

*Polen hat bei Görlitz seine europäischen Hausaufgaben im Dezember 2019 mit der Elektrifizierung abgeschlossen. Auf deutscher Seite ist es bislang nicht einmal gelungen, die rund 1000 Meter zum Bahnhof Görlitz mit Oberleitung zu versehen.
Foto: Sebastian Kliems, Weißbrücke Görlitz*

Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und
Berliner Fahrgastverband IGEB

Brandenburgisch-sächsische Kohleregionen ausgebremst

Entscheidung gegen Ausbau von Bahnstrecken muss korrigiert werden!

Die Umsetzung des am 25. Juni 2021 verschärften Klimaschutzgesetzes, das eine Klimaneutralität Deutschlands nunmehr bis zum Jahr 2045 vorsieht, hat u. a. einen tiefgreifenden Strukturwandel für die kohlefördernden und kohlestromerzeugenden Regionen Deutschlands zur Folge. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung im Juni 2018 die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ eingesetzt. Diese hat in ihrem Abschlussbericht vom Januar 2019 einen konkreten Plan für die schrittweise Reduzierung und Beendigung der Kohleverstromung spätestens bis zum Jahr 2038 erarbeitet.

Bestandteil dieses Berichts sind zahlreiche Projektvorschläge zur Strukturentwicklung. Diese Vorschläge wurden von der Bundesregierung im „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ vom 8. August 2020 aufgegriffen und damit ein umfassendes Förder- und Ausgabengesetz aufgelegt.

Zur Unterstützung des Strukturwandels erhalten die Braunkohleregionen bis zum Jahr 2038 gemäß Artikel 104b Grundgesetz Finanzhilfen in Höhe von 14 Milliarden Euro für Maßnahmen, die in der Verantwortung der betroffenen Bundesländer liegen.

Mit weiteren 26 Milliarden Euro unterstützt der Bund die Kohleregionen durch Maßnahmen, die in seiner Verantwortung liegen: Ansiedelung von Bundeseinrichtungen oder Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, z. B. Erhöhung der Leistungsfähigkeit bzw. Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur. In der Übersicht auf Seite 20 sind diejenigen Maßnahmen, die den Verkehrsträger Schiene betreffen, aufgelistet.

Schienerverkehr in der Oberlausitz benachteiligt

Unverständlich: Nach nicht einmal einem Jahr werden gemäß den Beschlüssen des Bund-Länder-Koordinierungsgremiums (BLKG) nun einige wichtige Schienenverkehrsprojekte des Maßnahmenkatalogs nicht weiterverfolgt. Betroffen sind folgende Ausbau- bzw. Elektrifizierungsprojekte:

- Cottbus—Falkenberg—Leipzig (Ausbau für bis zu 160 km/h)
- Cottbus—Dresden (Ausbau für bis zu 160 km/h und zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen Ruhland und Priestewitz),
- Dresden—Bischofswerda—Görlitz bzw. Zittau (Ausbau für bis zu 160 km/h und Elektrifizierung).

Trotz des Bekenntnisses der Regierungskoalition aus CDU, CSU und SPD, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, sieht die Praxis damit einmal mehr deutlich anders aus.

Der zügige Ausbau der Schienen- statt der Straßeninfrastruktur wäre für die Erhöhung der Kapazität und Angebotsqualität im Bahnverkehr von zentraler Bedeutung. Denn nur mit einem deutlich leistungsfähigeren Streckennetz kann der Verkehrsträger Schiene einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende bzw. zum dringenden



Strukturentwicklung Lausitz: Vollkommen unverständlich sind die politischen Entscheidungen, auf den Ausbau der wichtigen Strecken Cottbus—Falkenberg—Leipzig und Cottbus—Dresden zu verzichten.

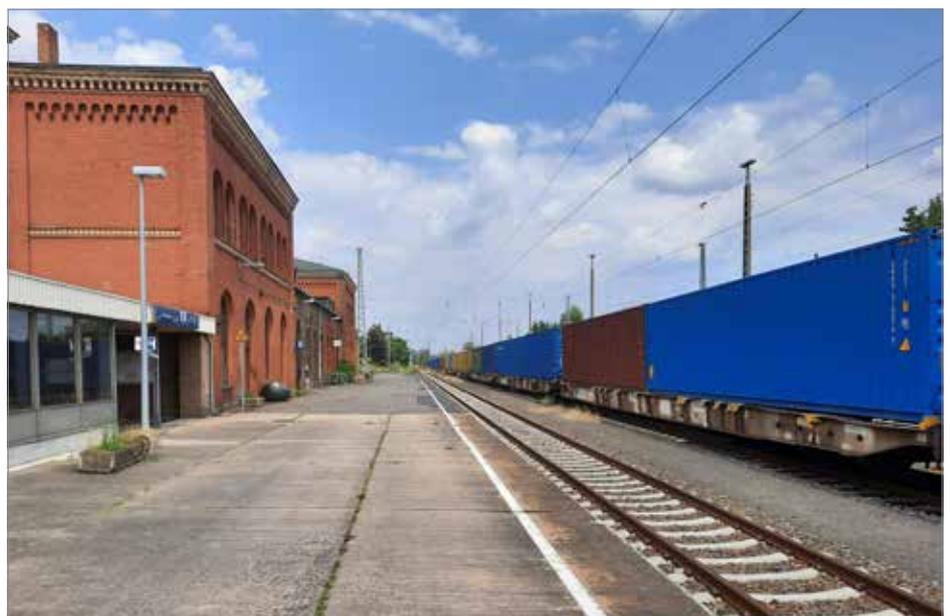
Foto: Christian Schultz, Cottbus Hauptbahnhof

notwendigen Erreichen der Klimaschutzziele leisten.

Nicht nachvollziehbar ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Streichung des bereits seit langem geforderten Elektrifizierungsprojekts Dresden—Bautzen—Görlitz, denn dieses Projekt hat auch europäische Bedeutung: Nachdem auf polnischer Seite bereits im Jahr 2019 die Elektrifizierung auch des letzten 27 Kilometer langen Abschnitts Węgliniec (Kohlfurt)—Zgorzelec (Görlitz-Moys) der Strecke Wrocław (Breslau)—Görlitz abgeschlossen wurde, endet die Oberleitung seitdem auf dem Neißevidukt Görlitz.

Sollten die oben beschriebenen Planungen nicht korrigiert werden, wird die Elektrifizierungslücke im Abschnitt Dresden—Görlitz—Grenze Deutschland/Polen auf unabsehbare Zeit bestehen bleiben – eine politische Blamage in einem zusammenwachsenden Europa! Die Durchbindung von Zügen des Fernverkehrs bliebe somit unrealistisch.

Diese Entscheidung ist auch insofern nicht nachvollziehbar, da das Bundesland Sachsen Kosten für die Vorplanung dieses Elektrifizierungsprojekts in Höhe von 9,9 Millionen Euro finanziert. Der Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2) wird bis Ende 2021 angestrebt.



Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene: Statt verkehrspolitischer Sonntagsreden sind endlich Taten erforderlich. Hierzu gehören auch der Ausbau und die vollständige Elektrifizierung der Strecke Guben—Gubin (—Czerwieńsk).

Foto: Christian Schultz, Bahnhof Guben.

**Projekte des Schienenverkehrs gemäß
„Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“**

Nr. Bezeichnung Projektziel

1	Bahnhof Berlin-Schönefeld	Neubau 740-m-Gleis
2	Bahnhof Berlin-Grünau	Spurplanoptimierung
3	Strecke Berlin-Grünau—Königs Wusterhausen	Ausbau auf bis zu 160 km/h, viergleisiger Ausbau Zeuthen—Königs Wusterhausen, Entflechtung S-Bahn und zweigleisige Fernbahndurchbindung Bahnhof Königs Wusterhausen
4	Bahnhof Königs Wusterhausen	Neubau 740-m-Gleis und Anpassung Nordkopf
5	Bahnhof Lübbenau	Elektrifizierung der Nebengleise und Spurplanänderung
6	Strecke Lübbenau—Cottbus	zweigleisiger Ausbau, Anpassung Spurplan Bahnhof Cottbus
7	Bahnhof Cottbus	Schaffung eines 740-m-Gleises
8	Bahnhof Eisenhüttenstadt	Erhöhung der Durchfahrtschwindigkeit auf bis zu 100 km/h und Modernisierung Behandlungsanlagen
9	Bahnhof Bischdorf	Schaffung eines 740-m-Gleises und Errichtung eines ESTW/DSTW
10	Strecke Cottbus—Forst	Elektrifizierung
11	Strecke Graustein—Spreewitz	Elektrifizierung und Reaktivierung von Verbindungskurven, Schaffung von 740-m-Gleisen in Spreewitz
12	Strecke Leipzig—Falkenberg—Cottbus	Ausbau auf bis zu 160 km/h und Errichtung von ESTW/DSTW, zweigleisige Einbindung in den Knoten Leipzig
13	Knoten Falkenberg	DSTW-Errichtung, 740-m-Gleise und Spurplanoptimierung einschließlich Zulaufstrecken im künftigen Bedienbereich, Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 160 km/h (Strecke 6345) oder 120 km/h (Strecken 6133 und 6207)
14	Strecke Cottbus—Priestewitz—Dresden	Ausbau auf bis zu 160 km/h, zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen Ruhland und Priestewitz, Blockverdichtung, Schaffung 740-m-Gleise in Senftenberg
15	Knoten Ruhland	Ausbau einschließlich Schwarzeide/Lauchhammer
16	Strecke Weißkollm Süd—Lohsa West	Neubau elektrifizierte Verbindungskurve
17	Strecke Cottbus—Guben—Grünberg	Elektrifizierung Guben—Grenze Deutschland/Polen
18	Strecke Naumburg—Halle	Ausbau auf bis zu 160 km/h
19	Strecke Berlin—Cottbus—Weißwasser—Görlitz(—Breslau)	zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung für 160 oder 200 km/h
20	Strecke Dresden—Bautzen—Görlitz—Grenze Deutschland/Polen(—Zittau)	Ausbau auf bis zu 160 km/h und Elektrifizierung

21	Strecke Dresden—Bischofswerda—Wilthen—Zittau	Ausbau für Flügelverkehre Dresden—Görlitz/Zittau und Elektrifizierung
22	Strecke Arnsdorf—Kamenz—Hosena(—Hoyerswerda—Spremberg)	Ausbau auf bis zu 160 km/h und Elektrifizierung, Verbindungskurve Hosena
23	Strecke Leipzig—Bad Lausick(—Geithain—Chemnitz)	Elektrifizierung und Begegnungsabschnitte
24	Strecke Aachen—Köln	dreigleisiger Ausbau Aachen—Düren
25	Bahnhof Leuna-Werke Nord	Verlegung der Station außerhalb des Werksgeländes mit barrierefreier Zuwegung zu den Bahnsteigen
26	Strecke Merseburg—Querfurt	Herstellung barrierefreier, moderner Bahnsteige und Verbesserung der Anbindungen an den öffentlichen Raum in Merseburg-Bergmannsring, Beuna, Frankleben, Braunsbedra Ost, Braunsbedra, Krumpa, Mücheln Stadt, Mücheln Bahnhof, Langeneichstädt und Nemsdorf-Göhrendorf
27	Strecke Weißenfels—Zeit	Herstellung moderner, barrierefreier Bahnsteige und Verbesserung der Anbindungen an Mittelbahnsteige und den öffentlichen Raum
28	Bahnhof Bitterfeld	Neubau des Empfangsgebäudes unter Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit und eines modernen Bahn- und Kundenbetriebs
29	S 11-Ergänzungspaket	Angebotserweiterung und Qualitätssteigerung im Knoten Köln, u. a. Ausbau Köln Hauptbahnhof und Köln-Deutz mit einem neuen S-Bahnsteig mit zwei Gleisen
30	S-Bahn Köln, Köln—Mönchengladbach	Verlagerung von Regionalbahnleistungen auf S-Bahn, zweigleisiger Ausbau zwischen Rheydt Hauptbahnhof und Rheydt-Odenkirchen und Neubau von drei Haltepunkten
31	Ausbau des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes und Ausweitung von Regionalexpressverbindungen im Süden von Sachsen-Anhalt	Neuanlage weiterer Stationen im S-Bahn-Netz in den Landkreisen Burgenland, Saalekreis, Anhalt-Bitterfeld und der kreisfreien Stadt Halle (Saale)
32	Verbindungskurve Großkorbetha	Neubau einer Verbindungskurve zwischen den Strecken Leipzig—Großkorbetha und Halle—Großkorbetha
33	S-Bahn Leipzig—Merseburg	Ausbau und Ertüchtigung der S-Bahn-Verbindung Leipzig—Markranstädt—Merseburg/Naumburg auf bis zu 160 km/h
34	S-Bahn Leipzig—Pegau—Zeit—Gera	Ausbau und Ertüchtigung der S-Bahn-Verbindung Leipzig—Pegau—Zeit—Gera auf bis zu 120 km/h und Elektrifizierung
35	S-Bahn-Verknüpfungspunkt Südsehne Leipzig	Anpassung bestehender S-Bahn-Stationen zur Einbindung des Straßenbahnprojekts Südsehne Leipzig

aus: *verkehrspolitische Zeitschrift*
SIGNAL 3/2021 337 (16.9.2021)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11



36	Strecke Leipzig—Grimma (—Döbeln)	Machbarkeitsstudie Elektrifizierung
37	Strecke Karlsruhe—Stuttgart—Nürnberg—Leipzig/Dresden	dreigleisiger Ausbau Böhlen—Neukieritzsch
38	S-Bahn-Netz Rheinisches Revier	Angebotserweiterung und Qualitätssteigerung an der Rheinschiene unter anderem durch abschnittsweise Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau mit der Herstellung moderner, barrierefreier Bahnsteige

Bildung der Bundesregierung sollen bis zum Jahr 2025 insgesamt 70 Prozent des Schienennetzes Deutschlands elektrifiziert sein. Dieses Ziel wird erheblich verfehlt. Auch die jüngsten politischen (Fehl-)Entscheidungen tragen zu dieser beschämenden Bilanz bei.

Für diese Projekte existiert bereits ein entsprechender planerischer Vorlauf. Die Finanzierung der Leistungsphasen 1 bis 4 erfolgt hierbei erfreulicherweise durch das Bundesland Brandenburg.

Elektrifizierung Guben—Grenze Deutschland/Polen forcieren

Bei der Realisierung der Projekte gemäß „Strukturstärkungsgesetz Kohleregio-nen“ hat offensichtlich auch der lediglich rund 2 Kilometer lange Abschnitt Guben—Grenze Deutschland/Polen keine Priorität, obwohl dieses Teilstück für den Schienenverkehr der Relation Leipzig—Poznań (Posen) erhebliche Potenziale hat und speziell für den Güterverkehr unnötige Umwege über den Bahnknoten Berlin mit seiner hoch ausgelasteten Schieneninfrastruktur vermeiden könnte. Entlastet würde zudem die Strecke Berlin—Frankfurt (Oder).

Angesichts der Notwendigkeit, mehr Güterverkehre auf die ressourcenschonende Schiene zu verlagern, muss dies korrigiert werden!

Im polnischen Abschnitt der Strecke soll demgegenüber eine Modernisierung des ersten Teilabschnitts Czerwieńsk (Rothenburg an der Oder)—Zbąszynek (Neu Bentschen) bereits bis 2023 erfolgen. Ähnlich wie bereits im Abschnitt Węglińiec (Kohlfurt)—Zgorzelec (Görlitz-Moys) geht der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Polen im Gegensatz zu Deutschland weiterhin sehr zügig voran. Eine Wiederholung eines Fiaskos wie in Görlitz muss aber unbedingt vermieden werden.

Ende Juni 2021 startete in diesem Zusammenhang auch das Raumordnungsverfahren für die zugehörige 60 Kilometer lange 110-kV-Bahnstromleitung zwischen den künftigen Unterwerken Arnisdorf und Pommritz.

Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden—Görlitz ersetzt Autobahnausbau

Unverständlich ist angesichts der jüngsten (Fehl-)Entscheidungen, dass Sachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Dulig (SPD) laut Medieninformation der Sächsischen Staatsregierung vom 25. Juni 2021 mit dem Erreichten „grundsätzlich zufrieden“ sei. Er wird mit den Worten zitiert: „Durch die Elektrifizierung von Schienenstrecken in beiden Revieren [Red.: gemeint sind das mitteldeutsche und das Lausitzer Braunkohlerevier] und die damit verbundene Ablösung klimaschädigender Dieselmotoren machen wir einen großen Schritt in Richtung einer ökologischen, klimaverträglichen Verkehrspolitik“.

Im Gegensatz dazu: Gemäß einer Verkehrsstudie im Rahmen des EU-Projekts Trans-Borders könnten mit der Elektrifizierung der Strecke Dresden—Görlitz allein im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) jährlich 5500 Tonnen Kohlendioxid eingespart werden.

Im dritten und zugleich aktuellsten Entwurf des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt ist zudem eine im 1-Stunden-Takt verkehrende Express-Linie in der Relation Dresden—Bautzen—Görlitz—Wrocław geplant. Auch wenn der Zielfahrplan zum Deutschlandtakt leider keinerlei rechtlich verbindliches Bedienangebot darstellt, sollen auf Grundlage dieses Entwurfs jedoch entsprechend notwendige Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden. Dies sind im vorliegenden Fall der Ausbau bzw. die Elektrifizierung!

Der benannte Ausbau der Bahnstrecke Dresden—Görlitz würde zudem den sechspurigen Ausbau der Autobahn A4 überflüssig machen, da mittels des Kombinierten Verkehrs (KV) langlaufende Lkw-Verkehre auf die mit deutlichem Abstand umwelt-schonendere bzw. energieeffizientere Schiene verlagert werden könnten.

Und: Gemäß Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018 für die

Überfällige Engpassbeseitigungen in Brandenburg

Insgesamt siebzehn Projekte des Strukturstärkungsgesetzes betreffen das Bundesland Brandenburg. Darunter befinden sich Projekte, die bereits seit langem einen Engpass in der Schieneninfrastruktur darstellen. Konkrete projektspezifische Zeit- und Terminpläne müssen jedoch auch hier überwiegend erst noch erarbeitet werden.

Von den oben beschriebenen gestrichenen Projekten ist auch Brandenburg betroffen.

Für folgende (leider zu wenige) Projekte existieren inzwischen Termine für eine geplante Inbetriebnahme:

- Bahnhof Königs Wusterhausen (KW): geplante Inbetriebnahme Projekt „KW Nordkopf“ 2025, Projekt „KW Südkopf“ 2028;
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Lübbenu—Cottbus: geplante Inbetriebnahme 2027
- Knoten Ruhland: geplante Inbetriebnahme 2029.



aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 3/2021 337 (16.9.2021)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Mit dem Ausbau der Bahnstrecke (Poznań)—Zbąszynek—Guben—Leipzig würde eine Entlastung der Strecke Frankfurt (Oder)—Berlin erreicht. Dies ist eine Grundvoraussetzung für eine wirkungsvolle Verlagerung von Verkehr auf die Schiene.

Foto: Christian Schulz, Bahnhof Guben



Auch das Instandhaltungswerk Cottbus wird auf der Basis des Strukturstärkungsgesetzes ausgebaut. Am 27. Mai 2021 wurden die aktuellen Planungen vorgestellt. Eine Teilinbetriebnahme soll bereits im Jahr 2024 erfolgen und damit zwei Jahre früher, als geplant.

Foto: Michael Wedel, am Hauptbahnhof Cottbus

„Luxusausbau“ der Strecke Berlin—Görlitz geplant

Im Gegensatz zu der beschriebenen Streichung von Projekten soll die Bahnstrecke Berlin—Cottbus—Weißwasser—Görlitz zu einem „Leuchtturmprojekt“ werden. Hier sind eine durchgängige Zweigleisigkeit und Elektrifizierung geplant. In diesem Zusammenhang soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit ggf. sogar auf 200 km/h angehoben werden. Die Kosten belaufen sich dafür voraussichtlich auf 1,6 Milliarden Euro.

Ausbaumaßnahmen für Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h führen jedoch, bedingt durch die Auflage, niveaugleiche Bahnübergänge zu beseitigen, zu erheblichen Mehrkosten. Allein im brandenburgischen Abschnitt dieser Strecke wären in diesem Fall insgesamt 35 Bahnübergänge durch Eisenbahn- oder Straßenüberführungen zu ersetzen. Dies sind Investitionsmittel, die an anderer Stelle schmerzlich fehlen werden, beispielsweise bei der Elektrifizierung weiterer Strecken.

Und: In den Planungen bzw. dem (aktuellen) dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt ist keine ICE-Linie in der Relation

Berlin—Cottbus—Görlitz geplant, stattdessen eine im 2-Stunden-Takt verkehrende Linie Szczecin (Stettin)—Berlin—Cottbus (als Fernverkehr oder alternativ dazu schneller Regionalverkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h).

Angesichts des Ziels einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen müssen bei allen Ausbauprojekten des Strukturförderungsgesetzes von vornherein auch ausreichend lange Bahnsteige (d. h. in der Regel mindestens 170 Meter) realisiert werden. Die nachträgliche Verlängerung von Bahnsteigen, so wie es teilweise auf der Regionalexpresslinie 1 (Magdeburg—Berlin—Frankfurt/Oder—Cottbus) erforderlich ist, ist zeitaufwändig und hat im Ergebnis Mehrkosten zur Folge.

Modernstes Instandhaltungswerk entsteht in Cottbus

Die Deutsche Bahn (DB) baut auf Basis des Strukturstärkungsgesetzes zudem in Cottbus das traditionelle Instandhaltungswerk erheblich aus. Dort entsteht das neueste und auch größte Werk der DB.

Für die schwere Instandhaltung der Hochgeschwindigkeitszüge vom Typ ICE 4 wird bereits bis zum Jahr 2024 – und damit zwei

Jahre früher als ursprünglich geplant – eine zweigleisige Halle gebaut; bis zum Jahr 2026 folgt eine weitere Halle mit vier Gleisen. An den Zügen kann künftig in beiden Hallen in voller Länge gearbeitet werden.

Im bestehenden Teil des Werks werden die Voraussetzungen für den Umbau von Diesel- zu Hybridloks geschaffen.

Durch dieses Strukturhilfe-Projekt sollen in Cottbus bis zum Jahr 2026 insgesamt 1200 neue Arbeitsplätze entstehen. Das Investitionsvolumen beträgt rund 1 Milliarde Euro.

Klimaschutz: Umfassender Ausbau der Schieneninfrastruktur ist notwendig

Die jüngsten dramatischen Folgen der Starkregenereignisse im Juli zeigen, dass auch in Deutschland die Folgen des Klimawandels nichts Abstraktes mehr sind, sondern traurige Realität. Bezogen auf den Verkehrsbebereich bedeutet dies, dass die Verlagerungsinfrastruktur, d. h. der Ausbau des umweltschonenden und hoch energieeffizienten Verkehrsträgers Schiene endlich deutlich und wirksam beschleunigt werden muss. Im Gegensatz dazu muss die weitere Versiegelung von Flächen in Form von weiteren Straßenausbaumaßnahmen (hierzu gehört auch der völlig überdimensionierte Ausbau von Lkw-Parkplätzen an Autobahnen) gestoppt werden.

Bezogen auf die Projekte des Schienenverkehrs gemäß dem „Strukturstärkungsgesetz Kohlereionen“ müssen alle benannten Maßnahmen wiederaufgenommen und vollumfänglich realisiert werden! Ziel muss eine Umsetzung innerhalb von 10 Jahren sein.

Positiv ist in diesem Zusammenhang, dass u. a. die Ausbaustrecken-Projekte Cottbus—Falkenberg—Leipzig, Cottbus—Dresden und Dresden—Görlitz im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) gelistet sind. Mit diesem rechtlichen Instrument besteht die Möglichkeit einer zeitlichen Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bzw. die Schaffung von Baurecht per Gesetz.

Ebenfalls erfreulich ist, dass entsprechend den Ergebnissen des Bund-Länder-Koordinierungsgremiums (BLKG) zusätzlich notwendige personelle Kapazitäten für die Planung und Realisierung der Verkehrsprojekte, so z. B. beim Eisenbahnbundesamt (EBA), aus den Strukturhilfemitteln finanziert werden können.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 3/2021 337 (16.9.2021)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

