



## **Bahnmodellregion Oberlausitz:**

### **Züge bauen und testen, Schienen reaktivieren, Angebote kostengünstig und bequem für alle!**

Caren Lay (MdB), Antonia Mertsching (MdL), Mirko Schultze (MdL), Marco Böhme (MdL), Andrea Kubank, Alex Theile und die Kreisverbände der LINKEN Bautzen und Görlitz

*Vorbemerkung:*

*Dieses Papier ist im Abstimmungsprozess der LINKEN zwischen den Kreisverbänden Bautzen und Görlitz, den Landtagsabgeordneten und Bundestagsabgeordneten unter Mitwirkung der LINKE-Kandidierenden Andrea Kubank (OB-Kandidatin Bautzen) und Alex Theile (Landratskandidat Bautzen) entstanden. Es begrenzt sich vor allem auf die Schienenverbindungen auf deutscher Seite. Ebenso ist aber allen bewusst, dass die Schieneninfrastruktur mit den polnischen und tschechischen Nachbarn zusammen gedacht werden muss. Dafür verweisen wir insbesondere auf die Stellungnahme des Fahrgastverbandes Pro Bahn e.V., Landesverband Sachsen zur Zweiten Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberlausitz-Niederschlesien. Genauso sind die Entwicklungen in der brandenburgischen Lausitz zu beachten und in die Überlegungen einzubinden. Dazu dient auch die „Integrierte Verkehrsstudie Lausitz“ der Zukunftswerkstatt Lausitz (2020) als ausführliches Strategiepapier, welche aber keine Schwerpunktlegung auf den Schienenverkehr vornimmt, den wir wiederum als notwendig erachten.*

### **Die soziale und umweltfreundliche Verkehrswende endlich beginnen!**

Die sozialen und ökologischen Herausforderungen werden nicht durch einen elektrischen Individualverkehr gelöst werden können. Es braucht daher unbedingt ein nachhaltiges öffentliches Nah- und Fernverkehrsangebot, welches zeitlich, finanziell und qualitativ attraktiv für alle ist. Damit verbunden sind auch die Ziele der gleichwertigen Lebensverhältnisse, wirtschaftliche Erreichbarkeit und Entwicklung. Wir sehen in den Forderungen auch einen Beitrag zu den Diskussionen rund um den Strukturwandel in der Lausitz. Durch unsere Vorschläge kann die Oberlausitz als Lebens-, Arbeits- und Erholungsort attraktiver werden. Gerade hier wurden in den letzten dreißig Jahren viele Kilometer Schienen stillgelegt. Dazu ist es eine der wenigen Regionen, die noch nicht mit elektrifizierten Strecken und Schnellverbindungen an den Fernverkehr angeschlossen ist. Für einen gelingenden Strukturwandel und die Anbindung im Herzen Europas in alle Himmelsrichtungen ist die schnellstmögliche Umsetzung unserer Forderungen eine notwendige Voraussetzung.

Wir wollen dabei nicht nur die aktuelle Nachfrage im ÖPNV und Schienenfernverkehr betrachten, sondern ein **Angebot an die Menschen in der Region, an Tourist:innen und Unternehmen** machen. Es muss erst einmal ein attraktiver ÖPNV bestehen, um Menschen zum Umstieg bewegen zu können. Dazu braucht es den Einbezug aktueller und zukünftiger Güter- und Pendlerströme, wie sie auch über die „Niederschlesische Magistrale“ zu erwarten sind und sich aktuell vor allem im LKW-/Straßenverkehr niederschlagen. Wir legen hiermit einen Katalog vor, der nicht einzelne Strecken herauspicks, weil sie besonders kostengünstig ausgebaut und realisiert werden können.

Wir fragen uns vielmehr:

**„Welche Schieneninfrastruktur und Angebote braucht es, um den Bahnverkehr für Bürger\*innen, Unternehmen und Tourist:innen attraktiv zu machen?“**

Daher gehen wir von einem Ziel (wünschenswertes Angebot) aus und beschreiben, welche Schritte dazu gegangen werden sollen. Nur mit einer integrierten Gesamtstrategie für einen klimaneutralen Verkehr im ländlichen Raum, wie hier der Oberlausitz, können die Pariser Klimaziele erreicht werden. Mit bruchstückhafter Politik werden wir dabei nur auf der Stelle treten.

Die Verkehrswende muss deswegen jetzt entschlossen und strategisch angegangen werden, um in den kommenden zehn Jahren Früchte zu tragen. Die Oberlausitz kann dabei vorangehen und europaweit Maßstäbe für ländliche Räume setzen. Wir wollen zeigen, dass klimafreundliche Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur etwas für Großstädte ist, sondern auch im ländlichen Raum funktionieren kann.

Dazu liegt es im industriellen Interesse der Oberlausitz, das seit über 100 Jahren vorhandene Bahncluster zu stärken. Genannt seien hier allein die beiden Produktionsstandorte von Alstom in Bautzen und Görlitz oder der Waggonbau in Niesky. In unmittelbarer Nähe soll das ICE-Instandsetzungswerk in Cottbus im Rahmen des Strukturwandels ausgebaut werden. Die Stärkung dieses industriellen Clusters mit mehr 2.300 Arbeiter:innen allein in Ostsachsen liegt uns besonders am Herzen. Eine Investition in den Schienenverkehr ist daher auch eine Investition in die Arbeitsplätze der Region. Nicht zuletzt durch gute Tarifverträge, auch bei den Beschäftigten im Bahnverkehr. Dazu sollte unbedingt ein Schienentestring im Raum Niesky entstehen, um auch internationale Vernetzungen zu stärken, Arbeitsplätze zu schaffen und dringend benötigte Testkapazitäten für Alstom und andere Hersteller zur Verfügung zu stellen.

**Wir als LINKE. fordern daher, die Oberlausitz als Schienenverkehrsknoten für den Nah- und Fernverkehr umgehend auszubauen!** Dazu sollen moderne Antriebstechnik und partizipative sowie digitale Möglichkeiten der Verkehrsplanung zusammenkommen. Um diese Ziele zu erreichen, stellen wir zwölf Forderungen auf, die wir sowohl auf kommunalpolitischer als auch auf Landes-, Bundes- und Europaebene voranbringen werden.

## Zwölf Forderungen für die Bahnmodellregion Oberlausitz der Zukunft

1. Schnellstmögliche **Wiederinbetriebnahme der Strecken für den Personenverkehr**, die nur noch für den Güterverkehr genutzt werden. Beispielhaft seien hier aufgeführt: Löbau – Rumburk, Weißwasser – Industriepark Schwarze Pumpe – Hoyerswerda, Kamenz – Hoyerswerda
2. Schnellstmögliche **Reaktivierung aller Strecken**, die noch nicht entwidmet wurden sowie die Reaktivierung aller weiteren relevanten Schienenstrecken und der Ausbau von Verbindungsstücken zwischen entsprechenden Schienenstrecken. Beispielhaft seien hier aufgeführt: Niedercunnersdorf – Oberoderwitz, Bautzen – Wilthen – Neustadt, Rothenburg – Horka, Eibau – Varnsdorf, Seifhennersdorf – Rumburk, Hoyerswerda – Bautzen
3. Die **Elektrifizierung** der Strecken zwischen Dresden – Görlitz, - Hoyerswerda und – Zittau (-Liberec), sowie zwischen Cottbus und Görlitz müssen schnellstmöglich erfolgen. Die Nutzung der vorhandenen Stromtrassen soll dabei dem Neubau vorgezogen werden. Das verringert die Planungs- und Umsetzungszeit erheblich. Die Elektrifizierung ist dabei Voraussetzung für die S-Bahn-Taktung.
4. Förderung von **Modellprojekten zu batterie- und wasserstoffbetriebenen Zügen** und auch Straßen-Schienen-Omnibussen, um den flächendeckenden Aufbau der Streckenelektrifizierung mit langjährigen Planungsverfahren zu vermeiden und die fließende Verbindung zwischen Schienen- und Busstrecken zu sichern (insbesondere für touristische Angebote sinnvoll). Die Strecke **Löbau-Rumburk könnte dabei als binationales Modellprojekt für batterie- und wasserstoffbetriebene Züge dienen.**
5. **Halbstündige S-Bahn-Taktung** zwischen den Knotenpunkten Hoyerswerda-Dresden, Bischofswerda – Bautzen – Görlitz, Cottbus – Görlitz – Zittau – Liberec, Bischofswerda – Zittau – Liberec, Hoyerswerda – Niesky – Görlitz sowie die Verlängerung der Fahrzeiten bis 24 Uhr, freitags und samstags bis ein Uhr zur Förderung der zeitlichen Attraktivität des Bahnverkehrs und damit verbundener zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecken.
6. **Stündliche Schienenschnellverbindung** zwischen Dresden und Wroclaw mit Zwischenhalten in Bautzen und Görlitz sowie Schnellverbindung zwischen Berlin und Wroclaw mit Zwischenhalten in Cottbus, Weißwasser (als touristischer Knotenpunkt zu mehreren UNESCO-Stätten und Lausitzer Seenland) und Görlitz.
7. **Finanziellen Attraktivität** des Schienenpersonenverkehrs: Durch die Einführung des **365 €-Jahrestickets** sowie eines kostenfreien Sozialtickets (für Empfänger:innen von Sozialleistungen, Schüler:innen, Auszubildende, Studierende, Freiwilligendienstleistende und Ehrenamtliche des Bevölkerungsschutzes und der Feuerwehren) im gesamten Geltungsbereich des ZVON kann der ÖPNV im Vergleich zur PKW-Nutzung attraktiver werden. Mittelfristiges Ziel muss es sein, dass es einen einheitlichen Tarif in Sachsen gibt, in dem auch die Mitnahme von Fahrrädern und Lastenrädern kostenfrei ermöglicht wird. Zudem soll es touristische Gästekarten geben, um den ÖPNV vergünstigt/kostenfrei für Mehrtagestourismus genießen zu können (vgl. Projekt SpreewaldCard).

8. **Enge Anbindung der touristischen Freizeithöhepunkte** mit eigenen Bahnhalten, wie dem Bärwalder See/Hafen Klitten oder der Förderung der Erreichbarkeit zwischen Bahnhof und dem Tourismuspunkt (Verbindung Bahnhof Hagenwerder und Berzdorfer See, Bahnhof Weißwasser und Fürst-Pückler-Park) sowie einer touristischen Linie zwischen Liberec und Hoyerswerda, um zwischen dem Jeschken, dem Zittauer Gebirge und dem Lausitzer Seenland, ebenso zwischen Görlitz und der sächsischen/böhmischen Schweiz über Löbau – Ebersbach-Neugersdorf – Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau - Děčín ein touristisch attraktives Angebot zu schaffen. Diese Angebote müssen mit entsprechenden Tickets, wie einem erweiterten Euro-Neiße-Ticket gefördert werden (siehe auch Punkt 6).
9. **Ausbau des Anschlusses für den Schienengüterverkehr** zwischen den bereits vorhandenen Schienenstrecken und den neu entstandenen Industriegebieten (Kodersdorf, Zittau-Nord, Boxberg, Flughafen Rothenburg, Großpostwitz/Singwitz). Dazu müssen einige Bahnhöfe oder Netzknotenpunkte (wieder) zu multifunktionalen Bahnterminals / Railports umgebaut werden, die auch für kleinere Güter zwischen Bahn-, LKW- und Buslogistik (Vorbild: Postbus) genutzt werden können. Dazu muss die oben genannte Elektrifizierung und der doppelgleisige Ausbau des Schienennetzes zwischen zentralen Punkten auch für den Güterverkehr mitbedacht werden. Dadurch könnten Infrastrukturprojekte, wie der Ausbau der A4, hinfällig werden.
10. Die Personenbeförderung muss dem **Leitbild der inneren Attraktivität (Gemütlichkeit)** dienen. Die Bahnen sollen nicht nur Transportmittel, sondern ebenso Arbeitsort (**rollendes Büro**) und bequemer Aufenthaltsort für Reisende (**rollendes Café**) sein. Dafür braucht es durchgehend gut verfügbares Internet, Arbeitsplätze mit geräumigen Tischen (für bis zu vier Laptops) und Getränke- und Essensversorgung. Auch die Bahnhöfe müssen nach diesem Leitbild gestaltet werden. Bahnhofsgaststätten, Arbeitsplätze, Aufenthaltsräume und kostenfreie öffentliche Toiletten gehören zu einem modernen Angebot.
11. Bei der **Erarbeitung von Fahrplänen braucht es eine umfangreiche Beteiligung** der Bevölkerung, von relevanten Organisationen, der Wissenschaft, der Unternehmen und der Bildungseinrichtungen. Ziel muss die optimale Verbindung zwischen den Schienenverbindungen, Buslinien, Fahrradwegen sowie Bike- und Car-Sharing-Angeboten, Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Angeboten sein. Letzteres sollte mit integrierten Apps zwischen DB, privaten Eisenbahn Anbietern (derzeit Die Länderbahn mit ihrer Marke *trilex* und die ODEG), kommunalen Verkehrsverbänden und Sharing-Anbietern gefördert werden.
12. **Finanzielle Unterstützung des Schienentestrings TETIS** im Raum Niesky durch den Freistaat Sachsen und den Bund, um das vorhandene industrielle Bahncluster in der Lausitz mit Standorten in Bautzen, Görlitz, Niesky und Cottbus zu stärken und für Nutzer\*innen aus Mitteleuropa sowie Unternehmen attraktiv zu werden. Dadurch wird eine Bahnregion geschaffen, die von der Produktion- und Testung bis zur Wartung von Schienenfahrzeugen im Umkreis von 100 km alles zu bieten hat. Zudem liegt sie im Herzen Europas und kann durch die oben vorgeschlagenen Punkte zu der Bahnregion Mitteleuropas werden.