

Antrag 64/II/2023**UB Cottbus, AK Polen****Der/Die Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Studentakt auf der Eisenbahnachse (RE-10) Cottbus-Leipzig umsetzen!**

- 1 1. Die SPD Brandenburg spricht sich für die Rea-
- 2 lisierung mindestens eines Studentaktes auf
- 3 der Achse Cottbus- Leipzig (RE-10) aus. Sie for-
- 4 dert alle Mandatsträger auf, auf die Realisie-
- 5 rung dieser bereits im Landesnahverkehrsplan
- 6 vorgesehenen Taktung hinzuwirken.
- 7 2. In diesem Zusammenhang wäre aus Sicht
- 8 der SPD Brandenburg zu prüfen, ob für Nah-
- 9 verkehrsticket freigegebene Fernverkehrsange-
- 10 bote (auch mit Deutschlandticket) in den
- 11 Takt integriert werden können, um dadurch ei-
- 12 ne bessere Fernverkehrserschließung der Lau-
- 13 sutz zu erreichen. Hierfür wären sogar interna-
- 14 tionalen Verbindungen (Mitteldeutschland-
- 15 Cottbus-Zielona Gora-Warszawa) in den Blick
- 16 zu nehmen. Gleichzeitig sollte aus Sicht der
- 17 SPD Brandenburg die Strecke für eine Höchst-
- 18 geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt wer-
- 19 den.

20

21 Begründung

22 Die Bahnstrecke Cottbus-Leipzig ist ein wichtiger
23 Schienenzugang der Lausitz. Über den Fernverkehrs-
24 knoten Leipzig schließt sie die ganze Region an
25 die weite Welt an. Sie erfreut sich auch durch das
26 „Deutschlandticket“ einen weiteren Zuspruch bei
27 den Fahrgästen, weil sie sogar für Fahrten aus Leip-
28 zig nach Berlin attraktive Fahrzeiten garantiert. Um-
29 so bedauerlicher erscheint, dass diese Achse derzeit
30 nur alle zwei Stunden mit direkten Zügen bedient
31 wird. Einige dieser Züge sind regelmäßig überfüllt.
32 Trotz dieses Zuspruchs ist es aber im Zusammenwir-
33 ken mit den zuständigen Aufgabenträgern nicht ge-
34 lungen, den im Landesnahverkehrsplan bereits vor-
35 gesehenen Studentakt zwischen Cottbus und Leip-
36 zig zu realisieren. Das muss beschleunigt nachge-
37 holt werden. Die derzeit schlechte Taktung mit ei-
38 nem Grundangebot behindert die Entwicklung der
39 Lausitz.

40 Eine Variante einer besseren Erschließung der
41 Region könnte dabei die Durchbindung in Leipzig
42 endender Fernverkehrsangebote (zum Beispiel in
43 Leipzig ohnehin abgehängte Zugflügel der ICE-

44 Linie Wiesbaden-Frankfurt (Main)-Fulda-Leipzig-
45 Dresden, Zugflügel der ICE-Linie München-Leipzig
46 oder in Leipzig endender Intercityzüge) sein. Die
47 Integration dieser Züge in den Stundentakt und ihre
48 Freigabe für Nahverkehrsfahrscheine würde eine
49 wirtschaftliche Besetzung dieser Züge sicherstellen.
50 Die Linie könnte sogar für den internationale Fern-
51 verkehrsangebote genutzt werden, wie es bereits
52 bis zum Beginn der „Bahnreform“ der Fall war: Es
53 wäre spätestens nach der im Kohleausstiegsgesetz
54 ohnehin vorgesehenen Schließung der Elektrifizie-
55 rungslücke Zielona Gora-Gubin-Guben möglich,
56 über die Strecke Cottbus-Leipzig Eurocity-Züge von
57 Warszawa über Poznan, Cottbus und Leipzig nach
58 Frankfurt am Main zu führen. Dieser Weg wäre 60
59 Kilometer kürzer als der Weg über Berlin und würde
60 zahlreiche bereits überlastete Streckenabschnitte
61 umgehen. Demgemäß könnte die Strecke auch
62 jene Bedeutung für unsere polnischen Nachbarn
63 zurückgewinnen, die sie schon einmal hatte.
64 An der dazu notwendigen zeitgemäßen Ertüchti-
65 gung der Infrastruktur wird seitens des Bundes der-
66 zeit aber nicht gearbeitet.
67 Um die Verkehrswende zusätzlich durch verkürzte
68 Fahrzeiten zu befördern, sollte zudem die anstehen-
69 de Ersetzung der abgängigen und teilweise veralte-
70 ten Leit- und Sicherungstechnik auch für eine Erhö-
71 hung der Streckenhöchstgeschwindigkeit genutzt
72 werden. Da sie weitgehend schnurgerade trassiert
73 ist, könnte mit vergleichsweise wenig finanziellem
74 Aufwand eine durchgehende Befahrbarkeit mit 160
75 km/h sichergestellt werden. Derzeit ist sie nur mit
76 höchstens 120 km/h befahrbar. Da auf der Achse
77 Leipzig-Cottbus Fahrgästen nicht die Alternative ei-
78 ner direkten Autobahn zur Verfügung steht, könnte
79 hier nachgerade auch zeitbewusste Fahrgäste zum
80 Umstieg auf die Bahn bewegt werden, weil ein Kon-
81 kurrenzangebot ihnen nicht zur Verfügung steht.