

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

Das Strukturstärkungsgesetz bringt der Lausitz viele neue Schienen – oder doch nicht?

Die Kommission "Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung" – mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften und betroffenen Regionen – arbeitete intensiv, schnell und nahezu geräuschlos. Ihr Ziel war es, beim Strukturwandel infolge des energie- und klimapolitisch begründeten Kohleausstiegs unterschiedliche Interessen auszugleichen. 2018 von der Bundesregierung unter Kanzlerin Angela Merkel eingesetzt, übergab die Kommission bereits am 26.1.2019 dem Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Peter Altmaier (CDU), den Abschlussbericht. Sie zeigte darin im Hinblick auf das Ende der Kohleverstromung bis 2038 auf, wie der wirtschaftliche Strukturwandel in den betroffenen Regionen gelingen kann. Die Empfehlungen mündeten im **Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (StStG)**, ein Gesamtkonzept zur Unterstützung des Strukturwandels, welches am 8.8.2020 in Kraft trat. Kern dieses Mantelgesetzes ist das **Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)**, das die Unterstützungsleistungen des Bundes konkretisiert. Für das Mitteldeutsche Revier in Sachsen sind demnach bis 2038 acht Milliarden Euro vorgesehen, für das Land Brandenburg 10,3 Milliarden Euro. Dabei war für die beiden ostdeutschen Länder ein großer Finanzanteil für den lange überfälligen Ausbau von Bahnstrecken vorgesehen. Das *InvKG* enthielt eine Liste von 38 Bahn-Maßnahmen – diese wurde bereits im SIGNAL 3/2021 auf den Seiten 20 und 21 gezeigt, siehe

<https://www.igeb.org/files/SIGNAL2021-3-Kohleregion.pdf>.

Zu den notwendigen Bahn-Maßnahmen in der Lausitz hatte sich am 1.3.2021 auch das *Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg* positioniert, siehe

<https://buendnis-schiene-bb.de/2021/03/01/bsbb-ag3-tabelle-notwendiger-bahnausbau-lausitz/>.

Dass im Rahmen der Strukturhilfe auch Straßen-Neu- und Ausbau erfolgt (hier sind alle gelisteten Maßnahmen bereits im Bau!), war eine Kröte, die zu schlucken war, denn der Straßenausbau schmälert Erfolge der Schiene, die doch nach Aussagen der Politik eine besondere Rolle im Rahmen der "Verkehrswende" spielen soll.

Im *InvKG* sind bis 2038 zwei "Förderarme" vorgesehen (siehe Abb. 5):

1. Der Landesarm beinhaltet Finanzhilfen des Bundes in Höhe von 14 Milliarden Euro an die "Kohle-Länder" gemäß Artikel 104 b des Grundgesetzes (GG). Die Länder entscheiden über die Projekte. Der prozentuale Verteilungsschlüssel, Fördergebiete, Förderbereiche sowie die Förderquoten und Mittelbereitstellung sind im Kapitel 1 *InvKG* geregelt.
2. Der Bund unterstützt gemäß Artikel 91 b GG die Strukturentwicklung der Reviere mit Maßnahmen in eigener Zuständigkeit mit 26 Milliarden Euro. Das Vorschlagsrecht für diese Maßnahmen gemäß der Kapitel 3 und 4 des *InvKG* liegt bei den jeweils zuständigen Bundesressorts, (einstimmig) priorisiert werden die Maßnahmen vom gemäß § 25 *InvKG* etablierten Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG).

Das übergroße Schwergewicht des *StStG* bei den Eisenbahnmaßnahmen ist nach den Jahren der forcierten Autoverkehrspolitik auch hier im Osten Deutschlands überraschend, bei genauerer Überlegung aber aus folgenden Gründen notwendig: der offenkundige und zunehmende Klimanotstand und die Pariser Verträge. Zudem das Erstarken der Fridays-for-Future-Bewegung, die zu Beginn der 2020er Jahre größeren Rückhalt in der Bevölkerung erzielte und u.a. zum Bundes-Klimaschutzgesetz führte (am 17.12.2019 beschlossen; nach Beschluss des Bundesverfassungsgerichts am 31.8.2021 nachgebessert). Ferner das erklärte Ziel der Bundespolitik, den Personen- und den Güterverkehr auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln und schließlich das gut angelaufene Projekt 'Deutschland-Takt' (DT), bei dem ein machbarer Weg zu dieser Verdoppelung hin erarbeitet wurde und das zurzeit noch mit dem 'DT 3.1' seinen letzten Feinschliff erhält.

Die aufgelisteten Schienenprojekte der Lausitz sind als verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich einzustufen, so dass keine Kosten-Nutzen-Bewertungen notwendig werden. So besteht an den beiden Bahnstrecken

Lübbenau – Cottbus – Weißwasser – Görlitz und Cottbus – Forst (– Breslau) hinsichtlich Kriegsfolgeschäden immer noch Nachholbedarf (Wiederaufbau demontierter zweiter Gleise; fehlende Elektrifizierung). So heißt es im *Ersten Bericht über die Evaluierung des Investitionsgesetzes Kohleregionen* der Bundesregierung vom 17.8.2023: "Hier gilt es zu beachten, dass der verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte aus Gründen der Strukturförderung als gegeben angenommen wird. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung der Projekte verbindlich."

Im jüngst beschlossenen Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (im Rahmen des sog. Dritten Beschleunigungspakets) wird unter anderem festgelegt, dass die im *InvKG* genannten Schienenvorhaben im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Das bringt bei Abwägungsentscheidungen im Genehmigungsverfahren mehr Gewicht und bedeutet schnellere Entscheidungen.

Insgesamt erscheint der Komplex 'Kohleausstieg, Strukturwandel und Bahnprojekte' politisch und verwaltungstechnisch gut vorbereitet und kommuniziert, zudem in der Gesellschaft bis auf wenige lokale Proteste einvernehmlich begrüßt.



Abb. 1: Symbol für den deutschen Kohleausstieg: Letzter Kohlezug aus dem Tagebau Cottbus-Nord. Die Grube wird derzeit zum zukünftigen Cottbuser Ostsee geflutet.

Foto (23.12.2015): LEAG/Andreas Franke

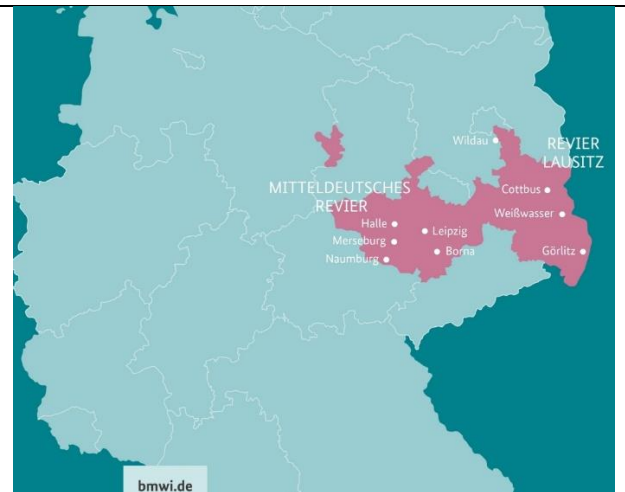


Abb. 2: Übersichtsskizze der Braunkohleregionen in Brandenburg und Sachsen.

Graphik: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

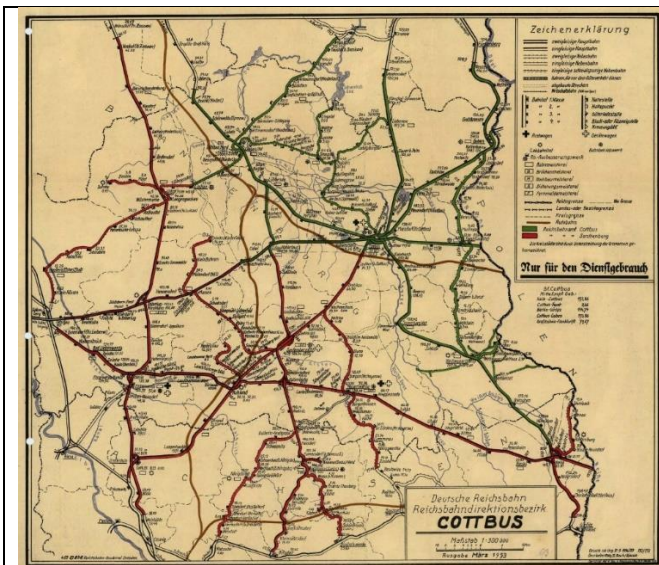


Abb. 3: Seit jeher stellen die abgehenden Strecken in Cottbus einen sehr bedeutenden Eisenbahnknoten dar. Hier ein Planausschnitt der Deutschen Reichsbahn, Rbd Cottbus, aus dem Jahr 1953.

Plan: BTU Cottbus-Senftenberg, Lehrstuhl Eisenbahnwesen



Abb. 4: Nach Verabschiedung des StStG veröffentlicht die DB AG bereits Graphiken, die die überragend umfangreichen Bahnmaßnahmen thematisieren. Hier für Brandenburg, in dem sechs große Streckenmaßnahmen und ein ICE-Werk beschlossen wurden.

Simulation (Sep. 2020): DB AG

<p style="text-align: center;">Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (StStG) 40 Mrd. EUR bis 2038 (Verteilschlüssel 25,8% BB: 10,32 Mrd. €)</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p>Arm 1 (Finanzhilfen) Zuständigkeit: Länder 14 Mrd. € für Reviere</p> </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p>Arm 2 Zuständigkeit: Bund 26 Mrd. € für Reviere</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>Strukturhilfen über Art. 104b GG Fördersatz: bis zu 90 %</p> <p>Förderbereiche gemäß § 4 StStG z. B. : - wirtschaftsnahe Infrastruktur (z. B. Herrichtung von Flächen) - Öffentliche Fürsorge (z. B. Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, Kultureinrichtungen, altersgerechter Umbau) - Städtebau, Stadt- und Regionalentwicklung - Forschungs- und Wissenschaftsinfrastruktur - Klima- und Umweltschutz</p> <p>Anteil BB insgesamt: 3,612 Mrd. €</p>	<p>Arm 1 (Finanzhilfen) Zuständigkeit: Länder 14 Mrd. € für Reviere</p>	<p>Arm 2 Zuständigkeit: Bund 26 Mrd. € für Reviere</p>	 <p style="font-size: small;">[5] Seit 1945 wird der Abschnitt Lützenau – Cottbus eingleisig betrieben (Mai 2016) [Quelle: DB Netz AG]</p>
<p>Arm 1 (Finanzhilfen) Zuständigkeit: Länder 14 Mrd. € für Reviere</p>	<p>Arm 2 Zuständigkeit: Bund 26 Mrd. € für Reviere</p>		
<p>Abb. 5: Das Strukturstärkungsgesetz aus Brandenburger Perspektive. Aus: Land Brandenburg, Staatskanzlei, Lausitz-Beauftragter des Ministerpräsidenten: Das Lausitzprogramm 2038</p>	<p>Abb. 6: Görlitzer Bahn, 113 km langer eingleisiger Abschnitt Lützenau – Cottbus – Görlitz. Vorleistungen für den Wiederaufbau des zweiten Gleises wurden bei der Grunderneuerung dieser Strecke leider nicht realisiert. Foto (Mai 2016): DB Netz AG</p>		

Bruch in der Bahnpolitik

Doch als die tatsächliche Umsetzung anzupacken war, trat bei den meisten Schienenprojekten ein nicht vorhersehbarer, unverständlicher, den o.g. Gesetzen zuwiderlaufender und bis heute nicht erklärter Bruch ein: Das *Bundesministerium für Verkehr* unter Andreas Scheuer (CSU; bis 8.12.2021) bzw. Volker Wissing (FDP; ab 8.12.2021) blockiert fortdauernd Planungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG, welche aber zwingende Voraussetzung für die weitere Planung und Umsetzung der Vorhaben darstellen. Daraufhin setzten und setzen bis heute wiederholt politische Proteste ein, die an Deutlichkeit nichts vermissen lassen. Immer wieder wird von der *Bundesregierung* einschließlich Bundeskanzler Olaf Scholz (im Amt seit 8.12.2021) jedoch darauf geantwortet, dass es jetzt aber schnellstmöglich/nach in diesem Monat losgeht. Dennoch hat sich bis heute kaum etwas bewegt, um die im Gesetz formulierten Ziele bis 2038 zu erreichen. Dabei müsste der Bundesregierung klar sein, dass nicht gehaltene Versprechen über längere Zeit Politikverdrossenheit und Abwanderung von Wählergruppen zu extremen Parteien bzw. zur Gruppe der Nicht-Wähler zur Folge haben. Und noch eine schlimme Folge: Monat für Monat steigen die **Baupreise** so unaufhaltsam wie rasant, so dass die Verzögerungen acht- bis neunstellige Beträge "auffressen", und somit deutlich weniger Bahn-Vorhaben gebaut werden können als gesetzlich vorgesehen.

Im Einzelnen stellt sich der Stopp bei den Bahnprojekten wie folgt dar:

Der *MDR* berichtete am 21.6.2021: "Beim Ausbau der Bahnstrecken in der Lausitz reißt den Landesregierungen inzwischen der Geduldsfaden. Denn noch hat nicht ein Bauplaner mit der Vorbereitung der Projekte begonnen. Der Grund liegt in Versäumnissen des früheren Verkehrsministers Scheuer (CSU). Er versäumte es, die Finanzierung der Planungsleistungen unter Dach und Fach zu bringen. Brandenburg ging darum für seine Streckenabschnitte teils in Vorleistung. Der eigens nach Klettwitz angereiste Vorstandschef der DB Netz AG, Frank Sennhenn, beteuert, dass die Bahn mit den Planungen noch im dritten Quartal beginnen könne. Nur müsse die Bundesregierung die Finanzierungsvereinbarung für diese Mammutaufgabe endlich unterschreiben. Aus Kreisen der Bundesregierung heißt es, dass dieses Erbe der Vorgängerregierung noch im Sommer aufgearbeitet werden soll. Danach könne die Bahn mit den Projekten starten."

Am 5.7.2021 erklärte der *Fahrgastverband Pro Bahn*: "Wichtige Schienenvorhaben in der Lausitz gestrichen". Der *Tagesspiegel* meldete am 12.7.2021: "Ausbau ohne Tempo: Bahnprojekte in der Lausitz kommen kaum voran. Demnach seien weder der Ausbau der Strecken Cottbus – Dresden und Cottbus – Leipzig für Tempo 160 vorgesehen, noch die Elektrifizierung der Verbindung Cottbus – Forst. ... Das *BMVI* betont, dass die Mittel für die Lausitz „noch nicht in Gänze ausgeschöpft“ seien. Zudem könnten wichtige Bahnprojekte auch anderweitig finanziert werden."

Der *RBB* berichtete am 15.9.2022: "ICE-Strecke zwischen Berlin und Görlitz offenbar vorerst vom Tisch. Von den insgesamt 40 Projekten zum Ausgleich für den Kohle-Ausstieg in den Revieren könnten nur 25 verwirklicht werden. Damit sei das für die Reviere zur Verfügung stehende Budget erschöpft, heißt es in

einer Antwort auf eine Anfrage aus dem Bundestag. Aber auch von den verbliebenen seien nur zehn angeschoben, vier weitere könnten folgen. Die Umsetzung der übrigen elf sei abgelehnt worden. Darunter ist auch die geplante ICE-Strecke Berlin – Görlitz, für die über 1,6 Milliarden Euro investiert werden müssten. Hintergrund ist, dass zwar der Bund die Schienenprojekte aus den Mitteln von insgesamt 40 Milliarden Euro zum Ausgleich für einen Kohle-Ausstieg bis spätestens 2038 bezahlen will. Den Betrieb der Strecken müsste dann aber die Deutsche-Bahn-Tochter DB Netz finanzieren. Das Unternehmen lehnt dies dem Ministerium zufolge bei vielen Projekten wie der ICE-Strecke Berlin – Görlitz ab, da sich damit allein der Unterhalt der Strecken nicht rechnen würde. Der Bau wäre nur möglich, wenn auch der Betrieb vom Staat subventioniert würde. Dafür sind aber keine Mittel eingeplant. Insgesamt liegen deshalb Bahn-Projekte für über vier Milliarden Euro in den betroffenen Kohle-Ländern auf Eis.

Kasten 1:

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten sowie zahlreichen Institutionen, Verbänden und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt. Weitere Informationen: www.buendnis-schiene-bb.de.

Kasten 2:

In der **Lausitz** leben auf 11.727 km² Fläche 1,1 Millionen Einwohner; die Einwohnerdichte beträgt 99 Einwohner pro km² (bundesdeutscher Durchschnitt: 230 EW/km²). In Brandenburg zählen zur Lausitz die Landkreise Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße, Teile der Landkreise Elbe-Elster, Dahme-Spreewald und Oder-Spree sowie die kreisfreie Stadt Cottbus, in Sachsen die Landkreise Görlitz und Bautzen. Bedeutende Wirtschaftszweige: Energie- und Braunkohleindustrie (im Wandel begriffen), mit ca. 7.800 Beschäftigten (Stand: 11/2020), Stahl- und Metallindustrie, Chemische Industrie, Maschinen- und Anlagenbau.

Die Lausitz ist vom Kohleausstieg besonders betroffen; der erforderliche Strukturwandel wird durch den Bund, die Länder und regionale Partner wie die *Wirtschaftsregion Lausitz GmbH* begleitet. Aktuelles und auch mittelfristig absehbares Problem ist entgegen früheren Prognosen Arbeitskräftemangel.

Kasten 3:

Das Investitionsgesetz für die Kohleregionen (InvKG) enthält für die Lausitz folgende Bahn-Vorhaben:

1. Bahnhof Lübbenau
2. Lübbenau – Cottbus
3. Cottbus – Dresden, einschließlich Knoten Ruhland
4. Bahnhof Königs Wusterhausen
5. Knoten Falkenberg
6. Berlin Grünau – Königs Wusterhausen
7. Cottbus – Forst
8. Cottbus – Leipzig
9. Graustein – Spreewitz
10. Berlin – Cottbus – Görlitz
11. Arnsdorf – Kamenz – Hosena – Spremberg

Vgl. 'Steckbrief-Tabelle' und Übersichtspläne am Ende des Artikels.

Kasten 4:

Das Neue Bahn-Werk Cottbus

Bis Ende des Jahrzehnts wächst die Fernverkehrsflotte der DB auf 450 ICE-Züge. 2024 verfügt die DB allein über 137 ICE-4-Züge. Hierfür müssen dringend Wartungs- und Instandhaltungszentren errichtet werden.

1. Baustufe: Zweigleisige Werkshalle (Halle 2)

- 2 Instandhaltungsgleise für 13-teilige ICE 4
- 445 Meter Hallenlänge
- 33 Meter Hallenbreite
- Inbetriebnahme Januar 2024

Trotz Lieferengpässen pünktliche Fertigstellung. Möglich wurde das durch Planung im engen Schulterschluss mit allen Projektbeteiligten und Unternehmen – bis hin zur frühzeitigen Einbindung des Eisenbahnbundesamtes (EBA).

2. Baustufe: Viergleisige Werkshalle (Halle 1)

- Hallenlänge 526 m
- Hallenbreite 200 m
- 3 Instandhaltungsgleise für 13-teilige ICE 4-Züge
- 1 Inbetriebsetzungsgleis
- 1 Lackiergleis
- Inbetriebnahme 2026.

Gebaut werden darüber hinaus Nebenwerkstätten, eine neue Halle für Hybridloks – hier werden Diesel- zu Hybridloks umgerüstet und Hybridzüge gewartet und repariert – sowie ein neues Verwaltungs- und Technologiezentrum einschl. einer Forschungseinrichtung für Hybridantriebe und einem Trainings- und Servicezentrum mit Lehrwerkstätten.

Bis 2026 schafft die DB im Neuen Werk Cottbus 1.200 hochwertige Ausbildungs- und Arbeitsplätze.

Die Baukosten werden mit insgesamt etwa einer Milliarde Euro angegeben, finanziert auf Basis des *Investitionsgesetzes Kohleregionen*.

Aufgrund der unerwarteten Untätigkeit der Bundesregierung hinsichtlich der versprochenen Lausitzer Bahnstrecken-Maßnahmen fand sich auf Initiative der Gewerkschaft EVG, Ortsverband Niederlausitz, und der IHK Cottbus am 26.9.2022 ein Bündnis zusammen, dass eine energische Resolution verfasste, siehe Kasten 5.

Am 27.9.2022 berichtet TAG24: "Strukturwandel in der Lausitz: die Bahn kommt ... erst mal nicht", und zitiert Jens Krause von der IHK Cottbus (Leitung Stabstelle Strukturwandel/Infrastruktur und Verkehr): "Bis heute sind drei Viertel der von der Bundesregierung und der brandenburgisch-sächsischen Regierung zugesagten Vorhaben für eine starke Schieneninfrastruktur in der Lausitz nicht geplant, geschweige denn in der Umsetzung."

Am 4.12.2022 meldete der *Tagesspiegel* unter der Überschrift "Durchbruch für Lausitzer Bahnprojekte": Nach monatelangem Verhandlungspoker haben sich Bund und Deutsche Bahn AG auf die Finanzierung der Lausitzer Schienenverbindungen geeinigt, die mit dem Milliardenprogramm für die Strukturwandel der Braunkohleregion bis 2038 ertüchtigt werden sollen. Das hat Ralf Schweinsberg, Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium, am Freitag im Lausitz-Sonderausschusses des Brandenburger Landtages mitgeteilt. „Damit bringen wir die Projekte zum Laufen“, sagte Schweinsberg. Jetzt könne es losgehen, und zwar „schnellstmöglich“, so Schweinsberg. Der Streit drehte sich darum, wer die Lücken bezahlt, wenn die nun ertüchtigten Strecken im späteren Betrieb unwirtschaftlich sein sollten. Die DB AG hatte sich lange geweigert, diese Kosten zu übernehmen. Es könne aber nicht sein, dass die Bahn „die rentablen Projekte in die rechte Tasche steckt“, aber für unrentable Projekte einen Ausgleich verlange, sagte Schweinsberg. Die Lösung sieht nun nach seinen Worten so aus, dass aus rentablen und unwirtschaftlichen Strecken ein Gesamtpaket geschnürt wird, ein Portfolio, und das nach Verrechnung im Saldo verbleibende Defizit aus dem 40-Milliarden-Strukturwandelpaket bezahlt werden soll.

Bei seinem Besuch in der Lausitz am 17.5.2023 versprach Bundesverkehrsminister Dr. Wissing, die Planungen für alle 13 Strukturwandel-Bahntrassen zu starten. Am 7.7.2023 versprach dann Dr. Wissing in einer Pressekonferenz in Berlin, dass die Planungen zum Ausbau der Schiene der Strukturwandelprojekte "noch im Juli 2023" starten. Wörtlich: "Wir müssen mit dem Streckenausbau die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung schaffen und das tun wir jetzt gemeinsam ... Übrigens, die Planungen werden

noch in diesem Monat beginnen, bei der Deutschen Bahn.“ Der Bund werde eine mögliche Lücke bei der Finanzierung der Strecken übernehmen.

In der *Sächsischen Zeitung* heißt es am 11.9.2023: "Immer wieder hatte Ministerpräsident Michael Kretschmer in den vergangenen Jahren angemahnt, es gehe ihm nicht schnell genug mit dem Schnellzug. Mehrfach betonte er, wie wichtig der Ausbau für die wirtschaftliche Entwicklung der neuen Bundesländer sei." Eine Sprecherin der Deutschen Bahn (DB) bestätigte: "Geplant werden können nun diejenigen Projekte, bei denen das Bund-Länder-Koordinierungsgremium der Umsetzung zugestimmt hat. Dazu gehört auch die Strecke Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz. Die Vereinbarungen hierzu befinden sich derzeit in der Abstimmung und alle notwendigen Prozesse laufen."

Die persönliche Nachfrage des Bündnis-Schiene-Berlin-Brandenburg-Mitglieds *IHK Cottbus* bei den beiden Chefplanern der DB Netz, die für die Lausitz zuständig sind, bestätigte im November 2023 leider die Tatsache, dass das Versprechen von Dr. Wissing, „jetzt“ mit den Planungen zu starten, bisher nicht eingelöst wurde. Die Planungen zu den 10 noch fehlenden Schienenprojekten in der Lausitz wurden auf Grund der fehlenden Unterschriften für die Finanzierungsvereinbarungen BMDV/DB AG nicht gestartet.

Am 28.11.2023 schrieb das Bundesverkehrsministerium auf eine Anfrage des linken Bundestagsabgeordneten Christian Görke, dass sich die Planungen für die Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Forst von 2026 auf 2029, die Planungen für den Ausbau der Strecke Lübbenau – Cottbus von 2024 auf 2025 und die Planungen für den Ausbau der Strecke Graustein – Sprewitz von 2030 auf 2032 verzögern. Der Abschluss der Planungen für die Strecke Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (bislang für 2031 vorgesehen) verschiebt sich auf 2034. Die Deutsche Bahn rechnet mit einer Inbetriebnahme im Jahr 2040. Bei fünf Maßnahmen ist die Planungsfinanzierungsvereinbarung immer noch nicht unterschrieben.

Und auch ein weiteres Projekt aus den Strukturstärkungsmitteln, auf das sich die Ministerpräsidenten Sachsens und Brandenburgs geeinigt hatten, befindet sich in der Warteschleife: Am 4.7.2020 wurde gemeldet: "Neues Bahn-Testzentrum in der Lausitz bei Niesky geplant." Diese Maßnahme ist ebenfalls prädestiniert zur Strukturstärkung – der südostdeutsche Bereich würde sich damit zu einem Bahnkompetenzzentrum ersten Ranges profilieren, und die mittel- und osteuropäische Bahnindustrie wäre nicht mehr von Velim in Tschechien abhängig, das ohnehin bei der geplanten Verdoppelung der Bahnverkehre überlastet sein würde. Aber auch diesem Vorschlag, obwohl der Öffentlichkeit bereits als beschlossen verkündet, folgten bis heute keine konkreten Schritte.

Ausnahmen bestätigen die Regel

Es gibt aber Ausnahmen von vorstehend erläuterten Missständen – bei wenigen Bahnprojekten der Lausitz läuft die Umsetzung gut, so beim **ICE-Bahnwerk in Cottbus**. In diesem Falle liegt die extrem schnelle Umsetzung daran, dass bei der DB AG aufgrund der umfangreichen Anlieferungen neuer ICE 4 der Bedarf an diesem Werk außerordentlich hoch ist, so dass hier die Bahn mit höchstem Einsatz die entsprechenden Verträge mit dem BMDV abgeschlossen und die Umsetzung energisch und schnell vorangetrieben hat. Zudem entsteht das Werk auf bahngewidmeten Flächen ohne Nutzungsänderung, daher ist ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich, als Dritter ist lediglich die Stadt Cottbus zu beteiligen. Bereits im Januar 2024 wird die erste Baustufe in Betrieb gehen; siehe Kasten 4. Sicherlich gab es bei der DB AG schon vor Vertragsunterzeichnung vielfältige Vorplanungen zu diesem Werk, so dass der Planungsprozess schnell fertiggestellt werden konnte. Auch kommt hier ein neues Baufirmenmodell zum Einsatz, das „Partnerschaftsmodell Schiene“. Ziel ist, dass ein gemeinsam vereinbarter Termin- und Kostenrahmen eingehalten wird, indem alle Beteiligten viel enger zusammenarbeiten und viel früher eingebunden werden als üblich. Dennoch ist dieses Tempo eines großen deutschen Bahnprojektes sehr ungewöhnlich, zeigt aber umso deutlicher, wie die anderen wichtigen und finanziell gesicherten Bahnprojekte des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen ausgebremst werden.

Ferner gibt es drei Maßnahmen, bei denen dankenswerterweise wieder einmal das Land Brandenburg für die Planungsfinanzierung in Vorleistung getreten ist. (Das Land Berlin bekommt dieses vorteilhafte Verfahren leider seit Jahrzehnten nicht hin!) Dadurch konnten

1. bei den Maßnahmen Lübbenau – Cottbus (siehe ① der Tabelle am Ende des Artikels) mehrere Jahre komplizierter Finanzierungsverhandlungen abgekürzt werden.
2. Ebenso laufen bereits die Planungen für den zweigleisigen Ausbau, die Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h auf der Strecke Cottbus Hbf – Weißwasser – Görlitz.

3. läuft beim Bahnhof Königs Wusterhausen ein kleines Projekt, in dem eine Weichenverbindung vorgesehen ist (Planfeststellungsbeschluss liegt vor) und ein zusätzliches Kehr- und Abstellgleis im März 2023 in Betrieb genommen wurde.

Umsetzung jetzt!

Es bleibt zu hoffen, dass sich die Bundesregierung – nicht zuletzt infolge anhaltenden Drucks aus dem parlamentarischen Raum, von Verbänden und Fachöffentlichkeit – umgehend entschließt, die versprochenen, den Strukturwandel in der Lausitz hervorragend stützenden Bahnmaßnahmen intensiv und schnell umzusetzen, so wie seinerzeit die *Strukturwandel-Kommission* arbeitete.

Kasten 5:

**POSITIONS- UND FORDERUNGSPAPIER des Bündnisses
"Planung - Bau - Betrieb der Schieneninfrastruktur - Lausitz jetzt!"**

vom 26.9.2022.

Hierin wird unter anderem gefordert:

- Die Anbindung der Lausitz an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz über Berlin und Leipzig.
- Eine Gesamt-Lausitzer Entwicklungsstrategie für den SPNV.
- Der auszubauende Schienengüterverkehr als Grundlage für eine nachhaltige Industriepolitik und Standortvorteile für Ansiedlung und bestehende Industriekerne.
- In der Lausitz gibt es eine deutschlandweit einmalige Konzentration der Bahnindustrie (Görlitz, Bautzen, Cottbus). Der Erhalt und den Ausbau dieser bestehenden Industrien mit der wissenschaftlichen Kompetenz der BTU Cottbus-Senftenberg zu vernetzen, ist das Gebot der Stunde.
- Das Strukturstärkungsgesetz 2020 ist die zielführende Grundlage, den Strukturwandel in der Lausitz erfolgreich zu gestalten. Wird es umgesetzt, kann die Schieneninfrastruktur 2038 in der Lausitz wichtige Grundlage prosperierender wirtschaftlicher Entwicklungen werden.

Wir fordern die Bundesregierung sowie die brandenburgische und sächsische Landesregierung auf, ihrer jeweiligen Verantwortung zur Umsetzung des Strukturstärkungsgesetzes 2020 endlich nachzukommen und die zugesagten Infrastrukturmaßnahmen auf den Weg zu bringen!



Abb. 7: Dieses Foto vom Cottbusser Hauptbahnhof aus dem Jahr 1970 verdeutlicht den starken Personen- und Güterverkehr in diesem Bahnknoten. Hier in Insellage befand sich das im II. Weltkrieg zerstörte Empfangsgebäude, das durch ein neues auf der südlichen Bahn-Seite erst 1978 ersetzt wurde.

Q: Eisenbahnstiftung



Abb. 8: Bis 2026 wird in Cottbus auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs, des Bahnbetriebswagenwerks und der westlichen Güterzugeinfahrgruppe als Erweiterung des bestehenden Ausbesserungswerks ein neues ICE-Werk mit zwei zugängen Fahrzeughallen errichtet.

Simulation (2023): DB Fahrzeugstandhaltung GmbH



Abb. 9: Impression von der nur noch eingleisigen, nicht-elektrifizierten Strecke Cottbus – Görlitz an der Betriebsstelle Weißkeißel, 8 km südlich von Weißwasser. Einen Fernzug sucht man hier seit über 20 Jahren vergebens. (Im Jahr 2000 verkehrten letztmalig die [InterRegio-Züge](#) Norddeich Mole – Cottbus – Görlitz und Hannover – Cottbus – Görlitz.)

Bis 2026 müssen diese Betriebsstelle und 13 Streckenkilometer der Görlitzer Bahn dem Tagebau Reichwalde weichen. Der Abschnitt wird mit drei Kilometern Umweg neu gebaut.

Foto Jens Herbach, www.sachsendiene.net



Abb. 10: Der ehemalige Bahnknoten Weißwasser (Oberlausitz). Am 27.9.1996 stellte die DB AG den Personenverkehr auf der Strecke Forst – Weißwasser ein. Am 1.1.2001 folgte die Strecke Weißwasser – Bad Muskau.

Die 8 Mio. € teure Sanierung des Bahnhofsgebäudes durch die Stadt mithilfe von Strukturwandelgeldern hat am 27.10.2023 begonnen. Das Backsteingebäude soll Bürgerbahnhof werden mit Bibliothek, Lesecafé, Touristenpunkt und Reisezentrum. Der Bahnhof Weißwasser Teichstraße der Waldeisenbahn Muskau (20 km Streckennetz) liegt 500 m vom DB-Bahnhof Weißwasser entfernt.

Foto (2009): Wikipedia



Abb. 11: Der Bahnhof Görlitz. Bis 2038 soll der elektrische Bahnbetrieb (15 kV/16,7 Hz, AC) Görlitz sowohl von Cottbus aus als auch von Dresden aus erreichen. Von polnischer Seite (3 kV DC) wird das in naher Zukunft geschehen.

Foto (Jan. 2017): BSBB



Abb. 12: Auch die Verlängerung der Görlitzer Bahn zum Dreiländereck Zittau ("Tor" zum Zittauer Gebirge; erschlossen von der Zittauer Schmalspurbahn) mit Anschluss nach Südost-Sachsen und Tschechien ist in die Bahnplanungen einzubeziehen.

Foto Bf Zittau (Feb. 2017): BSBB

Kasten 6:

Was ist eine ICE-Strecke?

Eine der Lausitz-Strukturwandelmaßnahmen, der *Wiederaufbau des zweiten Gleises und die Elektrifizierung der Berlin-Görlitzer Bahn*, wird seitens der Entscheidungsträger – unwidersprochen von begleitenden Fachleuten – wiederholt "ICE-Strecke" genannt, und so oft auch unkritisch von den Medien wiedergegeben.

In der Öffentlichkeit entstand so weit verbreitet der Eindruck, dass hier zwischen Berlin und Görlitz eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut werden soll; damit wurde eine völlig unrealistische Erwartungshaltung erzeugt. Aus fachlicher Sicht ist klar, dass es sich um keine Neubaustrecke handelt: an der vorhandenen, im flachen Land recht geraden Strecke muss das zweite Gleis wieder aufgebaut und an beiden Gleisen die Fahrleitung errichtet werden. Auf dieser Achse einschließlich der internationalen Anschlüsse nach Polen und Tschechien ist das erwartbare Verkehrsaufkommen EC-, IC-, RE-, RB- und nachzugwürdig, jedoch nicht für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 250 oder 300 km/h. So hat die Deutsche Bahn mehrfach geäußert, dass ihrerseits kein ICE-Verkehr auf der Görlitzer Bahn vorgesehen sei. Das *Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg* hatte sich nach Abwägung der Sachverhalte für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgesprochen, was einen attraktiven und wirtschaftlichen Verkehr erlaubt, und sich in die Knotenplanungen des Deutschland-Taktes gut einpasst. Inzwischen wurde richtigerweise die Entscheidung für $v_{\max} = 160$ km/h getroffen. Bei 200 km/h seien laut Staatssekretär Thomas Kralinski vom sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr die Kosten um 30 bis 50 % höher, und es würde nur vier Minuten Fahrzeitgewinn geben.

Selbstverständlich müssen auch mindestens fünf ICE- oder andere Fernverkehrs-Zugpaare/Tag (= 4-Stunden-Takt) auf der Relation Berlin – Cottbus – Görlitz angeboten werden, verbunden mit den Zu- und Abführungen zum neuen ICE-Werk. Nach Verfügbarkeit von Mehrsystem-IC(E) sind auch Zugläufe über die Görlitzer Bahn nach Wrocław und Kraków bzw. Bratislava und Prag einzurichten.

Eine ähnlich unzutreffende Bezeichnung wie "ICE-Strecke" betrifft das geplante LNG-Terminal auf Rügen. Als Kompensation verspricht der Ostbeauftragte der Bundesregierung hierfür "eine neue Bahnstrecke". Bei genauerem Hinsehen geht es um die Modernisierung der Strecke Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz-Mukran. Hier sollen Züge bis zu 160 km/h fahren können, die Investitionssumme wird mit 500 Mio. € angegeben.

#	Im Strukturstärkungsgesetz festgeschriebene Schienenprojekte für die Lausitz / Projektname	Lfd. Nr. gemäß InvKG	Status	InvKG-Finanzierung [Mio. €; Stand 2020]	IST-Zustand: Streckenlänge, Gleisanzahl, Fahrdrabt	Projektziele
①	Lübbenau – Cottbus	Nr. 6 / BMVI 036	Planung bis zur Stufe GP läuft/vorfinanziert durch Land Brandenburg.	231,2 Mio. €	29 km, eingleisig, elektrifiziert, v_{\max} 160 km/h	Wiedererrichtung zweites Gleis incl. Fahrdrabt, Sanierung von drei Moorstellen, Erweiterung von 12 BÜ, 24 Eisenbahnbrücken u. Durchlässen, zusätzliche Bahnsteige in Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz.
②	Graustein – Spreewitz	Nr. 11 / BMVI-040	Mit der Klärung der betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung wurde durch die Vorhabenträgerin noch nicht begonnen.	50,1 Mio. €	12 km, eingleisig, nicht-elektrifiziert	Elektrifizierung und Reaktivierung von Verbindungskurven, v_{\max} 120 km/h, Entfall des Fahrtrichtungswechsels, Schaffung von 740 m langen Überholgleisen.
③	Strecke Cottbus – Falkenberg – Leipzig	Nr. 12 / BMVI-xxx	Mit der Klärung der betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung wurde durch die Vorhabenträgerin noch nicht begonnen.	881 Mio. €	Überwiegend zweigleisig, elektrifiziert, v_{\max} 120 km/h	v_{\max} bis zu 160 km/h, Reisezeitverkürzung Leipzig – Cottbus auf unter 90 Min, zweigleisige Einbindung in Knoten Leipzig, 740m-Gleise, Errichtung von ESTW/ DSTW "Innovationscluster Digitale Schiene", Modernisierung Bahnhöfe.
④	Cottbus – Ruhland – Priestewitz – Dresden	Nr. 14 / BMVI-xxx	Mit der Klärung der betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung wurde durch die Vorhabenträgerin noch nicht begonnen.	393 Mio. € + 29 Mio. € für Knoten Ruhland	83 km, eingleisig, elektrifiziert (für 100 km/h)	Ausbau auf bis zu 160 km/h, zweigleisiger Begegnungsabschnitt Ruhland – Priestewitz, Blockverdichtung, 740m-Gleise.
⑤	Berlin – Cottbus – Spremberg – Weißwasser – Horka – Görlitz (– Breslau)	Nr. 19 / BMVI-036	Mit der Klärung der betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung wurde durch die Vorhabenträgerin noch nicht begonnen.	1.454,7 Mio. €	Abschnitt Cottbus – Görlitz: 94 km, eingleisig, nicht-elektrifiziert, v_{\max} 120 km/h	Zweiggl. Ausbau auf bis zu 160 km/h, Elektrifizierung einschl. aller einmündenden Verbindungskurven u. Anschließer, Schaffung von Überleiterverbindungen, Ausrüstung mit ETCS Level 2, Modernisierung Bahnhöfe.
⑥	Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg)	Nr. 22 / BMVI-035	Planungsfinanzierung vorhanden, Grundlagenermittlung/Vorplanung in Arbeit.	146,6 Mio. €	eingleisig, überwiegend nicht-elektrifiziert	Elektrifizierung und Ertüchtigung für bis zu 160 km/h, Neubau Verbindungskurve Kamenz – Hoyerswerda (Hosena Süd – Hosena Ost) und niveaufreie Einbindung Brieske – Hosena; Modernisierung Bahnhöfe.

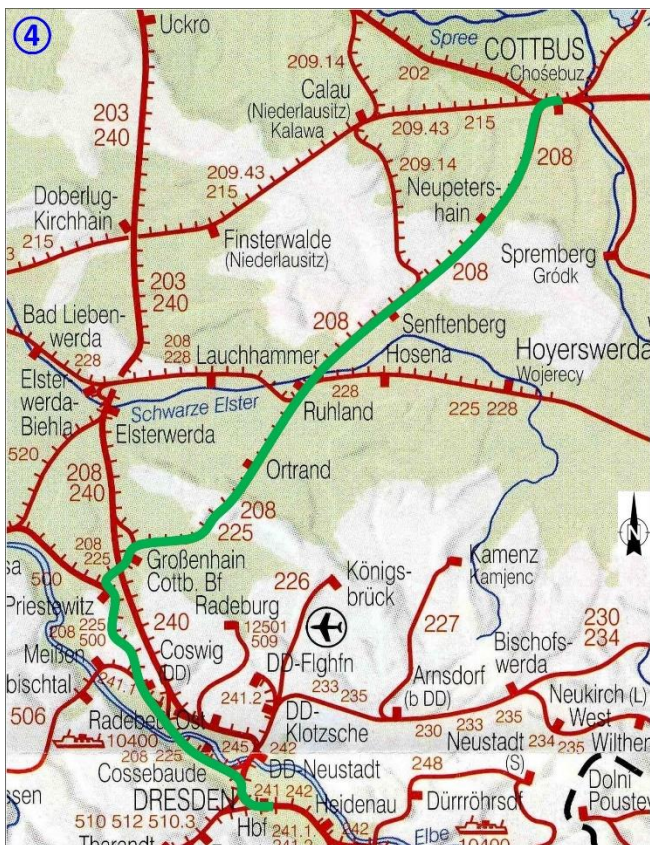
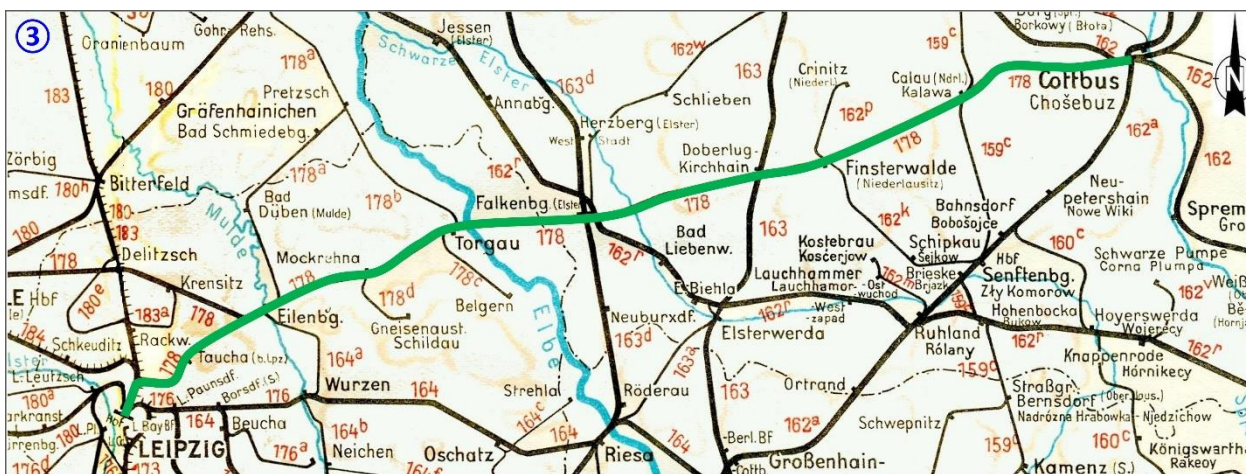
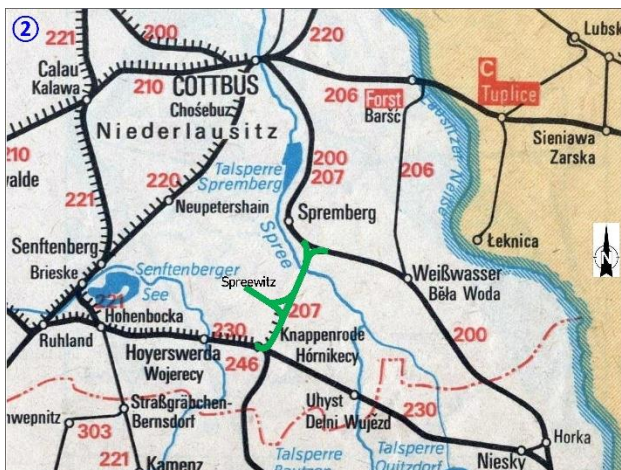
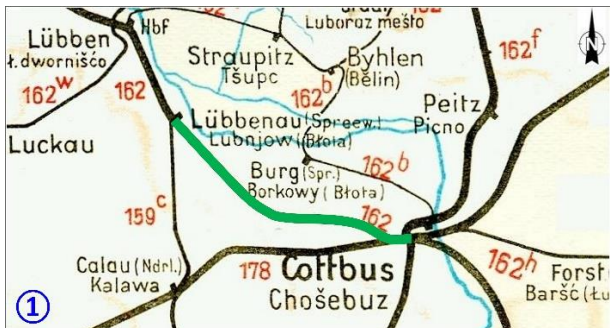
Ausgewählte Maßnahmen der Lausitzer Strukturwandelmaßnahmen (Bahn).

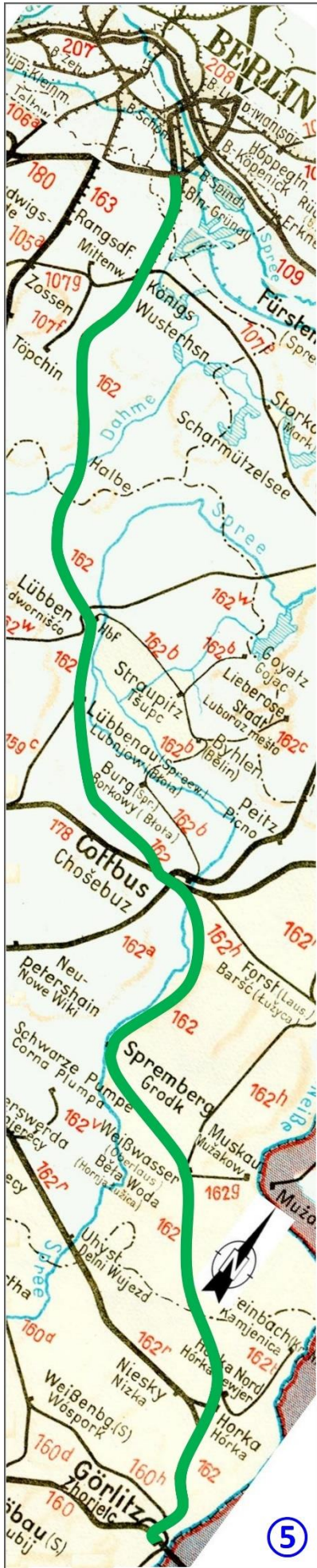
Planskizzen der sechs Maßnahmen siehe Abb. 13 – 18.

Tabelle: BSBB, Grundlage: Steckbriefe der DB Netz AG, Region Ost, 04.12.2020. Preisstand: Nov. 2020.

Abb. 13 – 18: Übersichtspläne zu ausgewählten Bahn-Maßnahmen in der Lausitz gemäß InvKG. Die blauen Nummern beziehen sich auf die vorstehende Tabelle.

Plangrundlagen: verschiedene Kursbücher der DR/DB, Eintragungen BSBB





BSBB_SIGNAL_Lausitz-StStG

