

Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister
für Digitales und Verkehr
Herrn Michael Theurer

per E-Mail an: psts-t@bmdv.bund.de

Berlin/Potsdam/Leipzig, den 04.05.2023

Ausbau der Eisenbahnverbindung Görlitz – Liberec – Prag für den Güter- und Personenverkehr - Beschleunigung des Ausbaus der Relation Berlin – Görlitz

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Theurer,

die aktuelle Klimakonferenz hat kürzlich erneut die Dringlichkeit entschlossener Bemühungen für den Klimaschutz aufgezeigt. Wie der Expertenrat der Bundesregierung feststellte, bleibt insbesondere der Verkehrssektor bislang hinter den erforderlichen Klimazielen zurück.

Die Bundesregierung aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP hat sich in ihrem Koalitionsvertrag verpflichtet, der seit Jahren geforderten Verkehrswende nun endlich die ihr gebotene Priorität einzuräumen. Das begrüßen wir ausdrücklich. Um die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr und die entschiedene Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu erreichen, bleibt allerdings noch viel zu tun.

Mit Blick auf die Förderung der Wirtschaftsstruktur in Kohleregionen setzen wir uns unter anderem für den Ausbau und die Modernisierung von Schieneninfrastruktur in der Lausitz ein. Dazu möchten wir Ihnen die Berücksichtigung folgender Maßnahmen nahelegen:

- 1. Ausbau der Eisenbahnverbindung von Görlitz nach Prag über Zittau und Liberec, um den Anschluss der Lausitz an das tschechische Netz für einen den heutigen Erfordernissen genügenden Güter- und Personenverkehr zu ermöglichen.**

Die Tschechische Republik hat bei der EU-Kommission bereits ihr Interesse an der Aufnahme der Eisenbahnstrecke Görlitz/Zgorzelec – Liberec – Prag in das TEN-V-Netz bekundet, was u.a. aus einer Antwort der EU-Kommission hervorgeht (siehe Anhang).

Während der Abschnitt Prag – Liberec – Staatsgrenze auf tschechischer Seite als international bedeutsamer Korridor eingestuft wurde und Bestandteil nationaler

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org
Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01
Geschäftskonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00
Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Ausbauplanungen ist, besitzt der 33 Kilometer lange Streckenabschnitt Zittau – Görlitz auf deutscher und polnischer Seite lediglich den Status einer Nebenbahn.

Wir bitten Sie daher dringend, ebenfalls die Interessenbekundung bei der EU-Kommission einzureichen, damit eine EU-Förderung des Korridors möglich wird.

Dazu ist auch der Schulterschluss mit den polnischen und tschechischen Partnern zu suchen. Desweiteren muss das fehlende Verbindungsstück Görlitz – Zittau – Staatsgrenze künftig auch in den nationalen Ausbauplanungen Berücksichtigung finden.

Eine weitere Grundvoraussetzung für den Ausbau als internationaler Korridor ist ferner, dass der vorliegende dreiseitige Staatsvertrag zur Sanierung des polnischen Streckenabschnitts der Strecke Zittau – Liberec zeitnah ratifiziert wird.

Die Wiederanbindung des erweiterten Dreiländerecks Görlitz-Zittau-Liberec an den internationalen Güter- und Personenverkehr besitzt das Potenzial, eine ganze Region zu beleben und den Menschen vor Ort zu signalisieren, dass sie nicht abgehängt werden, es eine Perspektive für die prosperierende Entwicklung ihrer Region gibt.

Der Ausbau der Strecke Görlitz – Prag würde es ermöglichen, von Görlitz aus gleich zwei bedeutende Ziele anfahren zu können: Wrocław (einstmals durch EC „Wawel“ über Berlin – Cottbus – Kraków erschlossen) und Prag. Dadurch kann von Anfang an eine höhere Auslastung der Strecke Berlin – Görlitz erreicht werden. Unwirtschaftliche „Endverkehre“ werden durch Durchgangsverkehr vermieden.

2. Beschleunigung des Ausbaus der Strecke Berlin – Görlitz

Der Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus – Görlitz für Fahrtgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h ist im Strukturstärkungsgesetz für die Kohleregionen verankert.

Als Termin für die Realisierung der Maßnahme wird dort das Jahr 2038 angegeben.

Zwischenzeitlich geht die Deutsche Bahn allerdings von den streckenweise bereits möglichen 160 km/h aus. Damit entfallen erhebliche Maßnahmen bei der Planung und Ausführung sowie zeitliche Verzögerungen infolge der Bearbeitung von zu erwartenden Klagen durch Anwohner sowie erhebliche Kosten zur Beseitigung von Bahnübergängen.

Darüber hinaus soll der Ausbau der Teilstrecken Berlin – Lübbenau – Cottbus und Weißwasser – Rietschen (letztere wird durch die LEAG AG realisiert, um den Tagebau Reichwalde erweitern zu können) nach aktuellem Kenntnisstand im Jahr 2027 abgeschlossen sein. Für Weißwasser – Rietschen wird hier allerdings nur die Verlegung der Bestandsstrecke auf 12 Kilometern, ohne Geschwindigkeitserhöhung und Elektrifizierung geplant. Es erscheint im Sinne weitsichtiger und nachhaltiger Planung nicht sinnvoll, die Strecke zunächst „1:1“ zu verlegen, um sie wenige Jahre später zu elektrifizieren und für höhere Geschwindigkeiten auszubauen. Sinnvoller wäre es, dies bereits im Zuge der Verlegung durchzuführen.

Zudem verblieben anderenfalls zwischen Berlin und Görlitz (insgesamt 210 km) lediglich 80 Streckenkilometer ohne entsprechenden Ausbaustandard. Eine Kombination aus Verlegung und Ausbau sollte, nach unserer Einschätzung, bis zum Jahr 2030 zu realisieren sein.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Theurer,

berücksichtigen Sie bitte ferner, dass mit einer zeitnahen Elektrifizierung der o.g. Bahnstrecken stets auch ein verringerter Verbrauch fossiler Brennstoffe verbunden ist.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org
Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01
Geschäftskonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00
Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Bereits 2017 hatten die damaligen Regierungsparteien einen Elektrifizierungsgrad von 75 Prozent für 2030 vereinbart. Was bisher realisiert worden ist, reicht nicht aus, um dieses Ziel zu erreichen.

Die kurzfristige Schließung von Elektrifizierungslücken in der Lausitz wäre ein wesentlicher Baustein zur Zielerreichung. Polen hat seine Elektrifizierungsaufgaben in der Region bereits erfüllt.

Der Fahrdraht endet auf der Grenzbrücke zwischen Zgorzelec und Görlitz, obwohl sich Deutschland unserem Nachbarn gegenüber zum Ausbau verpflichtet hat.

Die Tschechische Republik erstellt derzeit eine Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Trasse Prag – Liberec – Staatsgrenze (Zittau).

Die Verkehrswende wird mithin von unseren europäischen Partnern erheblich schneller vorangetrieben als in der Bundesrepublik. Deutschland droht hinterherzuhinken.

In der Lausitz könnte die Bundesregierung nunmehr beweisen, dass sie ihren Zielen zur Verdoppelung des Schienenverkehrs bis 2030 sowie der Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsprozesse gerecht wird.

Für einen weitergehenden fachlichen Austausch stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kerstin Haarmann

Bundvorsitzende
Verkehrsclub Deutschland (VCD)



Fritz R. Viertel

Landesvorsitzender
VCD Brandenburg



Clemens Kahrs

Landesvorsitzender
VCD Elbe-Saale

Anlage:

Anfrage zur schriftlichen Beantwortung E-001051/2022 an die Kommission und Antwort von Adina Vălean im Namen der Europäischen Kommission vom 7. Juli 2022

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org
Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01
Geschäftskonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00
Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft



Европейски парламент Parlamento Europeo Evropský parlament Europa-Parlamentet Europäisches Parlament
Euroopa Parlament Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο European Parliament Parlement européen Parlaimint na hEorpa
Europski parlament Parlamento europeo Eiropas Parlaments Europos Parlamentas Európai Parlament
Parlament Ewropew Europees Parlement Parlament Europejski Parlamento Europeu Parlamentul European
Európsky parlament Evropski parlament Euroopan parlamentti Europaparlamentet

Directorate-General for the Presidency / Direction générale de la Présidence
Directorate for the Plenary / Direction de la séance plénière
Members' Activities Unit/ Unité Activités des députés

EN

Please find attached the answer given by the institution concerned to your Question.

Yours sincerely,

FR

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-jointe, la réponse à votre question donnée par l'institution interrogée.

Je vous prie d'agréer, Madame/Monsieur le député, avec mes respects, l'expression de mes sentiments dévoués.

Francisco PEYRÓ LLOPIS
Head of Unit/Chef d'unité

**Anfrage zur schriftlichen Beantwortung E-001051/2022
an die Kommission**

Artikel 138 der Geschäftsordnung

Ska Keller (Verts/ALE)

Betrifft: Reaktivierung einer Bahnstrecke durch eine Kohleregion in Deutschland, Polen und Tschechien

Ein zivilgesellschaftliches Bündnis spricht sich für die Schaffung einer Schienendirektverbindung von Berlin über Cottbus und Görlitz mit einem kurzen Stück auf dem Gebiet der Republik Polen weiter nach Liberec und Prag aus. Die Bahnlinie wäre eine Reaktivierung einer alten Bahnverbindung aus der Vorkriegszeit. Auf deutscher Seite ist der Ausbau der Bahnstrecke von Berlin bis Görlitz Bestandteil der Maßnahmen des Bundes für den Strukturwandel in der ehemaligen Kohleregion Lausitz. In Tschechien würde die Stadt Liberec bessere Bahnanbindungen an Prag und Berlin befürworten. Gegenüber der bestehenden und sehr stark ausgelasteten direkten Bahnstrecke zwischen Berlin und Prag wäre die Strecke über Cottbus und Liberec lediglich 20 km länger als die bestehende Alternative durch das Elbtal. Mit dieser Bahnlinie würden die Lausitz und das polnische Gebiet im Umfeld des Tagebaus Turów an den TEN-V-Korridor „Orient/östliches Mittelmeer“ angebunden.¹

1. Sind der Kommission Überlegungen bekannt, die Bahnstrecke Berlin–Cottbus–Liberec–Prag zu reaktivieren?
2. Wie kann die Kommission das Vorhaben unterstützen?
3. Ist eine Förderung der Reaktivierung der Bahnstrecke Berlin–Cottbus–Liberec–Prag – vornehmlich für die Abschnitte in Polen und Tschechien – aus dem Fonds für einen gerechten Übergang möglich, bzw. welche weiteren Förderprogramme gibt es?

¹ Diskussionspapier: https://www.grueneliga.de/images/Diskussionspapier_Bahnverbindung_Berlin_Prag.pdf

DE
E-001051/2022
Antwort von Adina Vălean
im Namen der Europäischen Kommission
(7.6.2022)

1. Im Rahmen der Vorbereitungen für den Vorschlag der Kommission für die Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz¹ (TEN-V), der am 14. Dezember 2021 angenommen wurde, haben die tschechischen Behörden ihr Interesse daran bekundet, die Eisenbahnstrecke Görlitz/Zgorzelec-Liberec-Prag in das TEN-V-Netz aufzunehmen. Diese Strecke ist die Verlängerung der Bahnstrecke Berlin-Görlitz, die bereits Teil des TEN-V-Gesamtnetzes ist. Da es sich bei der Strecke Görlitz/Zgorzelec-Liberec-Prag um eine grenzüberschreitende Strecke handelt, ist für ihre Aufnahme in das TEN-V-Netz die Zustimmung der anderen betroffenen Mitgliedstaaten erforderlich. Bisher haben jedoch weder Deutschland noch Polen diesen Vorschlag unterstützt.

2. Die Dienststellen der Kommission sind für weitere Beratungen über die endgültige Ausgestaltung der TEN-V-Verbindungen – einschließlich dieser Bahnstrecke – offen, falls die betroffenen Mitgliedstaaten mit einem gemeinsamen Standpunkt in dieser Angelegenheit an sie herantreten.

3. Die betreffende Bahnstrecke oder zumindest einige ihrer Abschnitte könnten gegebenenfalls aus verschiedenen nationalen und europäischen Fonds finanziert werden, unter anderem aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, dem Kohäsionsfonds, der Aufbau- und Resilienzfazilität oder der Fazilität „Connecting Europe“. Was den Fonds für einen gerechten Übergang angeht, so ist weder der Fern- noch der Regionalverkehr im Rahmen der Verordnung zur Errichtung des Fonds für einen gerechten Übergang² förderfähig. Darüber hinaus liegt die betreffende Bahnstrecke nicht in dem Gebiet, das für eine Förderung aus dem Fonds für einen gerechten Übergang in Frage kommt. Für die Streckenabschnitte in der Tschechischen Republik ist bisher keine Unterstützung im Rahmen des Programms Verkehr 2021-2027 vorgesehen. Was Polen angeht, so befindet sich der neue nationale Eisenbahnverkehrsplan für den Zeitraum bis 2030 noch in Ausarbeitung; die Pläne für die polnischen Abschnitte der betreffenden Bahnstrecke sind derzeit unbekannt.

¹ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>

² Verordnung (EU) 2021/1056
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1056>