

**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  
2 und die SPD-Mitglieder der  
3 Landesregierung Branden-  
4 burg werden aufgefordert,  
5 sich in Zusammenarbeit mit  
6 der SPD-Fraktion im säch-  
7 sischen Landtag und den  
8 SPD-Abgeordneten im Bun-  
9 destag dafür einzusetzen,  
10 dass die haushaltsrecht-  
11 lichen Voraussetzungen  
12 unter Nutzung des Investiti-  
13 onsgesetzes Kohleregionen  
14 (InvKG) für den Ausbau  
15 der „Lausitzmagistrale“  
16 (Herstellung der Zwei-  
17 gleisigkeit Lübbenau -  
18 Cottbus - Görlitz), die Ge-  
19 schwindigkeitserhöhung  
20 (mindestens 160 km/h)  
21 sowie die Elektrifizierung  
22 Cottbus-Spremberg-Horka-  
23 Görlitz- (einschließlich  
24 Verbindungskurve nach  
25 Węgliniec) geschaffen wer-  
26 den. Ziel ist die umgehende

27 Unterzeichnung einer Bau-  
28 finanzierungsvereinbarung  
29 zwischen dem Bund und  
30 den Ländern Brandenburg  
31 und Sachsen. Diese ist Vor-  
32 aussetzung, damit DB Netz  
33 die Planungen und den Bau  
34 zügig umsetzen kann. Die  
35 Baumaßnahmen sind mit  
36 dem Einbau des transnatio-  
37 nalen Zugsicherungssystem  
38 ETCS zu kombinieren.

39 2. Die SPD Brandenburg be-  
40 fürwortet neben der „Ost-  
41 bahn“ auch eine Aufnahme  
42 der genannten Achse  
43 Berlin-Cottbus-Spremberg-  
44 Wrocław (Breslau) / Görlitz-  
45 Liberec (Reichenberg)-Prag  
46 (Praha) in die „Trans-  
47 europäischen Netze“ (TEN-  
48 Ergänzungsnetz), um für die  
49 notwendigen Ausbaumaß-  
50 nahmen auch europäische  
51 Förderinstrumente (z.B. das  
52 CEF) in Anspruch nehmen  
53 zu können und der interna-  
54 tionalen Bedeutung dieser  
55 Strecke gerecht zu werden.

56 3. Mittelfristig spricht sich die  
57 SPD Brandenburg für eine  
58 Revitalisierung des Fernver-  
59 kehrs auf der Achse Leipzig-  
60 Finsterwalde-Cottbus-

61 Guben-Czerwieńsk-Zielona  
62 Góra/Zbąszynek-Poznań  
63 (Posen), sowie auf der  
64 Achse Cottbus-Forst-Zary-  
65 Legnica aus. Hierzu sind  
66 ebenfalls die haushalts-  
67 rechtlichen Vorausset-  
68 zungen unter Nutzung  
69 des InvKG zu schaffen.  
70 Allein durch die Erneue-  
71 rung der abgehenden  
72 Sicherungstechnik ließe  
73 sich die Fahrzeit kürzen  
74 und in Leipzig Anschlüsse  
75 an die bestehenden ICE-  
76 Verbindungen herstellen.

77 4. Zur schnelleren Anbindung  
78 der Lausitz an den Fern-  
79 verkehrsknoten Dresden  
80 wäre auch eine Entwick-  
81 lung und Ausbau (160  
82 km/h) der Achse Cottbus-  
83 Senftenberg-Dresden  
84 beziehungsweise Cottbus-  
85 Spremberg-Hoyerswerda-  
86 Dresden stärker als bislang  
87 zu forcieren. Ziel ist es,  
88 Fahrzeiten unterhalb des  
89 PKW-Niveaus zu realisieren.

90 5. Die SPD Brandenburg  
91 spricht sich dafür aus,  
92 die genannten Fernver-  
93 kehrsmaßnahmen in der  
94 Lausitz in enger Koopera-

95 tion mit den polnischen  
96 und tschechischen Akteu-  
97 ren des Bahnverkehrs zu  
98 entwickeln. Sie fordert die  
99 verantwortlichen Akteure  
100 auf Landes- und Bundes-  
101 ebene dazu auf, hierzu  
102 gemeinsam mit den An-  
103 sprechpartner\*innen in  
104 unseren Nachbarländern  
105 die Kommunikation zu  
106 verbessern mit dem Ziel  
107 gemeinsame Konzepte zu  
108 entwickeln und zeitnah  
109 umzusetzen.

110

### 111 **Begründung**

112 Die Lausitz war bis in die 1990-  
113 Jahre ein Drehkreuz des europäi-  
114 schen Schienenverkehrs. Heute  
115 schlagen internationale Fernzüge  
116 um die Lausitz einen großen  
117 Bogen. Ausgebliebene Investitio-  
118 nen in die Schieneninfrastruktur  
119 seitens des zuständigen Bundes  
120 führten dazu, dass Schienen-  
121 verkehrsverbindungen durch  
122 die Lausitz nicht mehr attraktiv  
123 waren. SPD-Mitglieder aus Berlin  
124 und Brandenburg haben 2014  
125 in Cottbus den „EC Wawel“ als  
126 letzten internationalen Fern-  
127 zug trauerlich verabschieden  
128 müssen. Fernreisende aus der

129 Region stiegen oftmals auf das  
130 Auto und Flugzeug um. Selbst  
131 die für die 1990er Jahre von der  
132 Deutschen Reichsbahn bereits  
133 vorgesehenen Elektrifizierun-  
134 gen wurden bis heute nicht  
135 umgesetzt. Der Zustand ist un-  
136 befriedigend. Die Lausitz darf  
137 nicht abgehängt bleiben. Die SPD  
138 Brandenburg spricht sich daher  
139 für eine zeitnahe Wiedereinbin-  
140 dung der Kohleregionen in das  
141 europäische Fernverkehrsnetz  
142 aus. Die Verbesserung der Fer-  
143 nerreichbarkeit auf der Schiene  
144 ist auch ein wichtiger Faktor der  
145 wirtschaftspolitischen Standort-  
146 strategie und unterstützt die  
147 Ziele des Klimaschutzes.

148 Cottbus als größte Stadt der Regi-  
149 on wird demgemäß lediglich ein-  
150 mal am Tag von einem Inter-  
151 city der Deutschen Bahn ange-  
152 fahren. Spremberg, Forst, Gör-  
153 litz und Zittau werden von Fern-  
154 zügen insgesamt nicht mehr an-  
155 gesteuert. Überdies sind die An-  
156 schlussbeziehungen für die Lau-  
157 sitzerinnen und Lausitzer unbe-  
158 friedigend. In Leipzig werden bei-  
159 spielsweise die Anschlüsse an die  
160 ICE-Verbindungen nach Frankfurt  
161 (Main) und nach München regel-  
162 mäßig um wenige Minuten ver-

163 passt. Reisende in und aus der  
164 Lausitz haben daher einen län-  
165 geren Aufenthalt - sofern die  
166 ICE-Züge nicht verspätet sind.  
167 Ab Dresden wird derzeit an der  
168 Herstellung einer Hochgeschwin-  
169 digkeitsstrecke nach Prag gear-  
170 beitet. Der Knoten Dresden ist  
171 auf der Schiene derzeit allerdings  
172 aus Cottbus, Senftenberg, Sprem-  
173 berg oder Hoyerswerda gleich-  
174 sam nicht mit gegenüber der „Au-  
175 tobahn“ konkurrenzfähigen Fahr-  
176 zeiten erreichbar. Wenn das so  
177 bleibt, dauert die Fahrt von Dres-  
178 den in die Lausitz erheblich län-  
179 ger als in die tschechische Haupt-  
180 stadt.

181 Die Infrastruktur und die Erreich-  
182 barkeit muss wieder zeitgemä-  
183 ßen europäischen Standards  
184 entsprechen, bevor die lausit-  
185 zer Kohlekraftwerke vom Netz  
186 genommen werden. Die vorge-  
187 schlagenen ICE-Verbindungen  
188 von Berlin nach Cottbus und  
189 Görlitz wären daher ein mögli-  
190 cher Beitrag, diese Situation zu  
191 ändern. Jedoch bestehen Beden-  
192 ken an ihrer Wirtschaftlichkeit.  
193 Bereits jetzt denkbar wäre auch  
194 die Fortführung einzelner Züge  
195 von Leipzig nach Cottbus.

196 In den Blick genommen wer-

197 den müsste mithin das enor-  
198 me Reisendenpotential aus Po-  
199 len und Tschechien, um unwirt-  
200 schaftliche Endverkehre zu ver-  
201 meiden. Die Deutsche Bahn AG  
202 verfügt allerdings bislang nicht  
203 über ICE-Züge, welche die techni-  
204 schen Voraussetzungen ihres Be-  
205 triebes in unseren Nachbarlän-  
206 dern erfüllen. Pläne, dieses zu än-  
207 dern, sind auch nicht bekannt.  
208 Vorrang sollte daher die Revitali-  
209 sierung von gemeinsam von der  
210 DB und PKP-Intercity betriebe-  
211 nen Eurocity-Zügen und Nachtzü-  
212 gen von Berlin über Cottbus nach  
213 Wrocław (Breslau), Oberschlesi-  
214 en, Kraków (Krakau) und perspek-  
215 tivisch auch in die Ukraine haben.  
216 Für polnische Partner hätte dies  
217 den Vorteil, dass der Fernverkehr  
218 dorthin auch über den Flugha-  
219 fen „Willy Brandt“ (BER) geführt  
220 werden könnte. PKP-Intercity ver-  
221 fügt über Fahrzeuge, die tech-  
222 nisch für den grenzüberschrei-  
223 tenden Schienenverkehr ausge-  
224 rüstet sind und plant die Beschaf-  
225 fung weiterer interoperabler Lo-  
226 komotiven. Dem tschechischen  
227 Anbieter České dráhy obliegt be-  
228 reits der erfolgreiche durchge-  
229 hende Betrieb der durchgehen-  
230 den Eurocitylinie Praha (Prag)-

231 Dresden-Berlin-Hamburg.  
232 Zudem hat die polnische Seite mit  
233 dem Ausbau und der Elektrifizie-  
234 rung der Bahnstrecke Wrocław  
235 (Breslau)- Legnica (Liegnitz)-  
236 Węglińiec (Kohlfurt)-Zgorzelec  
237 bereits seine Ausbauforderungen  
238 für die Lausitz erfüllt und eine  
239 fernverkehrstaugliche Infrastruk-  
240 tur – bis auf die Grenzbrücke in  
241 Görlitz - bereitgestellt. Auf deut-  
242 scher Seite wurde der Ausbau  
243 der Anschlussstrecken trotz einer  
244 Verpflichtung mittels Staatsver-  
245 trages und dem Bereitstehen  
246 europäischer Fördergelder bis-  
247 lang nicht vorangetrieben; nicht  
248 einmal erfolgte eine Berück-  
249 sichtigung im Rahmen der TEN-  
250 Korridore. Das muss im Interesse  
251 der Wirtschaftsentwicklung der  
252 Region geändert werden. Die  
253 bisherige Vernachlässigung ist  
254 umso unverständlicher, weil  
255 der Kohlebergbau noch eine  
256 Verlegung der Strecke zwischen  
257 Weißwasser und Horka erfor-  
258 dert. Statt der Herstellung einer  
259 zeitgemäßen Trasse ist aller-  
260 dings nur die Verlegung der  
261 angejahrten Bestandsstrecke –  
262 eingleisig und ohne Fahrdrabt  
263 (!) - in konkreter Planung. Die  
264 anstehenden Verlegungsarbei-



265 ten sollten daher gleich einen  
266 Endausbau umfassen.

267 Eine künftig engere Kooperation  
268 mit den polnischen und tsche-  
269 chischen Partnern kann enorme  
270 Synergieeffekte für die Lausitz  
271 bewirken. In Hinblick auf eine  
272 Revitalisierung des Schienenver-  
273 kehrs in den Oberlausitz arbei-  
274 ten die Regionen und Kommu-  
275 nen des „Dreiländerecks“ bereits  
276 an einem entsprechenden Me-  
277 morandum. Eine schnellere An-  
278 bindung nach Prag sowie in Rich-  
279 tung Mähren hätte auch für die  
280 brandenburgische Lausitz große  
281 Vorteile. Die Region Liberec (Rei-  
282 chenberg) forciert insbesondere  
283 eine schnellere Anbindung nach  
284 Praha (Prag) über einen auszu-  
285 bauenden Korridor bis zur Staats-  
286 grenze. Dies wäre mithin eine  
287 sinnvolle Ergänzung zur Hoch-  
288 geschwindigkeitstrasse über Us-  
289 ti nad Labem (Aussig). Das Land  
290 Brandenburg sollte sich an den  
291 Aktivitäten beteiligen und auf en-  
292 gere Kooperationen im Dreilän-  
293 derverbund hinwirken.

294 Auf europäischer raumordne-  
295 rischer Ebene hat man zudem  
296 bereits die enormen Vorteile der  
297 historisch bedeutsamen Verbin-  
298 dung von Poznań (Posen) über

299 Cottbus nach Mitteldeutschland.  
300 Diese Verbindung ist circa 60 Kilo-  
301 meter kürzer als eine Fahrt über  
302 Berlin und wäre auch zur Entlas-  
303 tung der Achse Berlin-Frankfurt  
304 (Oder) unabdingbar. Allerdings  
305 fehlen hier ebenso die infrastruk-  
306 turellen Voraussetzungen zur  
307 Entwicklung derartiger Verkehre.  
308 Polen hat mit der Reaktivierung  
309 der Strecke Czerwieńsk-Guben  
310 und der Aufnahme in die Elek-  
311 trifizierungsplanung bereits  
312 einen Schritt für eine Fernver-  
313 kehrstauglichkeit der Strecke  
314 unternommen. Deutschland  
315 sollte hierbei nicht nachlassen.  
316 Die Sicherungstechnik zwischen  
317 Leipzig-Cottbus und Guben ist  
318 ohnehin abgängig und müsste  
319 erneuert werden. Mit vergleichs-  
320 weise wenig Aufwand ließe sich  
321 die Streckengeschwindigkeit in  
322 diesem Zusammenhang auf 160  
323 km/h erhöhen, sodass in Leipzig  
324 bessere Anschlüsse hergestellt,  
325 beziehungsweise Fernzüge mit  
326 attraktiven Fahrzeiten nach Cott-  
327 bus und nach Polen durchgebun-  
328 den werden könnten. Ähnliches  
329 gilt für die Verbindungen nach  
330 Dresden. Auch hier muss die  
331 ohnehin anstehende Erneuerung  
332 der Sicherungstechnik für einen

333 Ausbau genutzt werden.