

VCD Mobilität für
Menschen.



Landesverband Brandenburg

Bahnknoten Cottbus



Wir machen die

Verkehrswende jetzt!

Bahnknoten Cottbus

→ **Bis 1945** war Cottbus ein sehr bedeutender Bahnknotenpunkt. Es war möglich, von Cottbus in alle Himmelsrichtungen mit der Eisenbahn zu reisen. Neben dem Personenverkehr fuhren eine Vielzahl von Güterzügen von Ost nach West oder Nord nach Süd über den Verkehrsknoten im Osten Deutschland. Folgende 7 Linien sind von Bedeutung:



- über Guben nach Posen
- über Peitz, Grunow nach Frankfurt/Oder
- nach Berlin
- nach Leipzig
- nach Dresden
- nach Görlitz-Zittau
- über Forst nach Breslau

→ Der Reise- und Güterverkehr entwickelte sich gerade wegen dieses Bahnknotens in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts rasant. Die Welt wurde etwas kleiner und man konnte Regionen schnell erreichen. Landwirtschaftliche Güter wurden hauptsächlich auf der Schiene transportiert, da der Autoverkehr noch nicht so stark entwickelt war.

→ **Nach 1918 und 1945**

nahm die Bedeutung des Bahnverkehrs in und um Cottbus ab. Durch neue politische Verhältnisse und andere Grenzziehungen wurden die großen Magistralen weitestgehend gekappt. Der Bahnknoten Cottbus verlor seine Bedeutung. Davon hat er sich bis heute nicht richtig erholt. Verstärkt wurde dieser Prozess nach der deutschen Einigung. Das Auto spielte besonders im Osten des Landes eine immer größere Rolle, was die Bahn zu spüren bekam.

Diese Entwicklung muss gestoppt und umgekehrt werden.

- Die Lausitz wird in den nächsten Jahren einen sehr großen Strukturwandel durchlaufen. Heutige Wirtschaftszweige wird es nicht mehr geben, neue müssen angesiedelt werden. Durch den Strukturwandel in der Lausitz werden sich die Personen- und Güterströme verändern. Dies bedarf auch einer Veränderung der Infrastruktur. Es ist paradox gedacht, wenn einerseits die Kohlekraftwerke aufgrund der schlechten Klimabilanz abgeschaltet werden aber andererseits bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wieder verstärkt auf das Auto gesetzt wird.

Die Schiene als schneller, sicherer und bequemer Transportweg muss Vorrang haben!

Wie kann die Belebung des Bahnknotens Cottbus aussehen?

- Cottbus hat bereits Eisenbahnanbindungen an Berlin / Leipzig / Dresden / Frankfurt/Oder / Forst/Lausitz / Görlitz-Zittau Dies sind jeweils nur Teilstrecken der ehemals großen Magistralen vor 1945. Zunächst sollte über die Taktung der Züge auf diesen Strecken neu nachgedacht werden. Darüber hinaus können die alten Magistralen wieder belebt werden. In einem geeinten Europa spielen die Grenzen keine Rolle mehr. Auch die Schienenwege können und müssen ohne Grenzen gedacht werden.

→ **Strecke Berlin – Breslau:**

- Zurzeit wird die Strecke Berlin – Breslau über Frankfurt/Oder bedient. Dabei wird der Knoten Cottbus ausgelassen.
- Seit Fertigstellung der Niederschlesien-Magistrale könnte Cottbus auch elektrisch über Senftenberg und Hoyerswerda mit Breslau verbunden werden. Dies wird aber von der Deutschen Bahn nicht genutzt. Wieso?
- Der Streckenast zwischen Cottbus und Görlitz soll im Rahmen der Elektrifizierungs-Initiative elektrisch ausgebaut werden. Damit ist es möglich, von Berlin über Cottbus, Spremberg und Horka elektrisch bis nach Breslau durchzufahren. Nach unserer Kenntnis soll der Tagebau bei Rietschen bis 2026 erweitert werden, weshalb die Strecke zwischen Weißwasser und Rietschen neu gebaut werden muss. Warum kann in diesem Zusammenhang nicht die gesamten Strecke ausgebaut werden?

- Eine andere Variante wäre der Ausbau der Strecke über Forst und Żagan. Doch daran hat nach unserer Kenntnis die polnische Seite kaum Interesse; schließlich ist sie mit dem Ausbau der Strecke Breslau-Grenze bereits in Vorleistung gegangen.

→ **Strecke Leipzig – Posen:**

Leider spielt diese Streckenführung in den Diskussionen der jüngeren Vergangenheit keine Rolle. Dabei sind die polnischen Zentren um Poznań, Torun, Olsztyn und Gdańsk für die deutsche Bevölkerung und Wirtschaft sicherlich ebenso interessant wie Legnica, Wrocław und Kraków!

Und umgekehrt könnte auch die bessere Erreichbarkeit von Süd-Brandenburg sowie des gesamten sächsischen Raums für die polnische Bevölkerung in den Wojewodschaften Lubuskie, Wielkopolskie und Kujawsko-Pomorskie von Interesse sein.

Warum wird im Rahmen der Diskussion zum Strukturwandel die polnische Seite nicht oder zu wenig einbezogen? Diese Region kann positive Auswirkungen der zukünftigen Veränderungen in der Lausitz haben.

Wir meinen, dass diese Relation heute wieder eine ähnliche Bedeutung erlangen könnte wie die zwischen Dresden und Wrocław oder zwischen Berlin und Zielona Góra oder zwischen Berlin und Wrocław.

Auch ist die Verbindung über Cottbus gegenüber der alternativen Strecke über Berlin rund 15% kürzer. Das trifft auch auf die Straßenverbindung zu, denn eine direkte Autobahnverbindung gibt es nicht.

Gegenwärtig wird die Relation jedoch ausschließlich für Güterverkehr genutzt.

Dabei ist die Wiederbelebung dieser Relation vermutlich mit weniger Aufwand erreichbar als beispielsweise die von Berlin nach Wrocław über Spremberg. Nur der Streckenabschnitt Guben-Czerwieńsk (ca. 50 km, Czerwieńsk = Rothenburg) wäre neu zu elektrifizieren und ggf. zu erneuern (Guben-Krosno). Czerwieńsk- Zbąszynek ist bereits elektrifiziert und soll laut Information des Marschallamts Zielona Góra bis 2023 weiter modernisiert werden.

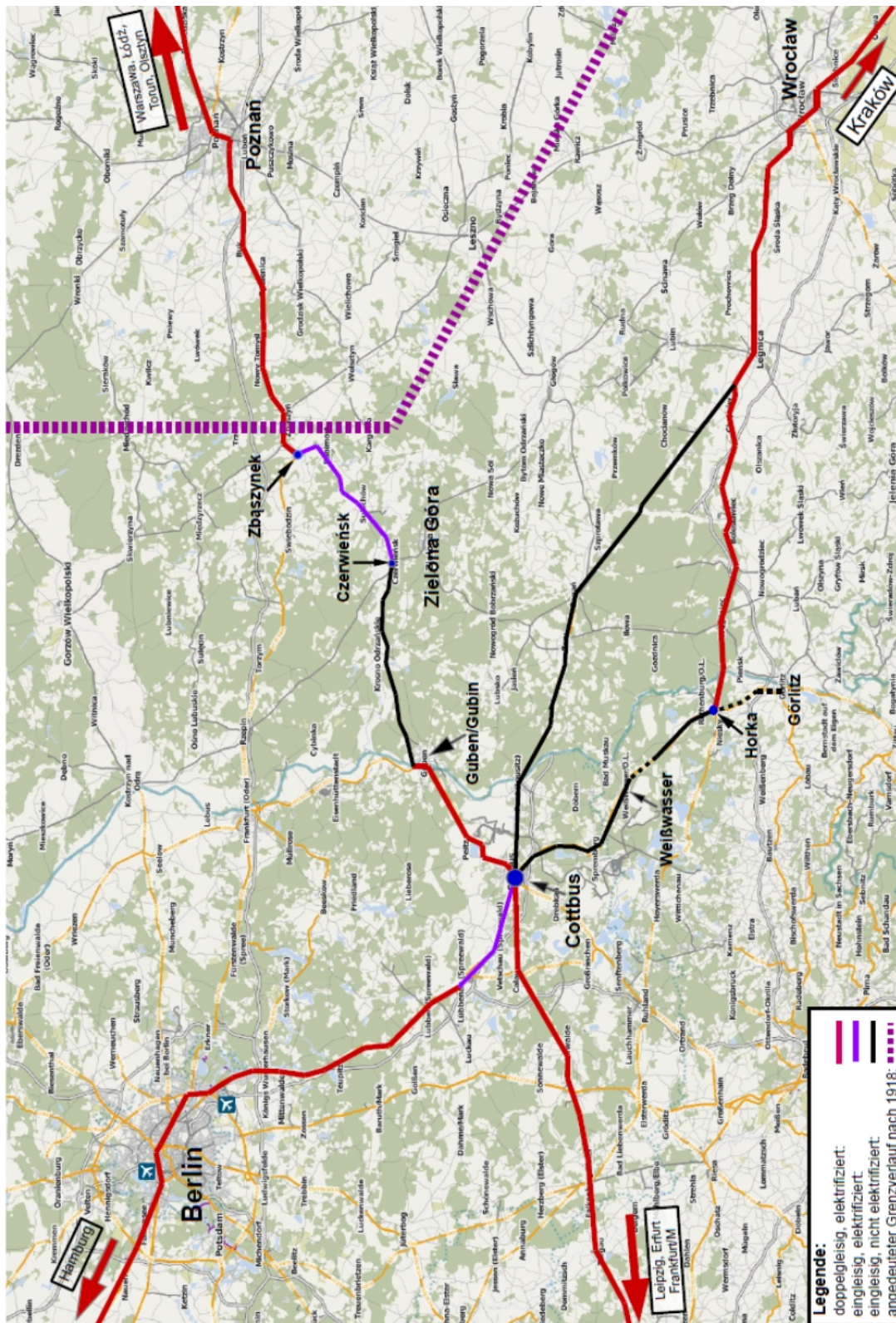
In einem ersten Schritt sollte aus unserer Sicht die Relation Cottbus-Zbąszynek (oder Poznań) durch Dieselbetrieb wiederbelebt werden, um so den Anschluss über das PKP-Netz an die weiter östlich gelegenen Gebiete herzustellen.

In einem zweiten Schritt sollte die Verlängerung des RE10 aus Leipzig bis Poznań das Ziel sein.

→ **EC-Knoten Cottbus:**

Durch die Wiederbelebung der Strecken Hamburg - Krakau und Leipzig - Posen kann in Cottbus ein echter EC-Knoten entstehen. Damit nähern wir uns dem alten Bahnknoten an.

Dies kann durchaus für Investoren im Rahmen der Diskussion zum Strukturwandel von Bedeutung sein. (siehe Grafik auf der folgenden Seite)



→ **Bahnanbindung des TIP (Technologie- und Industriepark)**

Auf dem ehemaligen Militärflugplatz im Norden von Cottbus wird seit Jahren versucht, einen Wirtschaftspark zu entwickeln. Nur ist es sehr schwer, Investoren zu finden. Ein Grund dafür ist sicher die fehlende Anbindung dieses Geländes. Hier besteht eine echte Chance, der Bahn vor dem Auto den Vorrang zu geben. Und dies nicht nur aus Umweltgründen. Bei einer Bahnanbindung des TIP an die Berliner Strecke im Bereich zwischen Kolkwitz-Nord und der Kreuzung Berliner Bahn/L49 ist nur die Kreisstraße K7130 zu queren. Die Bahnstrecke nach Berlin liegt quasi vor der Tür. Eine Autobahnanbindung ist wahrscheinlich teurer, da sich die Autobahn im Süden der Stadt befindet und daher sicher viele Kunstbauten erforderlich sind.