



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

AG 3 – Lausitz

Website: www.buendnis-schiene-bb.de

eMail: post@buendnis-schiene-bb.de

Kurzprotokoll

Arbeitsgruppentreffen am Donnerstag, 20. Feb. 2020

Anlagen: Zeitungsausschnitt, Übersichtspläne

Begrüßung durch Gastgeber Jens Krause, IHK Cottbus, die sich seit 8 Jahren am Standort Schönefeld befindet, an dem zurzeit sehr viele Veränderungen stattfinden: Mit der Eröffnung des BER werden nach und nach 80.000 Arbeitsplätze erwartet, 1.300 ha Gewerbeflächen werden entwickelt, und das Verkehrsaufkommen wird um 90 % steigen – dies kann i.w. nur mit Schienen-Verkehrsmitteln geleistet werden.

Einführend wird die Zielsetzung skizziert: Innerhalb des Zielkonzepts des BSBB soll ein Kapitel den Schienenverkehr betreffen, unter der Fragestellung: „Seitens der Politik wird eine Verdoppelung des Schienenpersonen- und -güterverkehrs bis 2030 angestrebt, was ist dafür in der Lausitz an Zug-Angeboten und Infrastruktur erforderlich?“ Dafür soll ein Arbeitspapier bis Ende April 2020 fertig gestellt sein; das Papier des Fahrgast-Verbandes Pro Bahn zur Entwicklung des SPNV in der Lausitz kann gut als Grundlage dafür dienen.

Einhellig wird eingeschätzt, dass in die Betrachtung Überlegungen über die Landesgrenzen hinaus einbezogen werden müssen, nach Polen, Tschechien, Sachsen und Sachsen-Anhalt. Neben dem bereits heute sehr wichtigen Bahnknoten Cottbus sind fahrplantechnisch auch die Knoten Dresden und Leipzig, insbes. hinsichtlich des Deutschlandtaktes, zu beachten.

Beim Infrastrukturausbau sind Verkürzungen der Reisezeiten vordringlich zu realisieren, um im Modal-Split-Wettbewerb mit dem Kraftfahrzeugverkehr mithalten zu können. So sind die Hauptbahnen für 160 km/h zu ertüchtigen (Netz 21, Streckenkategorie M 160*), vor allem die Strecken Cottbus – Leipzig und Cottbus – Dresden. Dies ist auf diesen Flachlandbahnen mit ihren großen Radien ($r \geq 1.000$ m) leicht möglich. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Fahrplan-Stabilität sind zweigleisiger Ausbau bzw. eine genügende Anzahl von Kreuzungsstellen unverzichtbar.

Falls es Fahrplanzwänge erfordern, ist auch die Wiedereinführung von Neigetechnik, die sich in der Schweiz sehr bewährt, ins Auge zu fassen. Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, sind im Lausitz-Konzept viele Direktverbindungen anzustreben. Hierfür bietet sich das technisch gut beherrschbare Prinzip des "Flügelns" von Zügen an.

Leider wurde in den letzten Jahrzehnten viele Bahnanlagen auch in der Lausitz "rationalisiert". So wurden Blockstellen ausgebaut (Strecke Cottbus – Leipzig: Bk Glinzig, Bk Jehschen, Bk Cabel, Bk Rehn, Bk Lindthal) und Bahnhöfe in Haltepunkte zurückgebaut (Cottbus – Leipzig: Bf Gollmitz in Hp, Cottbus – Görlitz: Bf Rietschen in Hp) und viele Überholgleise abgebaut. Noch vorhandene Überholgleise wurden z.T. auf eine Länge von 500 m eingekürzt (z. B. Strecke Cottbus – Görlitz: Bf Schleife, Bf Hähnichen).

Aktuell wurde von BMVI beschlossen, eine Bundesstraße von Leipzig mitten durch das ehemalige Braunkohlegebiet nach Görlitz zu errichten, unter anderem um die A4 zu entlasten. Die Stadt und Region Cottbus werden dabei nicht mit angebunden.

Bisher hat das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung den Schwerpunkt auf die Erweiterung des Straßennetzes und den Straßenbau gesetzt. Noch Mitte der 1990er Jahre ver-

* "Netz 21": Von der DB AG geplantes Zielnetz, u.a. mit einem Vorrangnetz zur Trennung unterschiedlich schneller Verkehrsarten und Optimierung der Strecken auf bestimmte Nutzungsarten.

"M 160": Gemischter Verkehr von Fern-, Güter- und Regionalzügen mit einer Leitgeschwindigkeit von 160 km/h.

kehrten Züge von Cottbus über Spremberg nach Hoyerswerda in 43 Minuten, heute fährt dort kein Zug, der Omnibus braucht eine Stunde und 34 Minuten.

Von deutschlandweiter Bedeutung, auch für den Güterverkehr, ist die mitten durch die Lausitz führende Strecke Frankfurt a.M. – Fulda – Erfurt – Leipzig – Cottbus – Guben – Poznań und weiter nach Osten bis an die weißrussische Grenze.

Im aktuellen Strukturplan der Landesregierung ist die zweigleisige elektrifizierte Strecke Leipzig – Cottbus für den Ausbau auf 160 km/h vorgesehen. Für Cottbus – Guben wird keine Option der Geschwindigkeitserhöhung verfolgt.

Besondere Bedeutung hat ferner die Strecke Hamburg – Berlin – Cottbus – Wrocław – Kraków, die aktuell nur an Wochenenden und auch nur im Abschnitt Berlin – Cottbus – Wrocław von einem Kulturlugverkehr befahren wird. Die Wiedereinführung des EC Wawel ist allerdings geplant.

Immer wieder kommt es auch zu Problemen der gemeinsamen Verkehrsplanung zwischen VBB und der Woiwodschaft Lubuskie, hier wäre seitens der Bundesregierung diplomatische Hilfe notwendig.

Polen plant im Zusammenhang mit dem Bau eines zentralen Flughafens südwestlich von Warschau landesweit 1.600 km HGV-Strecken für 250 km/h, später 350 km/h, zudem 2.000 km Ausbaustrecken. Dieses Bahnbauprogramm hat ein Volumen von 20 Milliarden Euro.

Cottbus – Görlitz – Liberec hat für die Region auch touristische Bedeutung, z.B. für Verkehre ins Isergebirge. Für Berlin – Dresden – Prag ist im Elbsandsteingebirge ein Basistunnel von ca. 30 km Länge geplant (zurzeit läuft das Raumordnungsverfahren), eine alternative Trassenführung über Cottbus – Görlitz – Liberec – Prag wird von der AG wegen der engen Radien und starken Steigungen im Isergebirge nicht als zielführend angesehen. Dieses Argument könnte an Bedeutung verlieren, wenn die vom OB von Liberec geforderte Eisenbahnschnellverbindung Liberec – Prag mit Anschluss nach Görlitz realisiert wird (SZ vom 17.12.2018, Anlage 1; Planskizze Anlage 2).

Für die Relation Cottbus – Dresden werden drei Varianten diskutiert, die alle Vor- und Nachteile aufweisen. So würde eine direkte schnelle Verbindung einige wichtige Städte und Gemeinden nicht bedienen; vertiefte Diskussion ist hierzu notwendig.

Aus der ostsächsischen Region werden Forderungen laut, die Strecke Cottbus – Görlitz für 200 km/h und ICE-Verkehr auszubauen. Hier besteht jedoch die Einschätzung, dass nur realistische Ziele im BSBB-Katalog bis 2035 aufgenommen werden sollten.

Ausländische Speditionen für LKW-Verkehre sind in Deutschland an den Mindestlohn gebunden, jedoch geben polnische und tschechische Unternehmer als Fahrziel Maastricht an, wodurch nur die im eigenen Land üblichen Stundenlöhne von 1,20 bis 2,20 € bezahlt werden müssen.

Für den Güterverkehr sind Überholgleise grundsätzlich für 740 m lange Züge herzustellen. Ost-West-Strecken der Lausitz, die unter anderem Mitteldeutschland mit Polen verbinden, haben für den Güterverkehr über diese Relation hinaus große Bedeutung, da der zur Zeit über den Berliner Außenring und die Strecke Berlin – Frankfurt (O) laufende Güterverkehr wegen Konflikten mit der Verdichtung der RE1-Linie verlagert werden muss. Dies betrifft z.B. die Relation Rotterdam – Osteuropa. Ein nahezu fertig gestelltes Projekt ist die Strecke Magdeburg – Falkenberg – Horka – Polen ("Niederschlesische Magistrale"), die gute Leistungsfähigkeit mit modernen Parametern bietet.

Der Kombinierte Verkehr (KV) wird zukünftig erheblich wachsen; nötig sind Durchgangs-Terminals – leider werden aus Finanzierungsgründen einige Terminals nur mit Stichstrecken-Anschluss geplant. Es bestehen KV-Terminals in Elsterwerda und Forst, sowie in Schwarzheide. An letzterem Standort ist ein Ausbau auf die dreifache Kapazität geplant. Ferner besteht ein neues KV-Terminal in Kodersdorf, in Königs Wusterhausen und Schwarze Pumpe sind sie geplant.

Weiteres Vorgehen:

Ein erstes Papier der Arbeitsgruppe zu Maßnahmenvorschlägen 2025/2030/2035 wird in einer Woche vorgelegt und zur Diskussion gestellt/gemeinsam weiter bearbeitet.

Der Austausch von Arbeitspapieren per E-Mail wurde ebenfalls vereinbart.

Als nächster Termin wurde der 31. März 2020, um 16 Uhr, wiederum bei der IHK in Schönefeld, vereinbart.

Das nächste BSBB-Plenum findet am 29.04.2020, 18 Uhr, statt.

18.12.2018

SÄCHSISCHE SZ DE

„Wir wollen die Schnellbahn Prag-Liberec-Görlitz“

Jaroslav Zámečník, neue Liberecer OB, spricht über deutsche Ordnung, Sicherheit und Nahverkehr.

Seit dem 20. November ist Jaroslav Zámečník neuer Oberbürgermeister von Liberec (Reichenberg) in Tschechien. Der Spitzenkandidat des Bündnisses Starostové pro Liberecký kraj (Bürgermeister für den Bezirk Liberec) ist aus sächsischer Sicht eine sehr gute Besetzung, denn der studierte Maschinenbauingenieur führte mit einer Unterbrechung von vier Jahren seit 1992 das tschechische Büro der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. Nach Martin Půta als Bezirkshauptmann ist auch der Oberbürgermeister von Liberec eine Person, die gewohnt ist, grenzüberschreitend zu arbeiten.

Herr Zámečník, wie geht es Ihnen nach den ersten Tagen im Amt?

Für mich ist das eine Rückkehr. Vor 26 Jahren führte mich genau in dieses Büro der damalige Oberbürgermeister Jiří Drda in das Amt des tschechischen Büroleiters der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa ein. Nun bin ich in der gleichen Funktion wie jener Mensch, der mich damals dazu brachte, für die öffentliche Hand zu arbeiten.

Sie waren schon einmal vier Jahre Rat des Bezirkes Liberec. Planen Sie nun ein längeres Engagement in der Politik?

Ich werde mich bemühen, dass ich die vier Jahre Erfolg habe und wir erfüllen, was wir im Wahlprogramm versprochen haben. Wenn die Wähler das auch so sehen, sage ich ohne Umschweife, dass ich für eine zweite Amtszeit zur Verfügung stehe. Die Euroregion ist aber eine Herzensangelegenheit von mir. Dort habe ich andere Bürgermeister getroffen, nicht nur aus Tschechien, sondern auch aus Deutschland und Polen. Das war immer ein sehr wertvoller Erfahrungsschatz. Deshalb möchte ich dort Geschäftsführer bleiben. Das entspricht auch der Bedeutung von Liberec als größte Stadt in der Euroregion. Und auch für die deutschen und polnischen Kollegen ist es gut, wenn diese Zusammenarbeit intensiver gestaltet wird.

Sie führen eine Koalition aus drei Wahllisten. Mit Ihrem hohen Sieg hätte doch ein Koalitionspartner gereicht?

Wir haben nach den Wahlen angeboten, eine möglichst breite Koalition zu bilden. Zwei Bündnisse haben aus verschiedenen Gründen abgesagt. Die anderen sind dabei und deshalb haben wir nun eine klare Mehrheit von 31 zu 8 Stimmen im Stadtparlament. In den vergangenen 28 Jahren gab es nie eine breitere Koalition. Von der Euroregion bin ich gewohnt, zu dritt zu entscheiden. Da geht es nicht zwei gegen einen, sondern es muss immer eine Lösung gefunden werden, die für alle drei gut ist. Wenn das Konsensprinzip gut für die Euroregion ist, dann ist es auch gut für die Stadt Liberec.

Was sind Ihre Prioritäten in den kommenden vier Jahren?

Es geht eigentlich um das alltägliche Leben in der Stadt.

Damit klappt es nicht?

In einigen Punkten klappt das nicht. Wie wir aus einer Befragung der Bürger wissen, haben sie ein Problem mit der Sauberkeit. Wenn wir Bautzen oder Zittau mit Liberec vergleichen, liegen diese beiden Städte auf dem Gebiet der Sauberkeit deutlich vor uns. Dahinter steckt die sprichwörtliche deutsche Ordnung, die uns Tschechen gefällt und die wir als Vorbild ansehen. Der nächste Punkt ist die Pflege der Straßen und Gehwege. Auch das funktioniert bei uns nicht. Die Reparatur von Straßen und Wegen dauert viel zu lange. Wichtig ist den Menschen auch das Thema Sicherheit.

Die Polizei soll mehr in der Stadt zu sehen sein?

Wir haben auf 1.000 Einwohner gerechnet unter den Bezirksstädten die wenigsten Polizisten. Bei uns sind es 76 Ordnungshüter, die anderen Städte haben aber im Schnitt 100. Ein weiteres wichtiges Thema ist der öffentliche Verkehr. Wir bereiten eine Senkung der Tarife im öffentlichen Nahverkehr vor, um die

Menschen mehr für die Nutzung von Bussen zu begeistern. Es gibt inzwischen 100.000 gemeldete Pkw in der Stadt, also rund ein Auto pro Einwohner. Wir werden neue Parkhäuser mit rund 1.000 Pkw-Stellplätzen errichten. Außerdem planen wir den Bau neuer Park-and-Ride-Plätze (Parken und mit Bus und Bahn fahren) und mehr Parkflächen in den Plattenbaugebieten. Aber wir stoßen an Grenzen. In vier Jahren kann man nicht das ganze Verkehrskonzept der Stadt ändern. Es gibt auch schon lange ein Konzept für einen Straßenring, wie ihn Zittau schon hat. Wir wollen auch eine neue Straßenbahnlinie nach Rochlice bauen.

Die ist doch schon lange geplant?

Einige Planungsprozesse sind wirklich langwierig. Außerdem haben wir einen völlig veralteten Flächennutzungsplan. An dem Neuen wird schon elf Jahre gearbeitet und er ist immer noch nicht verabschiedet. Diesen Prozess wollen wir zügig abschließen und dann müssen wir schon wieder an seiner Novellierung arbeiten. Die Stadt will außerdem den Posten eines Stadtarchitekten einrichten. Ein entscheidendes Problem ist aber das Geld. Die Städte sind auf Fördermittel angewiesen. Liberec ist zwar die fünftgrößte Stadt des Landes, bekommt aber im Vergleich zu den ersten vier (Prag, Brno, Ostrava, Pilsen) deutlich weniger Geld. Das ist noch historisch begründet. Alle anderen Städte haben einen einheitlichen Koeffizient, der sich an der Einwohnerzahl misst. Hier wollen wir eine gerechtere Verteilung erreichen.

Für solche Veränderungen, die nicht nur von Ihnen abhängig sind, passt sicher gut, dass der Bezirkshauptmann Martin Půta demselben Wählerbündnis angehört wie Sie. Es gibt ja auch noch andere Themen, wie eine schnellere Zugverbindung von Liberec nach Prag.

Im Januar nehmen wir gemeinsam mit Zittau an einer Konferenz zum Thema „Schnellbahnstrecke Prag-Liberec“ teil und wir wären froh, wenn diese in Zukunft über Görlitz nach Berlin verlängert wird. Deshalb wäre wichtig, wenn wir dafür auf der deutschen Seite Unterstützung finden. Es gibt die Bahntrasse Dresden-Prag, es wird über eine Verbindung von Prag nach Breslau gesprochen. Bei der Infrastruktur sind wir leider immer noch Randgebiet. Immerhin ist es gelungen, den Anschluss an die Bundesstraße 178 zu schaffen. Nun brauchen wir die Eisenbahn.

Wie gefällt Ihnen das Projekt, Liberec und die Lausitz über die Nationalparkbahn an das Elbtal und Dresden anzubinden?

Für uns ist das ein unglaublich wichtiges Verkehrsprojekt, das wir sehr unterstützen.

Sie möchten, dass Liberec in Zukunft eine wichtigere Rolle in der Euroregion spielt. Wie kann das aussehen?

Liberec hat eine Partnerschaft mit Zittau, die wir gern fortsetzen. Wir unterstützen die Stadt Zittau bei ihrer Bewerbung um den Titel „Kulturhauptstadt Europas 2025“. Und wir möchten, dass es mit Zittau so viele EU-Projekte wie nur möglich gibt.

Zur Person

Jaroslav Zámečník ist 1966 in Liberec geboren und lebt im Stadtteil Rochlice.

Er studierte Maschinenbautechnologie an der Hochschule Liberec; nach einem kurzen Aufenthalt als Assistent an der Hochschule Liberec und in der Industrie wurde er 1992 Geschäftsführer der Euroregion Nisa; 2000 bis 2004 war er Bezirksrat für Kultur, Denkmalpflege, Sport und Tourismus.

Jaroslav Zámečník ist verheiratet, hat zwei erwachsene Töchter und ein Enkelkind. In seiner Freizeit arbeitet er gern im Garten oder unternimmt Wanderungen mit seiner Frau und den beiden Hunden.

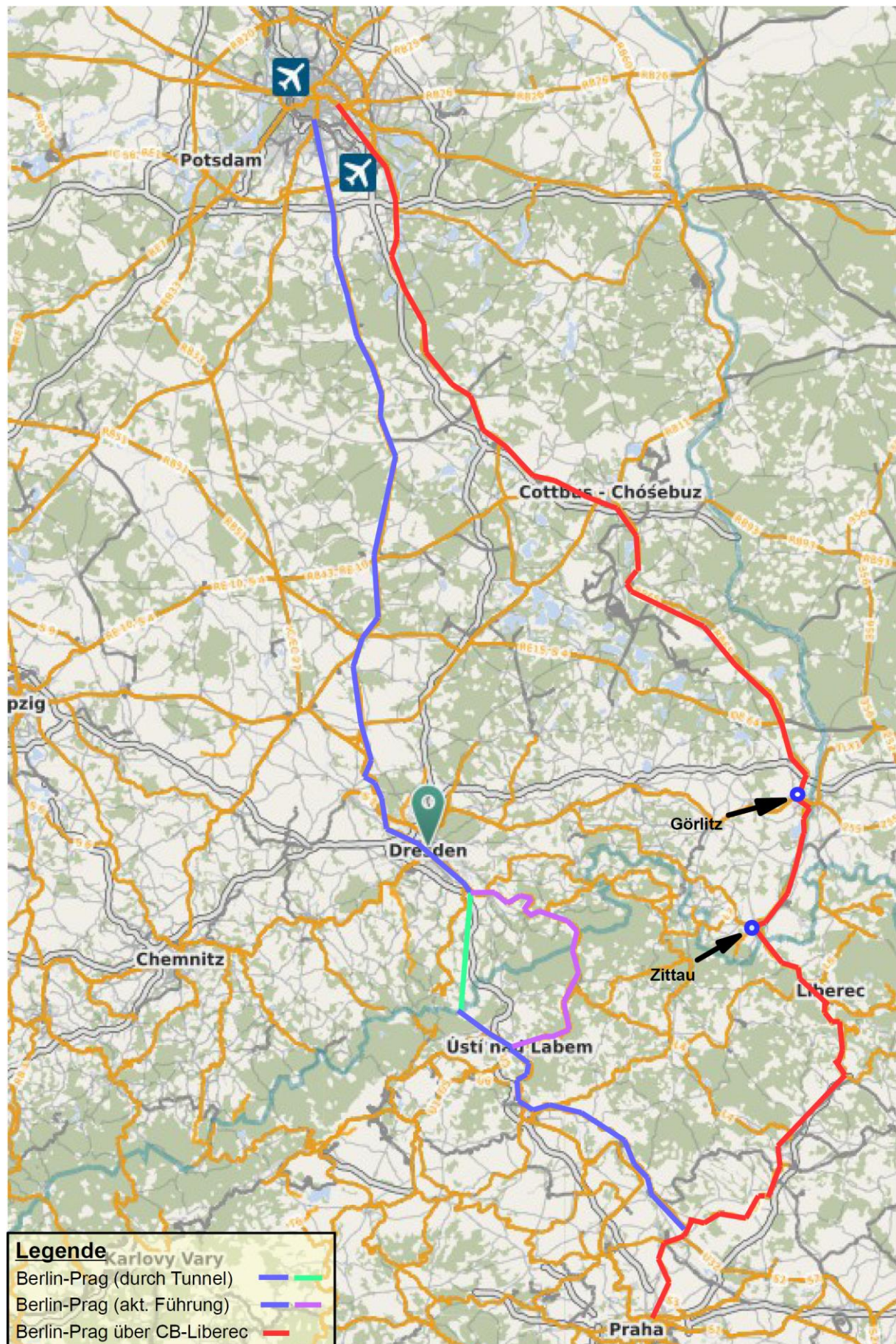


Abb.: Heutige und künftige Bahnverbindung Berlin – Prag (Varianten). Plan: VCD Brandenburg

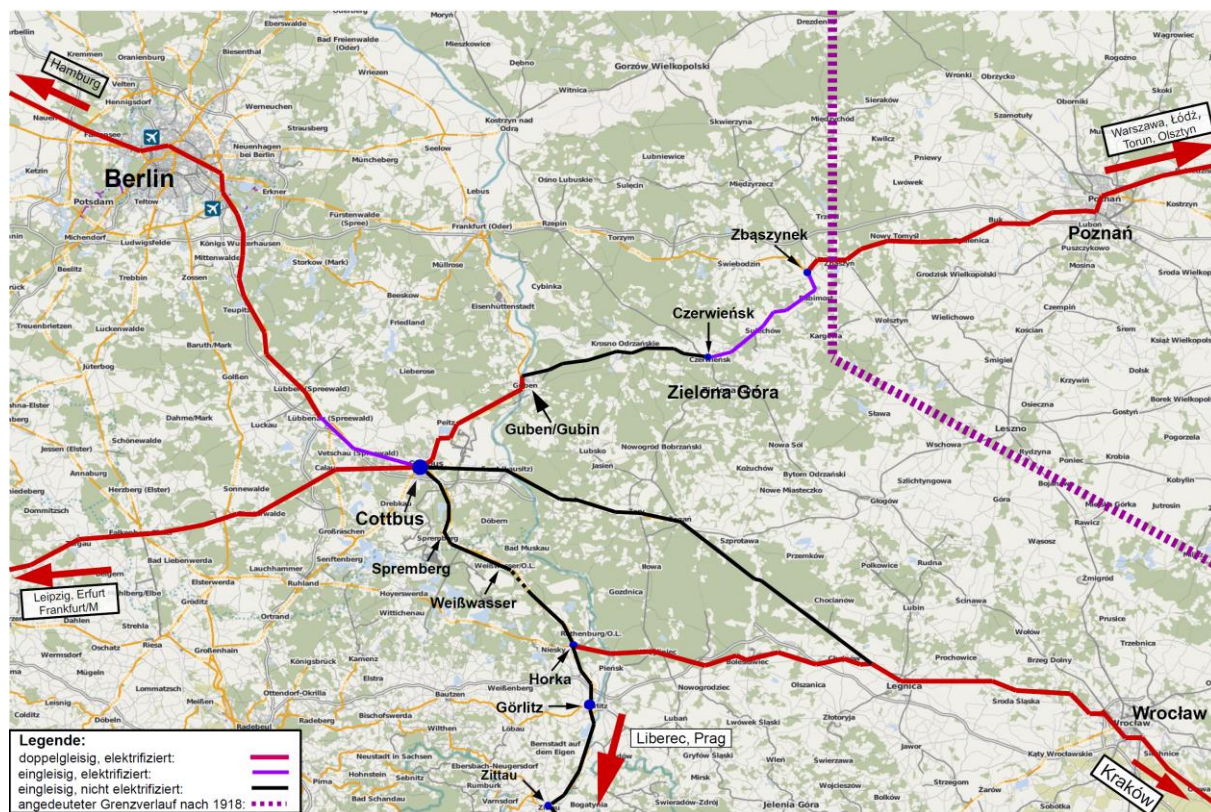


Abb.: Wichtige Bahnverbindungen der Lausitz, einschl. Übergängen nach Polen und Tschechien. Plan: VCD Brandenburg

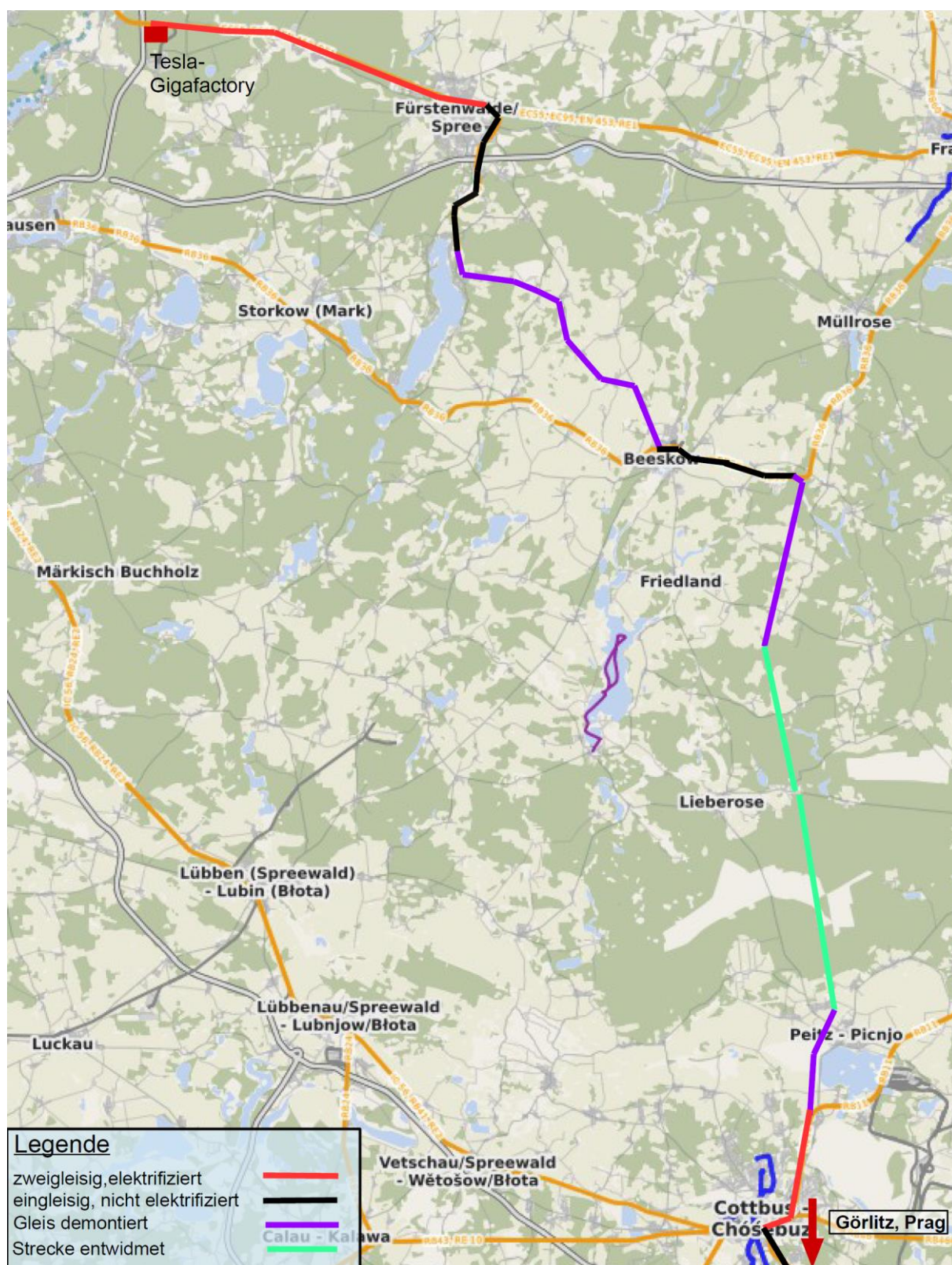


Abb.: Vorschlag zum (Teil-)Wiederaufbau (insbes. für den Güterverkehr) der Bahnverbindung Fürstenwalde – Beeskow – Peitz – Cottbus. Plan: VCD Brandenburg