktverbindungen aus Bogatynia in das Woiwodschaftszentrum Breslau (Wrocław).

Diese Pläne sollten als Chance begriffen werden, die „Neißeetalbahn“ Zittau – Görlitz gemeinsam weiter zu entwickeln. Sie überschreitet den Fluss und somit die Staatsgrenze mehrmals. Nach 1945 eröffnete Verbindungskurven

ermöglichten den Zugverkehr von Zgorzelec nach Bogatynia weitestgehend ohne dabei deutsches Territorium zu berühren. Die deutschen Züge durchfahren hingegen die polnischen Streckenabschnitte auf staatsvertraglicher Basis im sogenannten „privilegierten Durchgangsverkehr“, der formal noch immer in Kraft ist. Häufig war und ist der Verkehr jedoch unterbrochen, beispielsweise, weil Reparaturen an der vernachlässigten Infrastruktur durchgeführt werden müssen. Die deutsche Seite nutzt die „Neißeetalbahn“ regulär mit dem Stundentakt der RB 65 Cottbus – Zittau. Doch hat die Strecke größere Potenziale als eine Regionalverbindung zwischen diesen Städten. Sie stellte bereits in der Vergangenheit für den Personenverkehr eine bedeutende Achse von Görlitz nach Nordböhmen dar. Der vor 1945 geplante und bereits in Angriff genommene zweigleisige Ausbau konnte damals aber nicht mehr vollendet werden. Besonders für den Bezirk Liberec wäre diese Strecke heute wichtig; stellt sie doch gleichsam die Fernverbindung der Region in Richtung Cottbus und Berlin her.



Der Bahnhof Krzewina Zgorzelecka ist Teil der Eisenbahnverbindungen Görlitz – Zittau bzw. Zgorzelec – Bogatynia und vom deutschen Ostritz über eine Fußgängerbrücke erreichbar – ein Vorbild für weitere deutsch-polnische Haltepunkte an der Neißeetalbahn?

### Pavel Blažek, KORID LK

„Die Verbesserung der Bahnverbindungen von Liberec nach Görlitz und Zittau steht seit Jahren oben auf unserer Prioritätenliste. Für die Verbindung nach Hrádek haben wir in den letzten Jahren bereits einen deutlichen Sprung bei der Angebotsqualität erzielt und hoffen, dass sich diese Entwicklung gemeinsam mit unseren deutschen und polnischen Partnern auch für den grenzüberschreitenden Abschnitt bis nach Zittau fortsetzen lässt. Wir engagieren uns ebenfalls seit Jahren dafür, die derzeit in Černousy endende Linie über Zawidów bis nach Zgorzelec / Görlitz zu verlängern und schaffen dafür die vertraglichen Voraussetzungen. Damit entstünde eine wichtige Querverbindung zwischen Liberec, dem Isergebirgsvorland und Görlitz mit Anschluss nach Berlin und Wrocław.“

Mit dem geplanten Ausbau und der durchgehenden Elektrifizierung der Strecke Berlin – Görlitz würde auch für die deutsche Seite eine Weiterführung dieses Korridors bis nach Zittau und nach Liberec interessanter werden. Obwohl neben der Görlitzer Bahn auch der deutsche Streckenanteil der Neißealbahn Bestandteil des Investitionsgesetzes Kohleregionen ist, für das ein Ausbaubedarf festgestellt wurde, ist eine Elektrifizierung von Görlitz bis Zittau von der deutschen Seite derzeit nicht vorgesehen.

Für die Verkehrsbedürfnisse auf der Binnenrelation Zgorzelec – Bogatynia sollte geprüft werden, ob dafür perspektivisch ein gemeinsames Angebotskonzept unter Einbeziehung der deutschen Seite entwickelt werden kann. Nach der geplanten Elektrifizierung des Görlitzer Bahnhofes mit dem polnischen Gleichstromsystem wird dieser zum Endpunkt der polnischen Verkehre aus Richtung Breslau, die derzeit in Zgorzelec enden. Wenn einige dieser Züge weiter nach Bogatynia fahren sollen, würde sich ein Laufweg über Hagenwerder anbieten, weil man damit einerseits den Knoten Görlitz einbindet und dabei attraktive Fahrzeiten realisieren kann. Im anderen Fall ist zu befürchten, dass die Direktzüge Wrocław – Bogatynia unter Umgehung von Görlitz über „Zgorzelec miasto“ und die dortige Verbindungskurve auf der innerpolnischen Strecke nach Bogatynia geführt werden.

Auch die Aufwertung von Krzewina Zgorzelecka (Ostritz) zu einem planmäßigen Kreuzungsbahnhof sowie die Einrichtung zusätzlicher SPNV-Zugangsstellen könnten die Attraktivität der Neißealbahn steigern: Der bereits lange diskutierte Haltepunkt am Nordstrand des Berzdorfer Sees müsste endlich realisiert werden. Die Wiederinbetriebnahme der am polnischen Streckenteil gelegenen Haltepunkte Bratków (am gegenüberliegenden Neißeufer des Klosters St. Marienthal gelegen) und Trziniec (Erschließungswirkung für Rosenthal am westlichen Neißeufer) sind aufgrund ihres grenzüberschreitenden Potenzials ebenfalls untersuchungswürdig und könnten als Bedarfshalte fahrzeitschonend in die Fahrpläne integriert werden.

Einen Dämpfer hat die Weiterentwicklungsperspektive der Neißealbahn jedoch im Dezember 2022 erhalten: Die EU-Kommission hat die Neuaufnahme des Korridors Praha – Liberec – Frydlant – Zawidów – Zgorzelec in das „TEN-Ergänzungsnetz“ (transeuropäisches Ergänzungsnetz) empfohlen, auf der im Moment grenzüberschreitend ausschließlich Güterverkehr unterwegs ist. Über diese Strecke sind Liberec und Görlitz ebenfalls miteinander verbunden. Die für den regionalen Personenverkehr wichtigere Strecke über Zittau ist hierbei nicht berücksichtigt worden, auch weil sie von deutscher Seite erst gar nicht als Bestandteil der europäischen Netze angemeldet worden ist. Der alternative Korridor über Zawidów hat durch diese Entscheidung in Kombination mit dem polnischen Reaktivierungsprogramm hingegen nunmehr eine konkrete Finanzierungs- und Ausbauperspektive erhalten. Zittau droht dadurch von den internationalen Verkehrsströmen endgültig abgekoppelt zu werden und in ein verkehrsgeografisches Abseits zu geraten. Doch wäre auch der Ausbau der Alternativstrecke für die deutsche Seite nicht gänzlich unvorteilhaft. Neben einer Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Region Nordböhmen könnte über sie ebenfalls eine direkte Verbindung aus Görlitz ins Iser- und Riesengebirge geschaffen werden. Zudem hätten durchgehende Reisende von Görlitz nach Liberec endlich eine alternative Reisemöglichkeit bei den vielen Streckensperrungen auf der „Neißealbahn“ und müssten nicht ständig den Schienenersatzverkehr mit seinen deutlich längeren Fahrzeiten in Anspruch nehmen.

Eine ähnliche Bypass-Funktion für das Neißeal könnte perspektivisch auch die „Herrnhuter Bahn“ erfüllen, auf deren Trasse der Landkreis Görlitz seit geraumer Zeit den Bau eines Radweges plant. Im Reaktivierungsgutachten des Freistaats Sachsen wird diese Strecke als „untersuchungswürdig“ eingestuft. Ihre Verkehrspotenziale werden daher momentan vertiefend geprüft, obwohl es schon ohne eine solche Untersuchung naheläge, die an ihr gelegenen, für den touristischen Verkehr bedeutsamen Orte Herrnhut und Obercunnersdorf wieder auf der Schiene anzubinden.



*Der Grenzbahnhof Zawidów (Seidenberg) an der Strecke zwischen Liberec und Zgorzelec / Görlitz ist seit 1945 ohne grenzüberschreitenden Personenverkehr – aufgrund ihres Potenzials wurde die Verbindung im Dezember 2022 in das transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen.*

## Handlungsansätze

- *Zittau – Liberec: Ausbau des polnischen Streckenabschnitts auf mind. 80 km/h, Einbindung der Linie L 7 in den Zittauer Nullknoten, Verdichtung des Angebots zwischen Liberec und Zittau bzw. Varnsdorf auf einen Halbstundentakt, Errichtung eines Haltepunktes in Porajów.*
- *Zittau – Görlitz: weiterer Ausbau der Neißealbahn auf bis zu 120 km/h und Elektrifizierung, um spätestens nach Abschluss der Ausbaumaßnahme Berlin – Görlitz auch für die Gesamtachse Berlin – Cottbus – Görlitz – Zittau – Liberec eine Attraktivitätssteigerung zu erreichen (Ziel: Reduzierung der Fahrzeit auf weniger als 30 Minuten im schnellen Regionalverkehr).*
- *Zgorzelec – Zawidów / Bogatynia: Unterstützung der Einrichtung einer neuen SPNV-Verbindung Görlitz – Zgorzelec – Zawidów – Frydlant – Liberec, Prüfung eines gemeinsamen Angebotskonzeptes für die Relation Zgorzelec / Görlitz – Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Zittau / Bogatynia.*
- *Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Buslinien: Taktverkehr Hrádek / Zittau – Bogatynia – Frydlant (– Świeradów-Zdrój), Neuausrichtung der Busverkehre nach Inbetriebnahme eines SPNV-Haltes in Porajów.*



## Rund um Varnsdorf

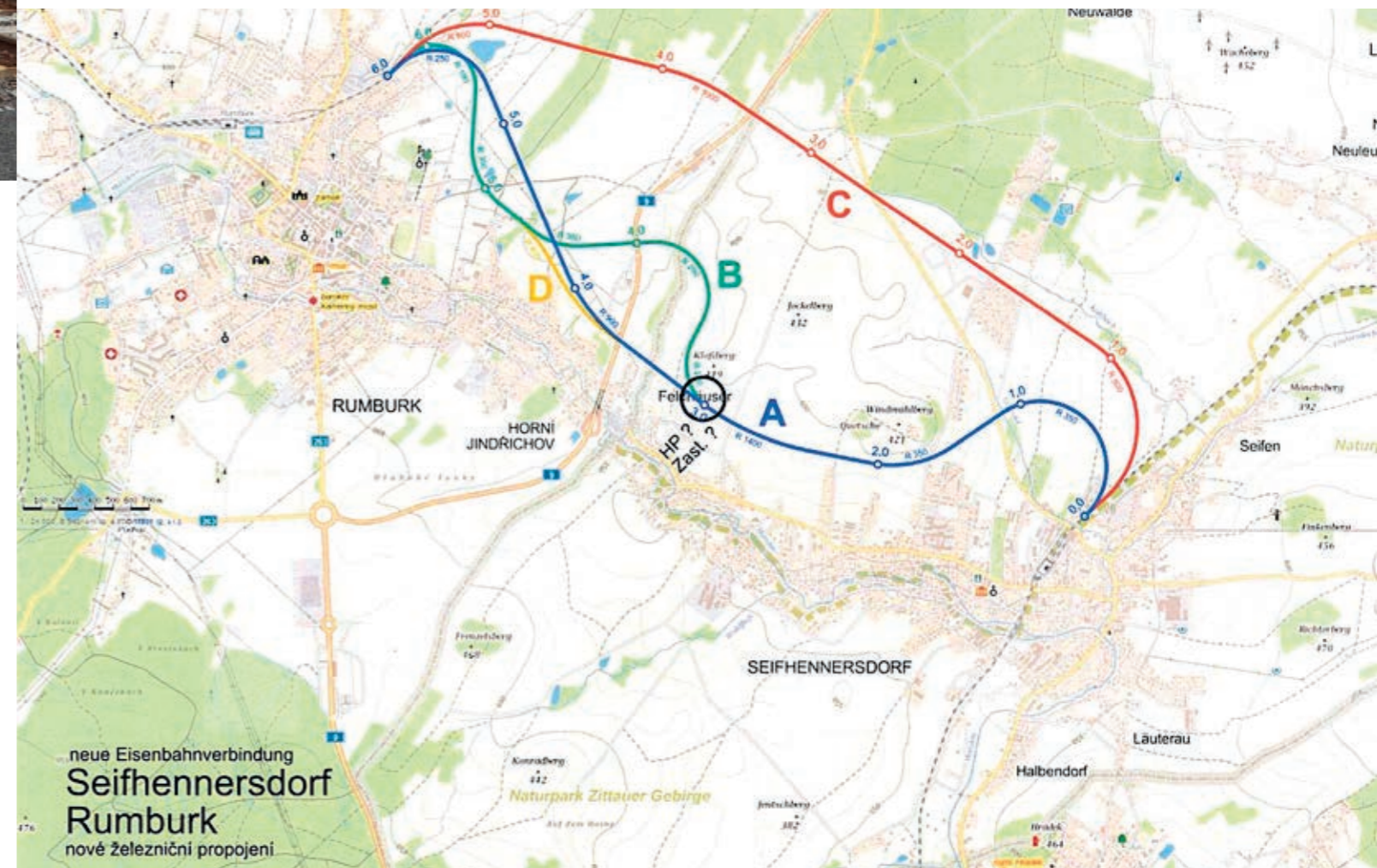
Der Bahnhof Varnsdorf (Warnsdorf) ist Ausgangs- bzw. Durchgangspunkt zweier regional bedeutsamer Bahnstrecken, die historisch eng miteinander verwoben sind: Die Strecke nach Děčín (Tetschen-Bodenbach) bzw. die heute als „Mandaubahn“ bezeichnete grenzüberschreitende Strecke Mittelherwigsdorf – Varnsdorf – Eibau. Diese hat ihre Existenz vor allem der bis 1989 die gesamte Region prägenden Textilindustrie zu verdanken.

Im tschechischen Binnenverkehr bildeten die von Varnsdorf ausgehenden Linien nach Děčín und Liberec lange Zeit das Grundgerüst des Verkehrsangebotes, wobei bis zum Jahr 2003 sogar Schnellzüge von Liberec über Varnsdorf und Děčín hinaus bis nach Cheb (Eger) bzw. Plzeň (Pilsen) verkehrten. Im deutschen Binnenverkehr wurde Varnsdorf von den Zügen der damaligen Relation Zittau – Seifhennersdorf – Ebersbach – Löbau im Rahmen des „privilegierten Durchgangsverkehrs“ lediglich durchfahren. Der SPNV auf dem Streckenabschnitt Ebersbach – Löbau wurde jedoch 2002 abbestellt. Auf der verbliebenen Reststrecke übernahm die Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft den Betrieb. Ihr ist es zwar 2006, noch vor dem Beitritt Tschechiens zum Schengenraum, gelungen, in Varnsdorf endlich einen regelmäßigen Verkehrshalt einzurichten. Dieses kam

aber zu spät, als dass der Bahnhof jetzt noch eine Funktion als grenzüberschreitender Bahnknoten entfalten konnte: Auf tschechischer Seite hatte man bereits entschieden, den durchgehenden Verkehr Varnsdorf – Děčín aufzugeben. Die deutsche Seite hatte sich damals schon dazu entschlossen, auch den Streckenabschnitt Seifhennersdorf – Eibau nicht mehr im SPNV zu bestellen. So blieb lediglich der Streckenstummel der Mandaubahn bis Seifhennersdorf übrig, ohne weiteren Anschluss ins deutsche Binnennetz.

Im Jahr 2009 führte man erstmals ein gemeinsames deutsch-tschechisches Vergabeverfahren für den Verkehr auf der Linie Liberec – Zittau – Varnsdorf und den sich anschließenden, verbliebenen Streckenästen nach Seifhennersdorf und Rybníště (Teichstatt) an der Anschlussstrecke nach Děčín und Rumburk durch. Der Betrieb wurde nach der Betriebsaufnahme des „trilex“ im Jahr 2010 nun endlich grenzüberschreitend integriert und mit der Einführung eines Taktverkehrs sowie modernen Fahrzeugen attraktiver als je zuvor gestaltet. Bis zu 1.500 Fahrgäste nutzen täglich das Verkehrsangebot der Linie L 7 auf dem Abschnitt von Zittau bis Varnsdorf. Parallel dazu wurden endlich Ausbaumaßnahmen durch die Infrastrukturbetreiber DB Netz (Geschwindigkeitsanhebung Mittelherwigsdorf – Grenze auf 80 km/h) und Správa železnic (Modernisierung Knoten Varnsdorf, Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte Varnsdorf staré nádraží und Varnsdorf-pivovar Kocour sowie die Geschwindigkeitsanhebung Varnsdorf – Rybníště auf 70 km/h) durchgeführt.

Die fehlenden Durchbindungen in Richtung Děčín bzw. Eibau – Ebersbach (– Löbau / Dresden) haben indessen dazu beigetragen, dass sich die Fahrgastnachfrage auf den Streckenabschnitten nach Rybníště bzw.



Trassenvarianten zum Streckenneubau Seifhennersdorf – Rumburk

Seifhennersdorf nicht genauso zufriedenstellend wie auf dem Stammast entwickelten. Hinzu kommt, dass der grenzüberschreitende Abschnitt Varnsdorf-pivovar Kocour – Seifhennersdorf seit dem Jahr 2015 aufgrund einer fehlenden Betriebsgenehmigung des Infrastrukturbetreibers DRE auf deutscher Seite lediglich im Schienenpersonalsverkehr bedient werden kann. Mit dem 2020 in Kraft getretenen Folgeverkehrsvertrag wurde zudem der Streckenast nach Rybníště aus dem Angebot der L 7 herausgenommen. Er wird seitdem im für den Fahrgast insgesamt unattraktiven Pendelbetrieb als Linie U 9 bedient. Reisende der Gesamtrelation Děčín – Varnsdorf – Liberec müssen nunmehr mindestens zwei Mal umsteigen.

### Martin Kašpar, Správa železnic

*„Die Eisenbahnverwaltung Správa železnic hat zwischen 2013 und 2022 für Instandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen etwa 2 Mrd. CZK (ca. 84 Mio. EUR) auf den Strecken im Schluckenauer Gebiet investiert. Auch auf der Strecke Rybníště – Varnsdorf wurden umfangreiche Investitionen vorgenommen, sodass die Haltepunkte barrierefrei zugänglich, fast alle Bahnübergänge gesichert sind und die Streckengeschwindigkeit angehoben werden konnte. Da der Aufgabenträger auf dieser Relation den Busverkehr bevorzugt, kann das Potenzial der Strecke derzeit leider kaum genutzt werden.“*

Im Rahmen der Neuvergabe der Verkehre im „Schluckenauer Netz“ bietet sich eine Chance, wieder durchgehende Verkehre Děčín – Varnsdorf (Linie U 8) auf einer inzwischen ertüchtigten Infrastruktur anzubieten. Für den Streckenast nach Seifhennersdorf wären seitens der Infrastrukturbetreiber weitere geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen umzusetzen, damit eine Fahrzeit zwischen Zittau und Seifhennersdorf von weniger als 30 Minuten erreicht werden kann. Damit ließe sich auch der westliche Teil der L 7 in den Zittauer Nullknoten einbinden.



Während der Bahnhof Varnsdorf in den letzten Jahren modernisiert worden ist, liegt der im benachbarten Seifhennersdorf trotz bestelltem SPNV seit vielen Jahren im Dornröschenschlaf.

Darüber hinaus eröffnet sich eine langfristige Perspektive für eine Verbesserung der Verkehrseinbindung der Region durch die Realisierung einer ca. 6 Kilometer langen Neubaustrecke von Seifhennersdorf nach Rumburk. Angeregt von der tschechischen Seite und finanziert durch den Freistaat Sachsen wird hierfür derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt. Dahinter verbirgt sich die Verwirklichung der historischen Idee, die beiden Aufkommensschwerpunkte Varnsdorf und Rumburk direkt miteinander zu verknüpfen. Somit könnte eine durchgehende Verbindung zwischen dem Agglomerationsraum Liberec-Zittau, dem Schluckenauer Zipfel und dem Elbtal geschaffen werden. Dieses würde zu einer deutlichen Nachfragesteigerung führen, weil viele ÖPNV-Zugangspunkte im Grenzraum schneller erreichbar wären.

Letztendlich scheint für das 25.000 Einwohner umfassende grenzüberschreitende Siedlungsband Großschönau-Varnsdorf-Seifhennersdorf auch seine Wiederanbindung über Eibau in Richtung Ebersbach und Dresden attraktiv, zumal das bereits erwähnte sächsische Reaktivierungsgutachten auch der anschließenden Strecke Ebersbach – Löbau ein hohes Potenzial bescheinigt. Hierüber könnte eine einst bedeutende Binnenrelation wieder eingerichtet werden und zudem ein Anschluss an die Strecke Dresden – Breslau geschaffen werden, die Teil des europäischen Kernnetzes ist. Für die nahräumliche Erschließung der Region sorgt indessen die an Wochentagen im Stundentakt verkehrende Buslinie 401 von Ebersbach über Rumburk, Seifhennersdorf und Varnsdorf zum Großschönauer „Trixi-Ferienpark Zittauer Gebirge“, einem auch bei Tschechen beliebten Ausflugsziel.

### Handlungsansätze

- *Kurzfristig: Wiederaufnahme des bestellten SPNV auf der Linie L 7 zwischen Varnsdorf und Seifhennersdorf, Wiederaufnahme durchgehender Verkehre Děčín – Varnsdorf durch Taktverdichtung auf der Linie U 8.*
- *Mittelfristig: Wiedereinrichtung einer Verbindung aus dem Raum Großschönau-Varnsdorf-Seifhennersdorf über Eibau nach Ebersbach (– Dresden) und Löbau (Anschluss an die TEN-Strecke Dresden – Breslau) durch Reaktivierung des Streckenabschnitts Seifhennersdorf – Eibau in Verbindung mit der Strecke Ebersbach – Löbau, Umsetzung eines Flügelzugkonzeptes auf der Linie U 8 Děčín – Rybníště – Rumburk / Varnsdorf.*
- *Langfristig: Realisierung der Neubaustrecke Seifhennersdorf – Rumburk einschließlich Ertüchtigung der Bestandsstrecke Seifhennersdorf – Varnsdorf, Schaffung einer durchgehenden Verbindung Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rumburk – Bad Schandau – Děčín.*



*Der erst kürzlich renovierte Ausflugsbahnhof Jedlová aus der Vogelperspektive gesehen*



## Das Tannenberggebiet

Der Bahnhof Jedlová wurde nach dem 774 Meter hohen gleichnamigen „Tannenberg“ mit seinem markanten Aussichtsturm benannt. In der Nähe befindet sich die Burgruine Tollenstein. Beide zählen zu den wichtigsten touristischen Zielen des Lausitzer Gebirges. Insofern ist der am Schnittpunkt der Bahnlinien Děčín – Česká Kamenice – Rumburk (U 8) und Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk (L 4, Schnellzuglinie R 22 Kolín – Rumburk (– Šluknov)) gelegene Kreuzungsbahnhof vor allem als Ausgangspunkt für Wanderungen sehr beliebt. Zugleich bietet das Bahnhofsgebäude mit seiner Pension und seiner rustikalen Gaststätte selbst einen über den reinen Verkehrszweck hinausgehenden touristischen Zielpunkt.

Die verkehrliche Anbindung der Station aus Richtung Rumburk ist durch die sich bis hier überlagernden drei Linien als außerordentlich gut zu bezeichnen. Auch aus Česká Lípa (Böhmisch Leipa) kommt man vergleichsweise schnell und mindestens stündlich nach Jedlová. Aus Děčín fährt der Zug hingegen nur im Zweistundentakt. Zusätzlich fahren in der Saison noch einige touristische Direktzüge über Jedlová: Der Lužickohorský rychlík (Lausitzer Gebirgsschnellzug) aus Prag sowie der aus Děčín kommende Brtnický cyklovlak (Fahrradzug nach Zeidler). Während der Streckenabschnitt Jedlová – Rumburk bereits für Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h ertüchtigt wurde, sind nach Česká Lípa und in Richtung Děčín in den nächsten Jahren dementsprechende Ausbaumaßnahmen vorgesehen.

Eine direkte Zugverbindung von Jedlová nach Liberec ist dagegen seit der Einstellung des Schnellzugverkehrs zwischen Děčín, Varnsdorf und Liberec im Jahr 2003 Geschichte. Bedingt durch die Stilllegung der früheren Verbindungsbahn Svoboda – Jablonné v Podještědí (Röhrsdorf – Deutsch Gabel) im Jahr 1986 ist auch die südliche Anbindung mit dem großen Umweg über Česká Lípa sehr umständlich geworden. Auch aus deutscher Sicht ist das Tannenberggebiet nur mit zweimaligem Umstieg sowohl aus Richtung Zittau (in Varnsdorf und Rybníště) als auch aus dem Lausitzer Oberland (durch die fehlende SPNV-Verbindung Ebersbach – Rumburk) erreichbar.



*Bei guter Sicht reicht der Blick vom Tannenberg aus bis ins Lausitzer Seenland, zur Görlitzer Landeskrone, in das Isergebirge und bis zum Jeschken.*





## Zwischen Böhmischer Schweiz und Lausitzer Gebirge

Die Stadt Krásná Lípa (Schönlinde) liegt in einem flachen Tal am Oberlauf der Kiritzsch an der Grenze zwischen Böhmischer Schweiz und Lausitzer Gebirge. Sie blickt auf eine Tradition als Textilfabrikationsstandort und auf eine damit verbundene Blütezeit zurück.

Aufgrund ihrer industriellen Bedeutung erhielt sie bereits 1869 mit Eröffnung der Strecke Bakow – Böhmisches Leipa – Rumburg Eisenbahnanschluss. 1902 wurde die „Nördböhmische Industriebahn“ Nixdorf – Herrwalde – Rumburg (Mikulášovice – Panský – Rumburk) in Betrieb genommen, die einen Abzweig nach Schönlinde erhielt. Diese diente ebenfalls dazu, dass die damals auf das heutige Stadtgebiet bezogenen mehr als 10.000 Einwohner ihre Arbeitsplätze in den umliegenden Textilfabriken erreichen konnten und die dort hergestellten Güter abtransportiert wurden. Die Bedeutung dieser Strecke hat zwar mit Schließung der Fabriken und der Abwanderung der Bevölkerung abgenommen; doch stellt sie noch immer die kürzeste Verbindung aus Richtung Varnsdorf und Rumburk in das Elbtal her. Heute ist die Strecke vor allem für die touristische Erschließung des angrenzenden „Nationalparks Böhmisches Schweiz“ interessant. Darüber hinaus sind Ausflugsziele wie die bis heute für ihre Messer-Fabrikation bekannte und einst als „böhmisches Solingen“ bezeichnete Stadt Nixdorf, die nahe gelegene Dreifaltigkeitskapelle, der Kreuzweg bei Brtníky (Zeidler), der Wolfsberg und die Mandauquelle von der Bahnstrecke aus gut erreichbar. Die heute 3.500 Einwohner zählende Stadt Krásná Lípa bildet mit ihren vielen architektonischen Denkmälern, ihren großzügigen Parkanlagen und dem Sitz der Nationalparkverwaltung selbst einen touristischen Anziehungspunkt mit knapp 35.000 Übernachtungen (2019).

Grenzüberschreitend wird Krásná Lípa durch die 2021 neu eingeführte, nur in der Saison und an den Wochenenden mit einem Zugpaar verkehrende touristische Linie T 9 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště – Mikulášovice erschlossen. Ansonsten ist die Stadt aus Sachsen nur mit mehrmaligem Umstieg erreichbar. Eine erhebliche Verbesserung ihrer Anbindung würde sich mit Reaktivierung der Bahnstrecke Rumburk – Ebersbach ergeben. Auch könnte auf der Linie T 9 das Angebot ausgebaut werden, indem es mit dem weiteren touristischen Angebot

auf der Strecke Mikulášovice – Panský – Rumburk / Krásná Lípa (Linie T 2) besser verknüpft würde. Die mitunter langen Standzeiten der Züge könnten zudem genutzt werden, um Fahrten über ihre bisherigen Endpunkte hinaus zu verlängern: von Krásná Lípa bis nach Varnsdorf (mit Anschluss an die L 7), von Rumburk bis nach Ebersbach (mit Anschluss an die Linien RE 2/ RB 61) und von Mikulášovice in das touristisch nicht minder attraktive Elbtal. Um zugleich eine Verbindung in umgekehrter Richtung für Fahrgäste aus dem Raum Děčín und Bad Schandau nach Krásná Lípa zu schaffen, könnte ein zusätzliches T 9-Zugpaar eingeführt werden.

### Jiří Rak, Tourismusverband Böhmisches Schweiz

„Als Vertreter des Tourismusverbandes kämpfe ich seit langem dafür, dass die Leute unsere wunderschöne Region auch ohne Auto entdecken können. Dazu muss einerseits das Angebot im Schienenverkehr insbesondere auf den Achsen Liberec – Zittau – Rybníště – Ústí – Most sowie Rybníště – Krásná Lípa – Panský – Sebnitz – Bad Schandau ausgebaut und die Strecke Rumburk – Ebersbach endlich reaktiviert werden. Andererseits müssen wir besser auf bestehende Angebote aufmerksam machen und die Tarifangebote im Überschneidungsbereich von ZVON und VVO integrieren, damit diese Verbindungen einfacher nutzbar sind.“



Markt mit Barockkirche



Ehem. Textilfabrik Schindler



Mausoleum der Unternehmerfamilie Ditrich



Lužickohorský rychlík Praha – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Mikulášovice

Krásná Lípa (Schönlinde) weist eine einzigartige, mit ihrer reichen Geschichte verbundene Anziehungskraft auf ihre Besucher aus und ist ein Bindeglied zwischen Lausitzer Gebirge und Böhmisches Schweiz. Saisonal verfügt die Stadt an der Kiritzsch über Direktverbindungen nach Prag und Liberec.

## Bahnknoten Rumburk

Der Bahnknoten Rumburk bildet heute den nördlichen Endpunkt sowohl der Linien U 8 aus Richtung Děčín als auch der L 4 aus Richtung Mladá Boleslav. Er ist auch Endbahnhof der aus Kolín kommenden Schnellzuglinie R 22. Diese wird lediglich an den Wochenenden bis ins nahegelegene Šluknov verlängert.

Außerdem ist die durch ihre Loreto-Kapelle überregional bekannte Stadt der westliche Endpunkt der Strecke Rumburk – Šluknov – Sebnitz. Über diese verkehrt alle zwei Stunden die heutige „Nationalparkbahn“ der Linie U 28. Neben der inneren Erschließung des „Schluckenauer Zipfels“ stellt diese wichtige grenzüberschreitende Linie die Verbindung über das Sebnitz- in das Elbtal her. In Bad Schandau und dem Endpunkt Děčín bestehen außerdem Anschlüsse an den internationalen Fernverkehr.

Die Gleisinfrastruktur der „Nationalparkbahn“ wurde zwischen Rumburk und Velký Šenov in den Jahren 2020–2021 grundlegend erneuert. Die Streckengeschwindigkeit konnte danach auf 90 km/h angehoben wer-



*Das 1903 zusammen mit dem Streckenabschnitt Nixdorf – Sebnitz errichtete und 2020–21 komplett erneuerte Wölmsdorfer Viadukt überspannt auf 225 Metern Länge das Sebnitztal auf einer Höhe von maximal 34 Metern.*

den. Im Rahmen dessen wurden das imposante „Wölmsdorfer Viadukt“ saniert und der Bahnhof Mikulášovice dolní nádraží modernisiert. Diese Ausbaumaßnahmen waren erst die Voraussetzung dafür, die Anschlussbeziehungen in Rumburk optimieren zu können. Gleichzeitig waren die Fahrzeitverkürzungen eine Bedingung, um im tschechischen Binnenverkehr eine Taktverdichtung umsetzen zu können, welche der Ústecký kraj (Region Ústí) als Aufgabenträger plant.

Für die touristische Erschließung der Böhmisches Schweiz findet im Zeitraum April-Oktober der bereits erwähnte zusätzliche saisonale Wochenendbetrieb auf der parallel verlaufenden „Nordböhmisches Industriebahn“ Mikulášovice – Panský – Rumburk / Krásná Lípa statt; in den Sommermonaten Juli und August fahren die Züge sogar täglich. Der reguläre SPNV auf dieser Strecke wurde hingegen zum Fahrplanwechsel 2009 zugunsten einer Buslinie eingestellt. Seinerzeit wurden auf der im Vergleich zur Nationalparkbahn etwa zwei Kilometer kürzeren Verbindung noch identische Reisezeiten erreicht. Ein Manko der verkehrlichen Erschließung liegt darin, dass es derzeit keine über Rumburk hinausgehende Schienenverkehrsanbindung in Richtung der sächsischen Oberlausitz und zu deren Zentren Bautzen und Görlitz gibt. Regionalplanerisch verläuft von Löbau über Ebersbach-Neugersdorf und Rumburk bis nach Česká Lípa aber eine grenzüberschreitende Entwicklungsachse. Die nähräumliche Verbindung zwischen den beiden jeweils rund 11.000 Einwohnern zählenden Städten Rumburk und Ebersbach-Neugersdorf wird jedoch ausschließlich durch die stündlich verkehrende Buslinie 401 hergestellt.

Mit Reaktivierung der 1873 eröffneten und derzeit lediglich im Güterverkehr genutzten Bahnstrecke Rumburk – Ebersbach im Personenverkehr ergäbe sich eine Chance, der zunehmenden Anzahl interregionaler Pendler und Touristen eine attraktive öffentliche Verkehrsanbindung anzubieten und ihnen damit insbesondere eine umweltfreundliche Alternative zum auf dieser Relation bereits starken Autoverkehr entgegenzusetzen.



*Der Haltepunkt Brtníky (Zeidler) an der nur saisonal bedienten „Nordböhmisches Industriebahn“ ist ein idealer Ausgangspunkt für Wanderungen in den Nationalpark Böhmisches Schweiz und zum nahe gelegenen Wolfsberg.*

Dabei bieten sich gleich zwei Linien für ihre Verlängerung nach Ebersbach an, die unterschiedliche verkehrliche Funktionen erfüllen: In Nord-Süd-Richtung könnte die aus Richtung Česká Lípa kommende L 4 ihre Erschließungswirkung entlang der beschriebenen Entwicklungsachse erst dann richtig entfalten, wenn sie auf der deutschen Seite eine Fortsetzung fände. In West-Ost-Richtung würde sich die Verlängerung der Nationalparkbahnlinie U 28 anbieten. Im Halbstundenknoten Ebersbach könnten jeweils Anschlüsse an die Regionalverkehrslinien sowohl in Richtung Dresden als auch in Richtung Zittau – Liberec hergestellt werden. Somit ließe sich mit Umstieg in Ebersbach schon vor Fertigstellung der skizzierten Neubaustrecke ins benachbarte

Seifhennersdorf eine schnellere Zugverbindung vom Elbtal und dem Schluckenauer Zipfel nach Liberec schaffen. Noch besser wäre die Erschließungswirkung, wenn die Züge nicht in Ebersbach enden würden, sondern zusätzlich über die ebenfalls zur Reaktivierung vorgesehene Strecke Ebersbach – Löbau verlängert würden. Die aktuell langen Standzeiten der in Rumburk endenden Linien reichen für eine Fahrt bis Löbau und zurück aus. Vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus und der Elektrifizierung der Korridore Dresden – Breslau und Berlin – Görlitz, die Grundlage für die Rückkehr von Fernverkehrsangeboten in die Lausitz, könnten perspektivisch sogar die derzeit in Rumburk endenden Schnellzüge aus Kolín über Löbau bis nach Görlitz weitergeführt werden. An beiden Bahnhöfen ließen sich dann internationale Fernverkehrsknoten einrichten, die auch Fahrten zwischen polnischen und tschechischen Binnenzielen ermöglichen. Das Lausitzer Gebirge und die Nationalparks Sächsische und Böhmisches Schiefergebirge wären so auch für polnische Gäste gut erreichbar.

Die Reaktivierung der knapp acht Kilometer langen Strecke Rumburk – Ebersbach ließe sich kurzfristig und mit einem überschaubaren infrastrukturellen, betrieblichen und finanziellen Aufwand umsetzen. Die Züge würden lediglich 10 Minuten benötigen. Dafür bedarf es der Erkenntnis des Potenzials dieser Verbindung bei den politischen Akteuren und den verantwortlichen Aufgabenträgern und einem beiderseitigen Bekenntnis zur Schließung dieser Lücke im grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Ein erstes Signal hierzu könnte durch die Verlängerung des in Rumburk endenden touristischen Liniennetzes anlässlich des 150-jährigen Streckenjubiläums im Jahr 2023 gesetzt werden.



*Der ehem. Bahnhof Jiříkov (Georgswalde) liegt in Sichtweite des Spree und Bahnstrecke überbrückenden Ebersbacher „Blauen Wunders“ – im Falle der Reaktivierung sollte ein ortsnäherer Haltepunkt eingerichtet werden.*

## Jakub Jeřábek, DUK

*„Wir verfügen derzeit nicht über die finanziellen Mittel, grenzüberschreitenden SPNV auf der Strecke Rumburk – Ebersbach anzubieten und setzen daher auf den Ausbau der Buslinien, auch um den lokalen Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Wir könnten es uns aber grundsätzlich vorstellen, im Rahmen eines Probetriebes die touristischen Potenziale einer solchen Verbindung auszuloten. Voraussetzung für ein künftiges Verkehrsangebot ist die Gewährleistung der Anschlussbeziehungen an beiden Knotenbahnhöfen.“*

## Christoph Mehnert, ZVON

*„Der weitaus größte Teil der Bahnstrecke Ebersbach – Rumburk liegt auf tschechischem Gebiet und damit in Verantwortung des Ústecký kraj. Sofern dieser beabsichtigt, regelmäßige Verkehrsleistungen auf dieser Relation zu bestellen, sind wir gesprächsbereit. Auch die Etablierung eines touristischen Angebotes könnten wir uns gemeinsam mit dem Ústecký kraj vorstellen.“*

Nicht verschwiegen werden soll, dass es auf dieser Strecke zwischen 1991 und 2010 bereits grenzüberschreitenden Personenverkehr gegeben hat. Das zuletzt nur noch an Wochenenden bestehende Verkehrsangebot war jedoch ein reiner Pendelverkehr. Die daraus resultierenden Umsteigezwänge in Ebersbach und Rumburk, gepaart mit wenig attraktiven Anschlüssen, trugen dazu bei, dass die Züge nur spärlich besetzt blieben. Zudem gab es keinen günstigen grenzüberschreitenden Tarif. Da der werktägliche Regelverkehr von Rumburk nach Jiříkov (Georgswalde) bereits Ende 2006 eingestellt und der Bahnhof Jiříkov seitdem nicht mehr bedient wird, wäre diese Strecke auch für die Wiederanbindung dieses Ortes wichtig. Für eine abermalige und hoffentlich dauerhafte Reaktivierung der Verbindung Rumburk – Ebersbach sollte daher über die Schaffung eines neuen, in Nähe der Ortslage befindlichen Haltepunktes nachgedacht werden.

Für Pendler aus dem Schluckenauer Zipfel in Richtung Liberec wäre dagegen eine Integration des deutschen Streckenabschnitts Ebersbach – Zittau in den tschechischen Binnenverkehrstarif wichtig, um durchgängige Fahrkarten erwerben zu können und damit eine dauerhafte Akzeptanz des Angebotes zu erreichen. Letzteres ist schließlich für die tschechischen Binnenpendler von Rumburk über Sebnitz und Bad Schandau nach Děčín auf der Linie U 28 ebenso wie zwischen Varnsdorf und Liberec über Zittau auf der Linie L 7 seit Jahren möglich.

## Handlungsansätze

- *Reaktivierung Rumburk – Ebersbach im SPNV durch Verlängerung bestehender Linien (L 4, U 28), als erster Schritt kann die Wiederaufnahme regelmäßiger touristischer Verkehre dienen.*
- *Kurzfristige Realisierung der interregionalen Schienenverbindung Děčín – Šluknov – Rumburk – Liberec via Ebersbach einschl. Schaffung attraktiver tariflicher Angebote.*
- *Langfristige Entwicklung der West-Ost-Achse durch die geplante Neubaustrecke nach Seifhennersdorf, Weiterentwicklung der Nord-Süd-Achse in Zusammenhang mit den Reaktivierungsbestrebungen Ebersbach – Löbau (perspektivischer Anschluss an schnellen Regional- und Fernverkehr).*
- *Langfristiger Erhalt des touristischen Netzes mit dem Kern der Strecke Mikulášovice – Panský – Rumburk/ Krásná Lípa; Erweiterung des Angebots, um Anschlussbeziehungen in Ebersbach, Varnsdorf und Sebnitz/ Bad Schandau herzustellen; Ausbau zu einem ganzjährigen Angebot.*

## Bahnknoten Ebersbach

Die Spreequellstadt Ebersbach-Neugersdorf besitzt in ihrem Stadtteil Ebersbach einen Kreuzungsbahnhof, der in Ost-West-Richtung im Zweistundentakt von der Linie RE 2 Dresden – Zittau – Liberec bedient wird.

Im stündlich hierzu versetzten Takt verkehrt die RB 61 Dresden – Zittau mit Halt auf allen Zwischenbahnhöfen. In Nord-Süd-Richtung gibt es wie beschrieben seit der Einstellung des SPNV auf der Linie Ebersbach – Löbau im Jahr 2002 und der 2010 erfolgten Abbestellung der Verbindung nach Rumburk keinen regelmäßigen Personenverkehr mehr. Der grenzüberschreitende ÖPNV wird mithin ausschließlich auf der im Stundentakt verkehrenden Buslinie 401 durchgeführt. Die Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Löbau und Ebersbach wird aktuell durch zwei Buslinien, darunter eine inzwischen zum „PlusBus“ aufgewertete Linie, garantiert. Diese an Wochentagen mit mehr als 1.400 Fahrgästen (Bezugsjahr 2014) besetzten Linien erschließen jedoch hauptsächlich die abseits der Bahnstrecke gelegene Ortslagen. Aufgrund von Fahrzeiten zwischen 45 und 60 Minuten sind sie für eine Punkt zu Punkt-Verbindung zwischen den beiden Zentren unattraktiv. Eine weitere von Löbau ausgehende, ebenfalls zum „PlusBus“ aufgewertete Linie führt über den Stadtteil Neugersdorf nach Seiffhennersdorf. Auf dieser Relation wurden im Jahr 2014 rund 900 Fahrgäste pro Wochentag gezählt. Das unterstreicht auch deren große Bedeutung.



Der Bahnhof Ebersbach ist Taktknoten auf der Strecke Dresden – Zittau – Liberec und könnte diese Funktion künftig auch für die Strecke Rumburk – Ebersbach – Löbau erfüllen.

Der grenzüberschreitende Verkehr findet derzeit ausschließlich mittels der Buslinie 401 Ebersbach – Rumburk – Seiffhennersdorf – Varnsdorf – Großschönau statt.



Im Basisgutachten zu „Streckenaktivierungen im Freistaat Sachsen“ wurde die Bahnstrecke Ebersbach – Löbau daher als „untersuchungswürdig“ eingestuft. Ihre Potenziale werden im Paket mit der Strecke Oberoderwitz – Niedercunnersdorf – Löbau im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertiefend erforscht. Allein auf Basis der Nachfrage im Busverkehr rechnet man mit bis zu 700 täglichen Bahnfahrgästen zwischen Ebersbach und Löbau. Nicht eingerechnet sind darin allerdings jene Fahrgäste, die von der großräumigeren Erschließungswirkung durch eine auf etwa 20 Minuten deutlich verkürzte Fahrzeit profitieren würden: Schließlich erhielte das Oberland auf diese Art wieder eine direkte Schienenanbindung an das Mittelzentrum Löbau und die dort verlaufende europäische Kernnetzstrecke Dresden – Wrocław (Breslau). Görlitz und Bautzen wären als Kreisstädte und Bestandteile des oberzentralen Städteverbundes ebenso deutlich schneller erreichbar. Dies würde auch ein attraktives Angebot für derzeitige Pkw-Nutzer darstellen.

### Karl-Ernst Simm, Ebersbach-Neugersdorf

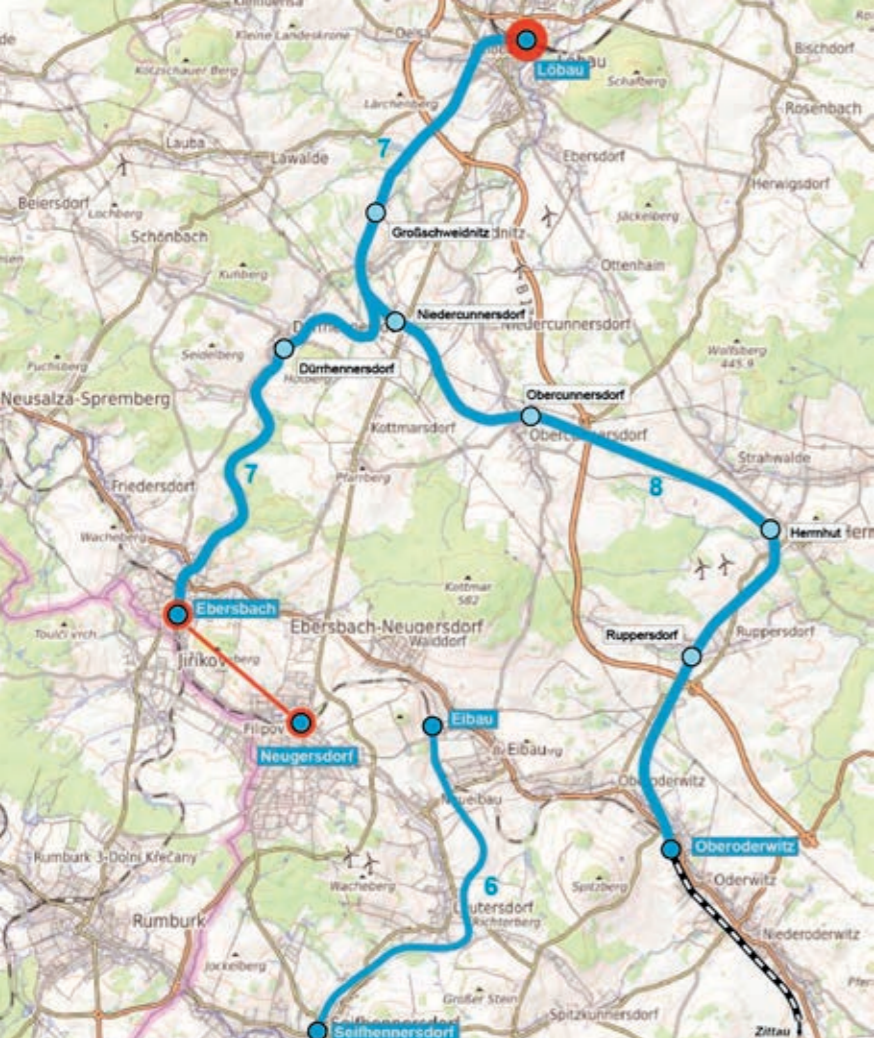
*„Verantwortliche und Bürger der Stadt Ebersbach-Neugersdorf kämpfen gemeinsam mit den Nachbarorten seit Jahren für die Reaktivierung der Bahnlinien von Ebersbach nach Löbau und Rumburk. Somit wäre eine wichtige Nord-Süd-Achse wiederhergestellt, die sowohl für den Binnenverkehr als auch für den grenzüberschreitenden Verkehr von Bedeutung ist.“*

Im Zusammenspiel mit der skizzierten Reaktivierung der grenzüberschreitenden Verbindungen Ebersbach – Rumburk sowie Eibau – Seiffhennersdorf – Varnsdorf würde sich das Fahrgastpotenzial der „Lausitzer Berglandbahn“ noch einmal merklich erhöhen. Weitere Erfolgsfaktoren für die Wiederbelebung der Strecke Ebersbach – Löbau sind eine Geschwindigkeitsanhebung auf mind. 80 km/h zur Realisierung attraktiver Fahrzeiten sowie die Überarbeitung des früheren Haltepunktkonzeptes. Statt am ehemaligen Bahnhof könnte der Halt in Großschweidnitz in die Nähe des Klinikums verlegt werden, um dessen Patienten, Beschäftigten und Besuchern den Zugang zum SPNV zu erleichtern.

Auf der Bestandsstrecke Dresden – Zittau (– Liberec) hat sich die Nachfrage auf den Linien RE 2 sowie RB 61 in den letzten Jahren beeindruckend entwickelt: So hat sich die Zahl der täglichen Einsteiger von knapp 900 im Jahr 2000 auf etwa 2.200 im Jahr 2019 mehr als verdoppelt. Eine Verdichtung des Verkehrsangebots wäre nur folgerichtig. Diese lässt sich indessen aufgrund infrastruktureller Engpässe derzeit betrieblich nicht umsetzen: Die weitgehend eingleisige Strecke wurde in den letzten Jahren zwar unter erheblichem Mitteleinsatz modernisiert, gleichzeitig blieben jedoch nur die für das aktuelle SPNV-Angebot notwendigen Kreuzungsstellen erhalten. Auch der heutige Haltepunkt Eibau müsste wieder zu einem Kreuzungsbahnhof aufgewertet werden, um die zwar rechtlich in Betrieb befindliche und an das DB-Netz angeschlossene, de facto aber unbefahrbare Strecke nach Seiffhennersdorf wieder in einen Regelbetrieb überführen zu können.

### Stefan Gräfe, DB Netz

*„Eine Taktverdichtung Zittau – Bischofswerda ist aus Sicht der DB Netz ein sinnvolles verkehrliches Ziel. Dafür ist ein Infrastrukturausbau erforderlich, u.a. zusätzliche Kreuzungspunkte oder zweigleisige Abschnitte zwischen Zittau und Bischofswerda. Im Investitionsgesetz Kohleregionen besteht hierfür mit der Maßnahme Nr. 21 (Dresden-) Bischofswerda – Wilthen – Zittau eine Voraussetzung.“*



*Laut Basisgutachten des Freistaat Sachsen sollen die Strecken Ebersbach – Lobau [7] sowie Oberoderwitz – Niedercunnersdorf [8] vertiefend auf ihr Reaktivierungspotenzial überprüft werden – die Strecke Eibau – Seifhennersdorf [6] gehört unverständlicherweise nicht in das zu untersuchende Paket. (Quelle: SMWA 2021)*

- zu reaktivierende Strecke
- bestehender Haltepunkt
- XXX ehemaliger Haltepunkt
- XXX möglicher neuer Haltepunkt
- für Reaktivierung relevante angrenzende Strecke
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Zentralörtlicher Verbund



*Bei Eibau zweigt die Strecke nach Seifhennersdorf von der eingleisigen Hauptbahn Oberoderwitz – Wilthen ab. Für eine Revitalisierung dieser Verbindung und dringend benötigte Taktverdichtungen auf der Hauptstrecke müsste der dortige Haltepunkt wieder zu einem Kreuzungsbahnhof aufgewertet werden.*

## Handlungsansätze

→ Erschließung von zusätzlichen Fahrgastpotenzialen durch eine Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Ebersbach – Lobau, insbesondere in Verbindung mit der Wiederaufnahme der grenzüberschreitenden Verkehre nach Rumburk und Varnsdorf.

→ Schaffung zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe, um das Angebot auf der Achse Dresden – Zittau (– Liberec) mit dem Ziel einer stündlichen Bedienung aller Verkehrshalte zu verdichten und die zu reaktivierende Strecke Eibau – Seifhennersdorf – Varnsdorf betrieblich einbinden zu können.

## Nationalparkbahnhof Sebnitz

Die in der Sächsischen Schweiz direkt an der deutsch-tschechischen Grenze gelegene, heute etwas weniger als 10.000 der Einwohner zählende Stadt Sebnitz ist der historische Ausgangspunkt der Strecke nach Rumburk.

Vor gut 9 Jahren wurde nach jahrelangen politischen Bemühungen und dank eines starken Engagements der Sebnitzer Bürgerschaft der seit 1945 unterbrochene grenzüberschreitende Verkehr in das benachbarte Dolní Poustevna (Niedereinsiedel) wiederaufgenommen: Seit Juli 2014 verkehren auf der Linie U 28 Děčín – Bad Schandau – Šluknov – Rumburk die Züge der „Nationalparkbahn“ im Zweistundentakt. Sie ist mit durchschnittlich 500 Fahrgästen an Wochentagen und 900 an Wochenenden besetzt. Die höhere Nachfrage an arbeitsfreien Tagen unterstreicht die besondere touristische Bedeutung dieser Strecke.



*Sebnitz bildet seit 2014 einen zweistündlichen Umstiegspunkt zwischen den Linien U 28 Děčín – Bad Schandau – Rumburk und RB 71 Sebnitz – Pirna – die Verdichtung des Verkehrsangebotes würde die Erreichbarkeit deutlich verbessern.*

## Christian Schlemper, VVO

*„Die Nationalparkbahn ist ein wichtiger Baustein für den grenzüberschreitenden Freizeitverkehr in der Nationalparkregion Sächsisch-Böhmische Schweiz. Dies zeigen vor allem die Fahrgastzahlen in den Sommermonaten und an den Wochenenden. Gemeinsam mit Partnern aus den Verbänden, dem Nahverkehr und dem lokalen Tourismus ist es unser Ziel, die Bekanntheit der Strecke weiter zu erhöhen und ihre Einbindung in das Verkehrsangebot beiderseits der Grenze weiter zu verbessern.“*

Auf der tschechischen Seite hat man bereits erkannt, dass die Linie auch ein großes Potenzial für grenzüberschreitende Pendler besitzt. Deswegen bemüht man sich um eine Verdichtung der Verkehre, zumal die Linie U 28 zwischen Děčín und Štěpánov, dem Endpunkt des Dresdner S-Bahn-Netzes, eine wichtige

Erschließungsfunktion für die linksseitig der Elbe gelegenen Dörfer wahrnimmt. Darüber hinaus arbeitet man gemeinsam mit der deutschen Seite an der Einführung eines „RegionalExpress Elbe-Labe“, um eine beschleunigte Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Dresden, der Kreisstadt Děčín und der Bezirkshauptstadt Ústí nad Labem (Aussig) einzurichten.

Im Schluckenauer Gebiet sind Taktverdichtungen ebenso beabsichtigt und ließen sich durch die kurzen Abstände zwischen den Kreuzungsstellen und die realisierten höheren Streckengeschwindigkeiten auch betrieblich problemlos umsetzen. Die Flexibilität, zusätzliche Verkehrsleistungen im Fahrplan abzubilden, ist auf der deutschen Seite dagegen eingeschränkt: Auf dem gut 15 Kilometer langen sächsischen Streckenabschnitt zwischen Sebnitz und Bad Schandau gibt es heute keine Möglichkeit mehr für Zugkreuzungen.

### Ronald Kretzschmar, Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Sebnitz

*„Für die Stadt Sebnitz würde die Verdichtung des Angebotes auf der Nationalparkbahn einen Attraktivitätsschub bringen, da es sowohl die Anbindung in Richtung Dresden als auch zu unserem tschechischen Nachbarn deutlich verbessern würde. Eine Wiederbelebung der Bahnstrecke Neustadt – Bautzen wäre eine wichtige Ergänzung dazu.“*

Der heutige „Nationalparkbahnhof“ ist jedoch wesentlich älter als die erstmals 1905 in Betrieb genommene grenzüberschreitende Verbindung nach Niedereinsiedel: Er wurde bereits 1877 zusammen mit der Strecke Bautzen – Bad Schandau eröffnet. Seit Einstellung des SPNV auf dieser direkten Verbindung zwischen dem Elbtal und der Oberlausitz im Jahr 2004 – ungeachtet deren schon damals bestehenden raumordnerischer Einstufung als „Entwicklungssachse“ – wird mit der Linie RB 71 Sebnitz – Pirna nur noch deren Abschnitt bis Neustadt in einem Zweistundentakt bedient. Für eine wichtige lokale Pendlerrelation fahren die Züge zu selten, um insbesondere dem Auto eine Alternative entgegenzusetzen. Da auch die Schienenverbindung zwischen den beiden Mittelzentren Pirna und Radeberg seit 1998 nicht mehr existiert, ist das östliche Dresdner Umlandbahnseitig aus dem Elb-, dem Kirnitzsch- und dem Sebnitztal nur noch mit einem erheblichen Umweg über den Dresdner Hauptbahnhof erreichbar. Dies trägt dazu bei, dass dem gesamten Raum Sebnitz – Neustadt heute eine unterdurchschnittliche Erreichbarkeit im ÖPNV bescheinigt wird. Eine Revitalisierung des Schienenverkehrs würde daher zur Verbesserung der Erreichbarkeit beitragen und zugleich dem grenzüberschreitenden Verkehr weitere Entwicklungsimpulse verschaffen.

### Handlungsansätze

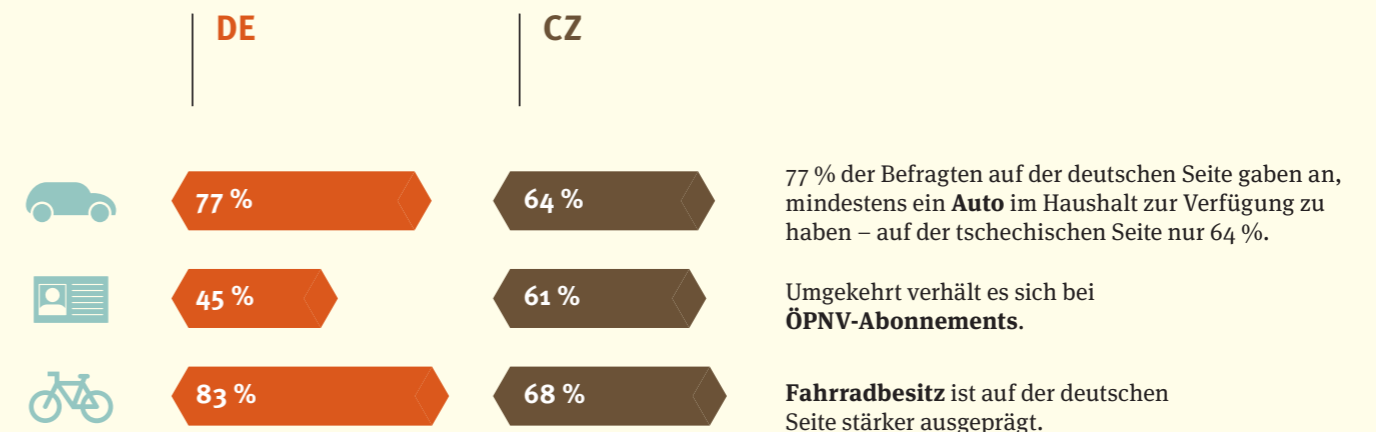
→ Kurzfristig: Erarbeitung eines grenzübergreifenden Konzeptes für die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes auf der Nationalparkbahn mit dem Ziel einer durchgängigen Taktverdichtung. Korrespondierend dazu ist das Angebot auf dem Streckenabschnitt der RB 71 bis Neustadt zu verdichten.

→ Mittel- bis langfristig: Im Rahmen der Reaktivierungsbemühungen des Freistaates Sachsen sollten in der nächsten Runde auch die Relationen Bautzen – Wilthen – Bad Schandau und (Radeberg –) Arnsdorf – Dürrröhrsdorf (– Pirna) untersucht werden, welche die Anbindung der Sächsisch-Böhmischen Schweiz aus Richtung der Oberlausitz und dem östlichen Dresdner Umland verbessern könnten.

## Ergebnisse der Befragung zur Mobilität in der Dreiländerregion

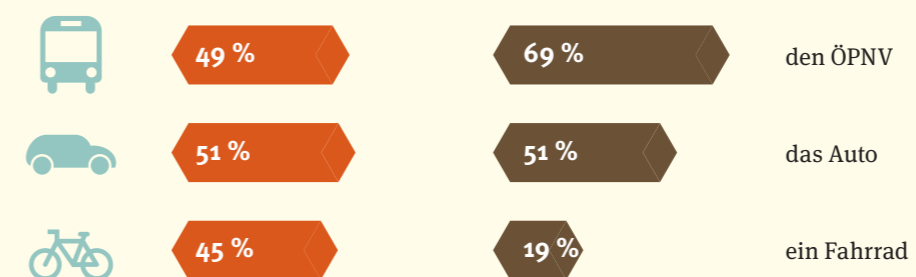
Begleitend zum deutsch-tschechischen Bürgerdialog wurde in den Monaten November und Dezember 2022 eine Befragung zum Thema Mobilität in der Dreiländerregion durchgeführt. Ziel war es, ein Meinungsbild aus unterschiedlichen Gruppen der Bevölkerung zu erhalten. Die Verbreitung der Umfrage erfolgte einerseits über Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen beiderseits der Grenze, andererseits wurden die Kommunen im Einzugsgebiet bereits mit der Einladung zum Experten- und Bürgerdialog zur Teilnahme und weiteren Verteilung der Befragung aufgefordert. Im Ergebnis konnten rund 300 Teilnahmen verzeichnet werden. Das Durchschnittsalter der Befragten lag bei 45 Jahren, knapp 77 % der Befragten gaben an, erwerbstätig zu sein.

### Verkehrsmittelausstattung



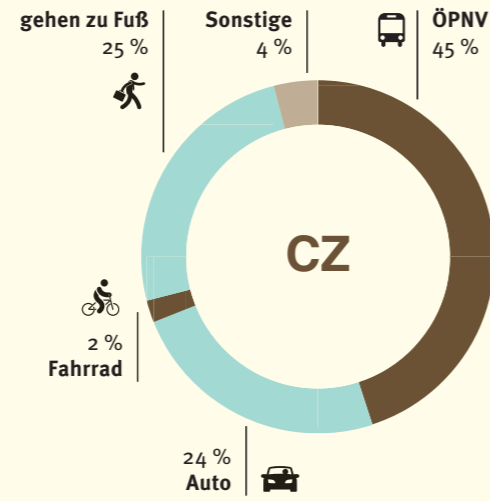
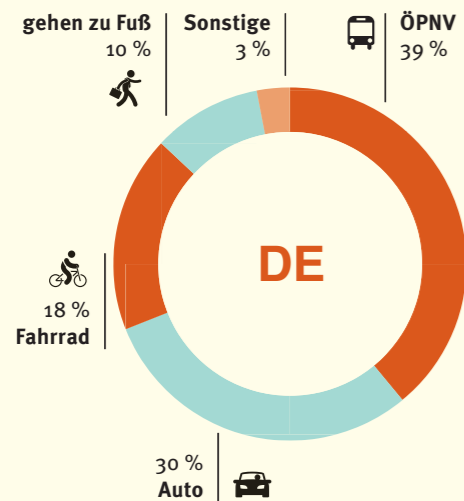
### Verkehrsmittelnutzung

... der Befragten nutzen täglich oder mehrmals in der Woche:

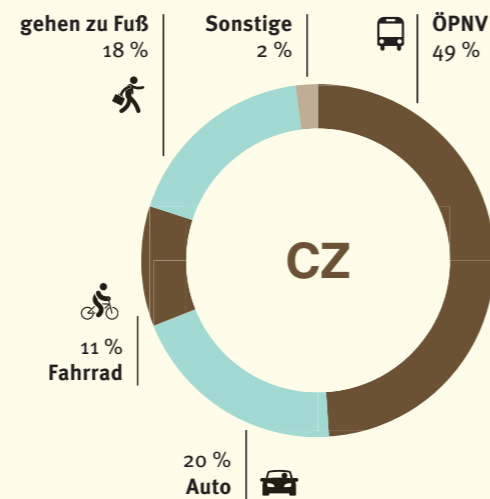
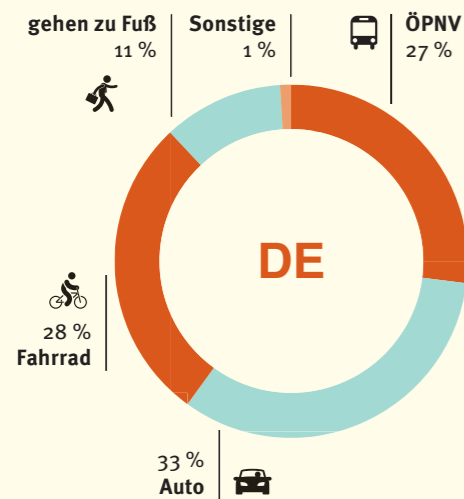


## Verkehrsmittelnutzung

### Arbeitsweg



### Freizeit



Die **Erreichbarkeit grenzüberschreitender Ziele** mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird von über der Hälfte der Befragten als schlecht oder sehr schlecht bewertet, von nur einem Drittel als sehr gut oder gut. Auch die **Erreichbarkeit von Freizeitzielen** wird tendenziell schlechter bewertet – **alle anderen Fahrtziele (Arbeitsplatz, Gesundheitsdienste, Nahversorgung)** werden im Durchschnitt als gut erreichbar bewertet.



## Auswirkungen der gestiegenen Energie- und Kraftstoffpreise

... der Befragten stimmen der Aussage vollkommen oder eher zu:

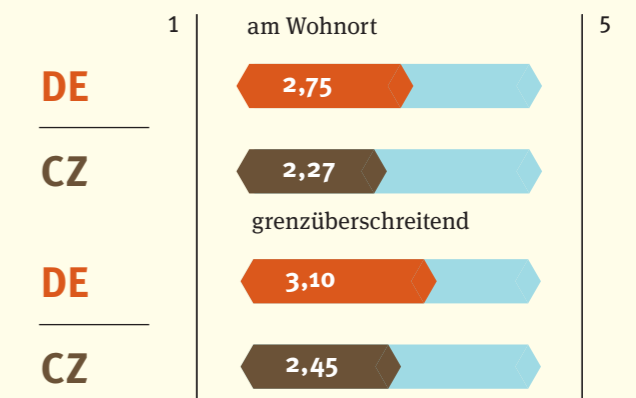


### Verbesserungspotenziale im ÖPNV

An erster Stelle werden schnellere Reisezeiten, höhere Taktfrequenzen und die Schaffung von Direktverbindungen genannt. Andere Faktoren, die den Befragten den Zugang bzw. die Nutzung des ÖPNV erleichtern würden, sind: Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit Buszubringern und einem ausgebauten Radwegenetz, Serviceeinrichtungen in Bahnhöfen, ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder & Autos.



### Gesamtnote ÖPNV



„In der Lausitz wurden zu viele Strecken stillgelegt. Die Herrnhuter Bahn fehlt ebenso wie die Strecke Bautzen – Wilthen – Sebnitz und die grenzüberschreitende Verbindung zwischen Ebersbach und Rumburk.“

„Statt aufwendig gestalteter Bahnhofsanlagen mit Treppen und Aufzügen reicht abseits der Ballungsräume oft auch ein einfacher Überweg – wie in Tschechien. Dort sind Bahnhöfe oft noch personenbesetzt und bieten Warteräume, Fahrkartenausgaben und ein gastronomisches Angebot. Die Bahnhofsgebäude sollten auch in Deutschland weiter sinnvoll genutzt statt abgerissen werden.“

„Die Rückkehr von Fernverbindungen würde das Gefühl des Abgehängtseins abmildern und könnte der Region im Herzen Europas einen ganz anderen Stellenwert geben.“

# Grenzüberschreitender ÖV

## Nutzung bestehender Angebote

75 % der Befragten haben die bestehenden Angebote im grenzüberschreitenden deutsch-tschechischen Schienenverkehr mindestens 1x in den letzten 12 Monaten genutzt. Dies stellt eine Bestätigung von deren Akzeptanz dar. Die bestehenden grenzüberschreitenden Busverbindungen wurden dagegen nur von 40 % der Befragten genutzt. Dies könnte ein Hinweis auf einen räumlich begrenzteren Nutzen des Busses gegenüber dem Zug sein, aber auch mit einem geringeren Bekanntheitsgrad der Verbindungen zusammenhängen. Mit einem aktiveren Marketing könnte dieser gesteigert werden.

## Nutzungszwecke

93 % der Befragten nennen Freizeitaktivitäten als Anlass für ihre grenzüberschreitenden Fahrten. Immerhin noch 27 % geben Einkaufsfahrten als Fahrtzweck an, knapp 18 % den Arbeitsweg. Andere Anlässe wie Fahrten zur Schule, Behördengänge und Gesundheitsversorgung spielen praktisch keine Rolle. Die abgegebenen Kommentare zu Verbesserungspotenzialen bestätigen die Dominanz des ÖPNV in der Freizeitnutzung. Aus diesen wird ebenso deutlich, dass eine verstärkte Nutzung im Alltag gewünscht, aber aktuell nur eingeschränkt möglich ist, da auf vielen grenzüberschreitenden Relationen derzeit kein oder nur ein unzureichendes Angebot existiert. Der Ausbau des grenzüberschreitenden ÖPNV-Netztes kann folglich zu einer Intensivierung der ÖPNV-Nutzung im grenzüberschreitenden Verkehr führen: Jeweils mehr als die Hälfte der Befragten würden neue bzw. reaktivierte Bahnverbindungen zwischen Seiffhennersdorf und Rumburk, zwischen Rumburk und Ebersbach sowie zwischen Varnsdorf und Ebersbach regelmäßig nutzen.

## Tarifangebote

Das bestehende Angebot des-Euro-Neiße-Tickets besitzt mit rund 90 % einen hohen Bekanntheitsgrad unter den Befragten, von knapp der Hälfte der Befragten (DE: 44 %, CZ: 69 %) wird dieses Angebot regelmäßig oder gelegentlich genutzt. Verbesserungsmöglichkeiten sehen knapp 57 % in der verstärkten Integration touristischer Angebote, 55 % wünschen sich Fahrkarten nur für bestimmte Teilgebiete, 51 % Angebote für Einzelfahrten. Das Fehlen eines grenzüberschreitenden Tarifes für die regelmäßige Nutzung wird durch die Umfrageteilnehmer ebenfalls attestiert: Immerhin knapp 44 % wünschen sich ein Angebot für Grenzpendler. Ein preislich attraktives Zeitkartenangebot würde mehr als drei Viertel der Befragten zum Umstieg bzw. zur verstärkten Nutzung des ÖPNV bewegen.



*„Um von Görlitz in das Isergebirge zu kommen, braucht man mit dem ÖPNV zwei bis drei Stunden, mit dem Auto dagegen nur eine Stunde. Obwohl wir ÖPNV und Fahrrad bevorzugen, fällt die Wahl so auf das Auto. Die vorhandenen Verbindungen nutzen wir dagegen häufig und schätzen den zweisprachigen Service sehr.“*

*„Dort, wo kein Zug fahren kann, sollten regelmäßig verkehrende Busverbindungen die grenzüberschreitende Alltagsmobilität verbessern: Ich denke hier insbesondere an Verbindungen von Zittau über das Gebirge nach Jablonné v Podještědí und in Richtung Nový Bor. Auch die Einrichtung einer Verbindung zwischen Sohland und Šluknov wäre naheliegend.“*

# Ausblick

Die im Rahmen des deutsch-tschechischen Experten- und Bürgerdialogs gewonnenen Erkenntnisse haben einerseits die noch bestehenden Hindernisse, andererseits aber auch die Entwicklungsperspektiven zutage gefördert, die sich mit der stetigen Zunahme der grenzüberschreitenden Verflechtungsbeziehungen ergeben. Dabei geht es zum einen um langfristige, mit größeren infrastrukturellen Maßnahmen verbundene Vorhaben. Zum anderen ist aber auch deutlich geworden, dass sich an vielen Stellen Verbesserungsmöglichkeiten ergeben, die sich mit einem überschaubaren Aufwand kurzfristig realisieren ließen.

Bei der Durchführung des Projektes hat sich eindrucksvoll gezeigt, dass es auf beiden Seiten der Grenze Akteure aus der Zivilgesellschaft, von Seiten der Aufgabenträger und grenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehr engagieren und dabei maßgeblich dazu beigetragen haben, dass an vielen Stellen bereits Verbesserungen erzielt werden

konnten. Dies gibt Zuversicht für die künftige Entwicklung. Um mit dem anhaltenden Wachstum der Pendler- und Freizeitmobilität Schritt halten und ein für die Bevölkerung in der Grenzregion attraktives öffentliches Verkehrsangebot zu schaffen, wären zusätzliche Investitionen in Infrastruktur und Betrieb erforderlich. Mit den heute zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen können viele der hier aufgezeigten Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Insofern bedarf es eines verstärkten Augenmerks der politisch handelnden Akteure, um die richtigen finanziellen Rahmenbedingungen für einen weiteren Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes zu schaffen und damit der wachsenden Akzeptanz des ÖPNV bei der Bevölkerung Rechnung zu tragen.



Projekt „Grenzüberschreitende Mobilität mitgestalten. Expert:innen und Bürger:innen im Dialog – Ein rollendes Ideenlabor zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs“ zur Förderung der Zusammenarbeit im deutsch-tschechischen Grenzraum

Partnerorganisationen: PRO BAHN – Landesverband Mitteldeutschland e.V., Die Länderbahn GmbH DLB  
Unterstützer: Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON), Euroregion Neisse-Nisa-Nysa

Das Projekt wurde finanziell unterstützt durch das Auswärtige Amt.

Projektlaufzeit: November-Dezember 2022

Die Publikation wird in deutscher und tschechischer Sprache von der Initiative Öffentlicher Verkehr DE-CZ-PL herausgegeben.  
Kontakt: moritz.filter@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Grafische Gestaltung: Tomáš Vacek, www.tomvacek.cz  
Fotos: Karel Kříž, Moritz Filter, Ingo Koschenz



## Über die Autoren:

**Moritz Filter** ist Wirtschafts- und Europawissenschaftler mit langjähriger Erfahrung in der Bahnindustrie. Er promovierte an der TU Berlin zu grenzüberschreitender Mobilität und ist in Projekten zur Verkehrs- und Partizipationsforschung beratend tätig. Seit 2012 führen ihn seine beruflichen und privaten Wege regelmäßig in die Dreiländerregion.

**Dipl.-Ing. Matthias Böhm** hat an der TU Berlin Planung und Betrieb im Verkehrswesen studiert, lebt seit 2002 in Zittau und arbeitet zurzeit als freiberuflicher Verkehrsplaner. Er ist Gründungsgesellschafter der Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH (EIU) und engagiert sich u.a. in den Vereinen Pro Herrnhuter Bahn und PRO BAHN.

**Ingo Koschenz** ist Staatsanwalt und lebt in Cottbus. Als Referent für Osteuropaverkehre bei PRO BAHN sowie bei der Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) setzt er sich seit vielen Jahren für die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs ein.