

Antrag 64/II/2023

UB Cottbus, AK Polen

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

Stundentakt auf der Eisenbahnachse (RE-10) Cottbus-Leipzig umsetzen!

- 1 1. Die SPD Brandenburg
- 2 spricht sich für die Realisierung
- 3 mindestens eines
- 4 Stundentaktes auf der
- 5 Achse Cottbus- Leipzig
- 6 (RE-10) aus. Sie fordert alle
- 7 Mandatsträger auf, auf die
- 8 Realisierung dieser bereits
- 9 im Landesnahverkehrsplan
- 10 vorgesehenen Taktung
- 11 hinzuwirken.
- 12 2. In diesem Zusammenhang
- 13 wäre aus Sicht der SPD
- 14 Brandenburg zu prüfen,
- 15 ob für Nahverkehrsticket
- 16 freigegebene Fernverkehrsangebote
- 17 (auch mit Deutschlandticket)
- 18 in den Takt integriert werden
- 19 können, um dadurch eine
- 20 bessere Fernverkehrerschließung
- 21 der Lausitz zu erreichen. Hierfür
- 22 wären sogar internationalen
- 23 Verbindungen (Mitteldeutschland-
- 24 Cottbus-Zielona Góra-
- 25 Warszawa) in den Blick zu
- 26
- 27

28 nehmen. Gleichzeitig sollte
29 aus Sicht der SPD Bran-
30 denburg die Strecke für
31 eine Höchstgeschwindigkeit
32 von 160 km/h ertüchtigt
33 werden.

34

35 **Begründung**

36 Die Bahnstrecke Cottbus-Leipzig
37 ist ein wichtiger Schienenzugang
38 der Lausitz. Über den Fernver-
39 kehrsknoten Leipzig schließt sie
40 die ganze Region an die weite
41 Welt an. Sie erfreut sich auch
42 durch das „Deutschlandticket“ ei-
43 nen weiteren Zuspruch bei den
44 Fahrgästen, weil sie sogar für
45 Fahrten aus Leipzig nach Berlin
46 attraktive Fahrzeiten garantiert.
47 Umso bedauerlicher erscheint,
48 dass diese Achse derzeit nur al-
49 le zwei Stunden mit direkten Zü-
50 gen bedient wird. Einige dieser
51 Züge sind regelmäßig überfüllt.
52 Trotz dieses Zuspruchs ist es aber
53 im Zusammenwirken mit den zu-
54 ständigen Aufgabenträgern nicht
55 gelungen, den im Landesnah-
56 verkehrsplan bereits vorgesehe-
57 nen Stundentakt zwischen Cott-
58 bus und Leipzig zu realisieren.
59 Das muss beschleunigt nachge-
60 holt werden. Die derzeit schlech-
61 te Taktung mit einem Grundan-

62 gebot behindert die Entwicklung
63 der Lausitz.

64 Eine Variante einer besseren Er-
65 schließung der Region könnte da-
66 bei die Durchbindung in Leipzig
67 endender Fernverkehrsangebote
68 (zum Beispiel in Leipzig ohne-
69 hin abgehängte Zugflügel der
70 ICE-Linie Wiesbaden-Frankfurt
71 (Main)-Fulda-Leipzig-Dresden,
72 Zugflügel der ICE-Linie München-
73 Leipzig oder in Leipzig endender
74 Intercityzüge) sein. Die Inte-
75 gration dieser Züge in den
76 Stundentakt und ihre Freigabe
77 für Nahverkehrsfahrscheine
78 würde eine wirtschaftliche Beset-
79 zung dieser Züge sicherstellen.
80 Die Linie könnte sogar für den
81 internationale Fernverkehrs-
82 angebote genutzt werden, wie
83 es bereits bis zum Beginn der
84 „Bahnreform“ der Fall war: Es
85 wäre spätestens nach der im
86 Kohleausstiegsgesetz ohnehin
87 vorgesehenen Schließung der
88 Elektrifizierungslücke Zielona
89 Gora-Gubin-Guben möglich,
90 über die Strecke Cottbus-Leipzig
91 Eurocity-Züge von Warszawa
92 über Poznan, Cottbus und Leip-
93 zig nach Frankfurt am Main zu
94 führen. Dieser Weg wäre 60
95 Kilometer kürzer als der Weg

96 über Berlin und würde zahlreiche
97 bereits überlastete Streckenab-
98 schnitte umgehen. Demgemäß
99 könnte die Strecke auch jene Be-
100 deutung für unsere polnischen
101 Nachbarn zurückgewinnen, die
102 sie schon einmal hatte.

103 An der dazu notwendigen zeit-
104 gemäßen Ertüchtigung der Infra-
105 struktur wird seitens des Bundes
106 derzeit aber nicht gearbeitet.

107 Um die Verkehrswende zusätz-
108 lich durch verkürzte Fahrzeiten
109 zu befördern, sollte zudem
110 die anstehende Ersetzung der
111 abgängigen und teilweise veralte-
112 ten Leit- und Sicherungstechnik
113 auch für eine Erhöhung der
114 Streckenhöchstgeschwindigkeit
115 genutzt werden. Da sie weit-
116 gehend schnurgerade trassiert
117 ist, könnte mit vergleichsweise
118 wenig finanziellem Aufwand eine
119 durchgehende Befahrbarkeit mit
120 160 km/h sichergestellt werden.
121 Derzeit ist sie nur mit höchs-
122 tens 120 km/h befahrbar. Da
123 auf der Achse Leipzig-Cottbus
124 Fahrgästen nicht die Alternative
125 einer direkten Autobahn zur
126 Verfügung steht, könnte hier
127 nachgerade auch zeitbewusste
128 Fahrgäste zum Umstieg auf die
129 Bahn bewegt werden, weil ein

130 Konkurrenzangebot ihnen nicht
131 zur Verfügung steht.