

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-
101ebene dazu auf, hierzu
102gemeinsam mit den An-
103sprechpartner*innen in
104unseren Nachbarländern
105die Kommunikation zu
106verbessern mit dem Ziel
107gemeinsame Konzepte zu
108entwickeln und zeitnah
109umzusetzen.

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.