

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

03.06.2024

Lausitzer Eisenbahnen europatauglich machen! PRO BAHN fordert Einbindung der Region in die „Transeuropäischen Netze“

Der Fahrgastverband PRO BAHN - Regionalgruppe Ostsachsen - fordert anlässlich der Europawahl, das Lausitzer Streckennetz wieder europatauglich zu machen. *„Zu DDR-Zeiten konnte man aus der Region direkt nach Warschau, Košice, Krakau, München und zeitweilig sogar nach Paris reisen. Freilich war den meisten Menschen verwehrt, Züge in den Westen zu besteigen. Heute dürfen sie zwar überall hinreisen. Viele Lausitzerinnen und Lausitzer kommen umsteigefrei aber nicht einmal mehr bis Berlin, Breslau oder Liberec“*, informiert Moritz Filter, Co-Sprecher der Regionalgruppe: *„Hauptursache ist, dass die Elektrifizierung der Bahnstrecken in der Region nach der „Wende“ vernachlässigt wurde. Bereits die „Deutsche Reichsbahn“ hatte die Pläne für die Elektrifizierung der wichtigsten Achsen Cottbus-Görlitz und Dresden-Görlitz geschrieben. Seit 34 Jahren schlummern sie in Schubladen.“* Im Fernverkehr ist heute einzig die Lausitzmetropole Cottbus angebunden. Bis hierher hatte es der Fahrdraht 1989 geschafft. Ein täglicher Intercity nach Berlin, Hannover und Norddeich Mole - natürlich außer samstags/sonntags - ist kein attraktives Angebot. Internationale Züge schlagen um die Lausitz einen großen Bogen. Nicht einmal die dank sächsischer Zuschüsse bis 2018 fernverkehrstauglich hergerichtete Achse Hoyerswerda- Węglińiec wird befahren. Über sie könnten beispielsweise EC-Züge Frankfurt (Main)-Leipzig-Hoyerswerda-Breslau-Krakau rollen. Die vom Freistaat gezahlten Zuwendungen wären daher ein Fall für den Landesrechnungshof.

„Die Bundesebene predigt zwar ständig eine Verkehrswende. Sie macht aber zu wenig dafür, dass diese in der Lausitz gelingen kann,“ kritisiert Ingo Koschenz, ebenfalls Co-Sprecher der Regionalgruppe und Referent für Osteuropaverkehre des PRO BAHN Bundesvorstandes: *„Der Bundesverkehrsminister ignoriert sogar das hartnäckige Nachbohren der lausitzer Ministerpräsidenten Woidke und Kretschmer. Sie fordern zu Recht Klarheit darüber, wann die Lebensadern der Region endlich ausgebaut sind.“* Die Regionalgruppe verweist darauf, dass der Nachbar Polen seine europäischen Hausaufgaben längst erledigt hat. Es hat den Fahrdraht 2019 bis auf das Görlitzer Neißeviadukt gezogen; die Strecke nach Breslau für Geschwindigkeiten bis 160 Km/h ertüchtigt. Deutschland hat Polen 2003 zwar in einem Staatsvertrag die gleichen Ausbauparameter der Anschlussstrecken nach Berlin und Dresden versprochen. Den Worten folgten aber wenig Taten, obwohl selbst die Tschechen inzwischen die Achse Prag-Liberec-Zawidów-Zgorzelec revitalisieren. Koschenz ergänzt: *„Polen und Tschechien haben ihre Erschließungsachsen der Region sogar für die Transeuropäischen Netze (TEN) angemeldet. Herr Wissing hat auch das verschlafen, obwohl für den Ausbau von TEN-Strecken zusätzliche europäische Fördergelder akquirierbar wären.“* Koschenz mahnt daher: *„Man wird Wählerinnen und Wähler, die sich abgehängt fühlen, nicht erreichen, wenn man sie dauerhaft abgehängt lässt!“* Es gäbe aber einen Lichtblick. Ende 2026 sollen die 800 Meter Gleis vom Neißeviadukt in die Görlitzer Bahnhofhalle wieder elektrisch befahrbar sein: 80 Jahre, nachdem man hier den Fahrdraht kriegsfolgebedingt demontieren musste. Görlitz wird dann seine Direktverbindung nach Warschau zurückerhalten. Klarheit, wann wieder Fernverkehrszüge nach Westen, Süden oder Norden rollen können, besteht indessen nicht.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Matthias Böhm, Fahrplanexperte der Regionalgruppe und Stadtrat in Zittau, bedauert: „*Leider ist Zittau aus allen Elektrifizierungsüberlegungen der Bundesebene wieder ausgeklammert worden. Das im Herzen Europas gelegene Dreiländereck droht daher anlässlich der Dynamik unserer Nachbarn, in einem Elektrifizierungsloch zu versinken. Insbesondere die Züge nach Liberec werden Zittau umfahren. Unsere Regionalgruppe hat wiederholt darauf hingewiesen, dass der Fahrdraht im Zuge des Ausbaus Dresden-Görlitz mit wenig Aufwand von Löbau über die zu reaktivierende „Herrnhuter Bahn“ bis nach Zittau gezogen werden könnte, um das zu vermeiden.*“

Die Regionalgruppe fordert daher ein konkretes Bekenntnis des Bundesverkehrsministeriums, wann die Bahnstrecken Cottbus-Görlitz und Dresden-Görlitz elektrifiziert, zweigleisig und mit durchgehend 160 km/h befahrbar sind. Überdies muss Zittau wieder in die Elektrifizierungsplanungen des Bundes einbezogen werden. Die für Umsetzung dieser Maßnahmen teilweise vorgesehen Mittel aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen stehen beispielsweise nur bis 2038 zur Verfügung. Die Regionalgruppe befürchtet, dass die Mittel ungenutzt verfallen, wenn nicht umgehend mit Planung und Bau der Maßnahmen begonnen wird. Darüber hinaus müsste Deutschland die Einbindung der genannten Strecken in die Transeuropäischen Netze (TEN) im Schulterschluss mit den polnischen und tschechischen Partnern aktiv vorantreiben.

Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V., Schützengasse 18, 01067 Dresden

Ingo Koschenz

Regionalgruppe Ostsachsen

Referent für Osteuropaverkehre

ingo.koschenz@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Moritz Filter

Regionalgruppe Ostsachsen

moritz.filter@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN hat rund 4.000 Mitglieder und vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich, ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Der Landesverband Mitteldeutschland umfasst die Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt.