

Antrag 44/I/2022**AK Polen; UBV Cottbus****Der/Die Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Überweisen an: Bundestagsfraktion (Konsens)****Moderner Schienenverkehr des 21. Jahrhunderts – Fernverkehr in der Lausitz gemeinsam mit polnischen und tschechischen Partnern entwickeln**

- 1 1. Die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-
2 Mitglieder der Landesregierung Brandenburg
3 werden aufgefordert, sich in Zusammenarbeit
4 mit der SPD-Fraktion im sächsischen Landtag
5 und den SPD-Abgeordneten im Bundestag
6 dafür einzusetzen, dass die haushaltsrecht-
7 lichen Voraussetzungen unter Nutzung des
8 Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG)
9 für den Ausbau der „Lausitzmagistrale“
10 (Herstellung der Zweigleisigkeit Lübbenau -
11 Cottbus - Görlitz), die Geschwindigkeitser-
12 höhung (mindestens 160 km/h) sowie die
13 Elektrifizierung Cottbus-Spremberg-Horka-
14 Görlitz- (einschließlich Verbindungskurve
15 nach Wgliniec) geschaffen werden. Ziel ist die
16 umgehende Unterzeichnung einer Baufinan-
17 zierungsvereinbarung zwischen dem Bund
18 und den Ländern Brandenburg und Sachsen.
19 Diese ist Voraussetzung, damit DB Netz die
20 Planungen und den Bau zügig umsetzen kann.
21 Die Baumaßnahmen sind mit dem Einbau des
22 transnationalen Zugsicherungssystem ETCS
23 zu kombinieren.
- 24 2. Die SPD Brandenburg befürwortet neben der
25 „Ostbahn“ auch eine Aufnahme der genann-
26 ten Achse Berlin-Cottbus-Spremberg-Wrocaw
27 (Breslau) / Görlitz-Liberec (Reichenberg)-Prag
28 (Praha) in die „Transeuropäischen Netze“
29 (TEN-Ergänzungsnetz), um für die notwendi-
30 gen Ausbaumaßnahmen auch europäische
31 Förderinstrumente (z.B. das CEF) in Anspruch
32 nehmen zu können und der internationalen
33 Bedeutung dieser Strecke gerecht zu werden.
- 34 3. Mittelfristig spricht sich die SPD Brandenburg
35 für eine Revitalisierung des Fernverkehrs
36 auf der Achse Leipzig-Finsterwalde-Cottbus-
37 Guben-Czerwiesk-Zielona Góra/Zbyszynek-
38 Pozna (Posen), sowie auf der Achse Cottbus-
39 Forst-Zary-Legnica aus. Hierzu sind ebenfalls
40 die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen
41 unter Nutzung des InvKG zu schaffen. Allein
42 durch die Erneuerung der abgehenden Siche-

- 43 rüsttechnik ließe sich die Fahrzeit kürzen
44 und in Leipzig Anschlüsse an die bestehenden
45 ICE-Verbindungen herstellen.
- 46 4. Zur schnelleren Anbindung der Lausitz an
47 den Fernverkehrsknoten Dresden wäre auch
48 eine Entwicklung und Ausbau (160 km/h)
49 der Achse Cottbus-Senftenberg-Dresden
50 beziehungsweise Cottbus-Spremberg-
51 Hoyerswerda-Dresden stärker als bislang
52 zu forcieren. Ziel ist es, Fahrzeiten unterhalb
53 des PKW-Niveaus zu realisieren.
- 54 5. Die SPD Brandenburg spricht sich dafür aus,
55 die genannten Fernverkehrsmaßnahmen in
56 der Lausitz in enger Kooperation mit den
57 polnischen und tschechischen Akteuren des
58 Bahnverkehrs zu entwickeln. Sie fordert die
59 verantwortlichen Akteure auf Landes- und
60 Bundesebene dazu auf, hierzu gemeinsam mit
61 den Ansprechpartner*innen in unseren Nach-
62 barländern die Kommunikation zu verbessern
63 mit dem Ziel gemeinsame Konzepte zu entwi-
64 ckeln und zeitnah umzusetzen.

65

66 **Begründung**

67 Die Lausitz war bis in die 1990-Jahre ein Drehkreuz
68 des europäischen Schienenverkehrs. Heute schla-
69 gen internationale Fernzüge um die Lausitz einen
70 großen Bogen. Ausgebliebene Investitionen in die
71 Schieneninfrastruktur seitens des zuständigen Bun-
72 des führten dazu, dass Schienenverkehrsverbindun-
73 gen durch die Lausitz nicht mehr attraktiv waren.
74 SPD-Mitglieder aus Berlin und Brandenburg haben
75 2014 in Cottbus den „EC Wawel“ als letzten interna-
76 tionalen Fernzug trauerlich verabschieden müssen.
77 Fernreisende aus der Region stiegen oftmals auf das
78 Auto und Flugzeug um. Selbst die für die 1990er Jah-
79 re von der Deutschen Reichsbahn bereits vorgesehe-
80 nen Elektrifizierungen wurden bis heute nicht um-
81 gesetzt. Der Zustand ist unbefriedigend. Die Lausitz
82 darf nicht abgehängt bleiben. Die SPD Brandenburg
83 spricht sich daher für eine zeitnahe Wiedereinbin-
84 dung der Kohleregionen in das europäische Fernver-
85 kehrsnetz aus. Die Verbesserung der Fernerreichbar-
86 keit auf der Schiene ist auch ein wichtiger Faktor der
87 wirtschaftspolitischen Standortstrategie und unter-
88 stützt die Ziele des Klimaschutzes.

89 Cottbus als größte Stadt der Region wird demge-
90 mäß lediglich einmal am Tag von einem Intercity
91 der Deutschen Bahn angefahren. Spremberg, Forst,

92 Görlitz und Zittau werden von Fernzügen insge-
93 samt nicht mehr angesteuert. Überdies sind die An-
94 schlussbeziehungen für die Lausitzerinnen und Lau-
95 sitzer unbefriedigend. In Leipzig werden beispiels-
96 weise die Anschlüsse an die ICE-Verbindungen nach
97 Frankfurt (Main) und nach München regelmäßig um
98 wenige Minuten verpasst. Reisende in und aus der
99 Lausitz haben daher einen längeren Aufenthalt -
100 sofern die ICE-Züge nicht verspätet sind. Ab Dres-
101 den wird derzeit an der Herstellung einer Hoch-
102 geschwindigkeitsstrecke nach Prag gearbeitet. Der
103 Knoten Dresden ist auf der Schiene derzeit aller-
104 dings aus Cottbus, Senftenberg, Spremberg oder
105 Hoyerswerda gleichsam nicht mit gegenüber der
106 „Autobahn“ konkurrenzfähigen Fahrzeiten erreich-
107 bar. Wenn das so bleibt, dauert die Fahrt von Dres-
108 den in die Lausitz erheblich länger als in die tsche-
109 chische Hauptstadt.

110 Die Infrastruktur und die Erreichbarkeit muss wie-
111 der zeitgemäßen europäischen Standards entspre-
112 chen, bevor die lausitzer Kohlekraftwerke vom
113 Netz genommen werden. Die vorgeschlagenen ICE-
114 Verbindungen von Berlin nach Cottbus und Görlitz
115 wären daher ein möglicher Beitrag, diese Situation
116 zu ändern. Jedoch bestehen Bedenken an ihrer Wirt-
117 schaftlichkeit. Bereits jetzt denkbar wäre auch die
118 Fortführung einzelner Züge von Leipzig nach Cott-
119 bus.

120 In den Blick genommen werden müsste mithin das
121 enorme Reisendenpotential aus Polen und Tschechi-
122 en, um unwirtschaftliche Endverkehre zu vermei-
123 den. Die Deutsche Bahn AG verfügt allerdings bis-
124 lang nicht über ICE-Züge, welche die technischen
125 Voraussetzungen ihres Betriebes in unseren Nach-
126 barländern erfüllen. Pläne, dieses zu ändern, sind
127 auch nicht bekannt. Vorrang sollte daher die Revi-
128 talisierung von gemeinsam von der DB und PKP-
129 Intercity betriebenen Eurocity-Zügen und Nachtzü-
130 gen von Berlin über Cottbus nach Wrocaw (Bres-
131 lau), Oberschlesien, Kraków (Krakau) und perspek-
132 tivisch auch in die Ukraine haben. Für polnische
133 Partner hätte dies den Vorteil, dass der Fernver-
134 kehr dorthin auch über den Flughafen „Willy Brandt“
135 (BER) geführt werden könnte. PKP-Intercity verfügt
136 über Fahrzeuge, die technisch für den grenzüber-
137 schreitenden Schienenverkehr ausgerüstet sind und
138 plant die Beschaffung weiterer interoperabler Loko-
139 motiven. Dem tschechischen Anbieter České dráhy
140 obliegt bereits der erfolgreiche durchgehende Be-

141 trieb der durchgehenden Eurocitylinie Praha (Prag)-
142 Dresden-Berlin-Hamburg.
143 Zudem hat die polnische Seite mit dem Aus-
144 bau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Wro-
145 caw (Breslau)- Legnica (Liegnitz)-Wgliniec (Kohl-
146 furt)-Zgorzelec bereits seine Ausbauaufgaben für
147 die Lausitz erfüllt und eine fernverkehrstaugliche In-
148 frastruktur – bis auf die Grenzbrücke in Görlitz -
149 bereitgestellt. Auf deutscher Seite wurde der Aus-
150 bau der Anschlussstrecken trotz einer Verpflichtung
151 mittels Staatsvertrages und dem Bereitstehen euro-
152 päischer Fördergelder bislang nicht vorangetrieben;
153 nicht einmal erfolgte eine Berücksichtigung im Rah-
154 men der TEN-Korridore. Das muss im Interesse der
155 Wirtschaftsentwicklung der Region geändert wer-
156 den. Die bisherige Vernachlässigung ist umso unver-
157 ständlicher, weil der Kohlebergbau noch eine Verle-
158 gung der Strecke zwischen Weißwasser und Horka
159 erfordert. Statt der Herstellung einer zeitgemäßen
160 Trasse ist allerdings nur die Verlegung der angejahr-
161 ten Bestandsstrecke – eingleisig und ohne Fahrdrat
162 (!) - in konkreter Planung. Die anstehenden Verle-
163 gungsarbeiten sollten daher gleich einen Endaus-
164 bau umfassen.

165 Eine künftig engere Kooperation mit den polnischen
166 und tschechischen Partnern kann enorme Syner-
167 gieeffekte für die Lausitz bewirken. In Hinblick auf
168 eine Revitalisierung des Schienenverkehrs in den
169 Oberlausitz arbeiten die Regionen und Kommunen
170 des „Dreiländerecks“ bereits an einem entsprechen-
171 den Memorandum. Eine schnellere Anbindung nach
172 Prag sowie in Richtung Mähren hätte auch für die
173 brandenburgische Lausitz große Vorteile. Die Regi-
174 on Liberec (Reichenberg) forciert insbesondere eine
175 schnellere Anbindung nach Praha (Prag) über einen
176 auszubauenden Korridor bis zur Staatsgrenze. Dies
177 wäre mithin eine sinnvolle Ergänzung zur Hochge-
178 schwindigkeitstrasse über Usti nad Labem (Aussig).
179 Das Land Brandenburg sollte sich an den Aktivitäten
180 beteiligen und auf engere Kooperationen im Drei-
181 länderverbund hinwirken.

182 Auf europäischer raumordnerischer Ebene hat man
183 zudem bereits die enormen Vorteile der historisch
184 bedeutsamen Verbindung von Pozna (Posen) über
185 Cottbus nach Mitteldeutschland. Diese Verbindung
186 ist circa 60 Kilometer kürzer als eine Fahrt über Ber-
187 lin und wäre auch zur Entlastung der Achse Berlin-
188 Frankfurt (Oder) unabdingbar. Allerdings fehlen hier
189 ebenso die infrastrukturellen Voraussetzungen zur

190 Entwicklung derartiger Verkehre. Polen hat mit der
191 Reaktivierung der Strecke Czerwiesk-Guben und der
192 Aufnahme in die Elektrifizierungsplanung bereits
193 einen Schritt für eine Fernverkehrstauglichkeit der
194 Strecke unternommen. Deutschland sollte hierbei
195 nicht nachlassen. Die Sicherungstechnik zwischen
196 Leipzig-Cottbus und Guben ist ohnehin abgängig
197 und müsste erneuert werden. Mit vergleichsweise
198 wenig Aufwand ließe sich die Streckengeschwindigkeit
199 in diesem Zusammenhang auf 160 km/h er-
200 höhen, sodass in Leipzig bessere Anschlüsse her-
201 gestellt, beziehungsweise Fernzüge mit attraktiven
202 Fahrzeiten nach Cottbus und nach Polen durchge-
203 bunden werden könnten. Ähnliches gilt für die Ver-
204 bindungen nach Dresden. Auch hier muss die ohne-
205 hin anstehende Erneuerung der Sicherungstechnik
206 für einen Ausbau genutzt werden.