

Strukturwandel mit innovativer Verkehrsinfrastruktur auf den Weg bringen – Lausitz 2030

Für die Menschen in Brandenburg und Sachsen ist die Gestaltung des Strukturwandels in der Lausitz eine der wichtigsten Aufgaben der nächsten Jahrzehnte. Um diese Aufgabe im Interesse der Region und ihrer Bewohner mit Chancen, Dynamik und Wachstum zu gestalten, sind erhebliche Investitionen notwendig. Dabei wird der Verkehrsinfrastruktur eine besondere Rolle zu kommen.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung für soziale und gesellschaftliche Teilhabe sowie wirtschaftliche Entwicklung. Für die Lebensqualität vor Ort spielen gut ausgebaute Straßen und attraktive Bahnverbindungen eine wichtige Rolle. Um den Menschen in der Lausitz eine Perspektive zu bieten, um Familien eine Zukunft vor Ort zu ermöglichen und allen Menschen die Chance zu geben, ihr Leben in der Region zu gestalten, ist eine gute Verkehrsinfrastruktur notwendig.

Eine Verbesserung der verschiedenen Verkehrswege ist für sich genommen zwar noch nicht ausreichend für einen erfolgreichen Strukturwandel. Jedoch ist ein deutlicher Ausbau der Straßen- und Schienenwege für die wirtschaftliche Entwicklung und Steigerung der Lebensqualität in der Region absolut notwendig. Der Strukturwandel wird nur dann zum Wohle der Menschen vor Ort gelingen, wenn eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Lausitz erfolgt.

Hierzu liegt es in der Verantwortung der Politik, die wichtigen und zentralen Verkehrsprojekte, wie den Ausbau der Bahnstrecke von Görlitz über Weißwasser und Cottbus nach Berlin und die Verbesserung der Nord-Süd-Straßenverbindung zwischen A4 und A15, zu planen, zu finanzieren und zu bauen. Der Bund und die Länder sind hier gemeinsam in der Verantwortung, um ein zukunftsweisendes Konzept zur Förderung der Infrastruktur in der Lausitz zu erarbeiten und umzusetzen. Eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten in den Ländern und dem Bund ist unbedingt anzustreben, im Hinblick auf die Planung im Straßenbaubereich sind vor allem die Länder in der Verantwortung, ausreichend Personal bereitzustellen. Um die Metropolen Berlin, Dresden und Leipzig sowie Polen und die Tschechische Republik mit der gesamten Lausitz auf deutlich schnelleren Wegen zu verbinden, sind insbesondere seitens des Bundes zeitnah erheblich größere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, eine Priorisierung der Projekte in der Region und eine Beschleunigung der Planungen notwendig. Die Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen und die damit verbundene Steigerung der Standortattraktivität werden die Weichen für einen erfolgreichen Strukturwandel in der Region stellen.

Eine moderne Infrastruktur eröffnet für die Lausitz und damit für Sachsen und Brandenburg insgesamt neue wirtschaftliche Chancen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist alleine für eine Aufgabe dieser Größenordnung nicht das geeignete Instrument. Um eine dynamische Entwicklung der Lausitz zu ermöglichen und den Menschen vor Ort schnell eine dauerhafte und positive Perspektive zu bieten ist zusätzlich zu einer Priorisierung der entsprechenden Projekte im Bundesverkehrswegeplan eine zusätzliche und durch den Bund finanzierte Infrastrukturoffensive in der Region notwendig.

Um die in der Lausitz vorhandenen Potentiale zu nutzen sind daher insbesondere die folgenden Infrastrukturprojekte mit Priorität zu planen, zu finanzieren und zu bauen:

I. Straßenverkehrsinfrastruktur

- LeiLa Nord / B 87 Leipzig-Frankfurt/Oder
Der durchgängige Ausbau der B 87 ist aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung und der Verbindungsfunktion für die Anbindung der Westlausitz an das Netz der Bundesautobahnen unerlässlich. Die gesamte B 87 ist daher einschließlich aller Ortsumfahrungen auszubauen.
- Oder-Lausitz-Trasse / B 169, B 115, B 112
Die Oder-Lausitz-Trasse kann wirtschaftliche Impulse für den Osten Brandenburgs bis ins nördliche Sachsen generieren. Hierzu ist ein Ausbau der Ortsumfahrungen sowie die Einrichtung von Überholfahrspuren entlang der Trasse notwendig.
- B 97
Dreispuriger Ausbau der B 97 von der A 4 über Hoyerswerda in Richtung Spremberg um dem angesichts der Weiterentwicklung des Seenlandes absehbaren Verkehrswachstum Rechnung zu tragen. Die B 97, als Verbindungs- und Entwicklungsachse, ist die direkte Verbindung von Dresden über Hoyerswerda nach Cottbus und sichert eine schnelle Erreichbarkeit der Zentren. Ziel ist ein vollständiger, dem hohen Verkehrsaufkommen angepasster, Ausbau und somit die Schaffung sicheren und leistungsfähigen Verbindung.
- Ausbau der A 4 und A 13
Um eine schnelle und kapazitativ angemessene Verbindung zwischen der Lausitz und Berlin zu garantieren ist der sechsstreifige Ausbau der A13 zwischen Dresden und Berlin notwendig. In gleicher Weise ist die wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Dresden und Görlitz auszubauen.
- B 178 / B 178n
Die Bundesstraße 178 ist vollständig dreispurig auszubauen und über die brandenburgische Landesgrenze hinaus zu verlängern. Die verlängerte und dreispurige B 178n verbindet dann die A 4 bei Weißenberg mit der A 15 bei Roggosen und führt eng an Weißwasser vorbei. Die B 178 würde somit ihre Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Dreiländereck Deutschland-Polen-Tschechien erfüllen.
- B 97
Im Bereich der Bundesstraßen 97/ 169 sind die Ortsumfahrungen in Cottbus, Gallinchen, Allmosen und Groß Oßnig umzusetzen, um die Auswirkungen der wachsenden Wirtschafts- und Individualverkehre in der Lausitz auf die Anwohner in den betroffenen Städten zu reduzieren.
- Die Reisegeschwindigkeit auf der B101 zwischen den Knoten Herzberg und Jüterbog ist durch geeignete Maßnahmen zu erhöhen. Einer Reisegeschwindigkeit von zunächst 70 km/h und langfristig 80km/h ist hierbei anzustreben.

Der westliche Bereich des Entwicklungsraumes Lausitz bedarf einer verbesserten, weil zu beschleunigenden Straßenverbindung an den Raum Potsdam/Berlin. Die bis dato vorliegenden Planungen zur B101 südlich von Berlin enden zur Zeit in Jüterbog/Kloster Zinna. In Richtung Herzberg ist die Strecke ab Jüterbog in Richtung Herzberg auf max. Geschwindigkeit 70 km/h bis Welsickendorf beschränkt.

- S 100 - Verlegung nordwestlich Kamenz
Das gegenwärtige Straßennetz ist nicht in der Lage, die aus der geplanten Gewerbeerweiterung resultierenden Verkehrsmengen aufzunehmen. Daher soll durch die Verlegung der S 100 nordwestlich Kamenz verbunden mit einer Neuordnung des übrigen Staatsstraßennetzes im Raum Kamenz Abhilfe geschaffen werden.
- Anbindung Hoyerswerda an die BAB 13
Neubau bzw. Ausbau eines Autobahnzubringers von Hoyerswerda an die A 13 (B 96 n). Direkte Anbindung Hoyerswerdas an das Autobahnnetz und Landeshauptstadt Dresden und zur Bundeshauptstadt Berlin. Die schnelle Erreichbarkeit von Bundesautobahnen ist ein wichtiges Standortkriterium für Unternehmen.

Ein wichtiges Element in der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur in der Lausitz ist die MILAU als leistungsfähige Ost-West-Verbindung, die durch den Ausbau vorhandener Bundes- und Staatsstraßen den Anschluss an das vorhandene Autobahnnetz im Westen und an einen neuen Übergang nach Polen im Osten herstellt. Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

- LeiLa-Süd / B 169 (als Teil der MILAU)
Die B 169 ist als wichtige Verbindung von Sachsen nach Cottbus ein Herzstück des Straßenverkehrs in der Lausitz. Der Ausbau aller Ortsumfahrungen, der Bau einer zusätzlichen Fahrspur und die Offenhaltung für den LKW-Verkehr sind daher von besonderer Bedeutung.
- Ausbau und Verlängerung der Staatsstraße 94 bis Schwarzheide (als Teil der MILAU)
Der wichtige Lückenschluss und die schnelle Anbindung von Bernsdorf an die A4 und die A13 ist weiter auszubauen und bis Schwarzheide zu verlängern.
- Neue Bundesstraße Leipzig-Weißwasser (als Teil der MILAU)
Eine neue vierspurige Bundesstraße zwischen Hoyerswerda und Weißwasser, inklusive der Ortsumfahrungen, erschließt einen zentralen Teil der Lausitz und ermöglicht für den Raum Hoyerswerda eine schnelle und direkte Anbindung des Fernverkehrshalt Weißwasser.

II. Schienenverkehrsinfrastruktur

Für die Menschen die in der Lausitz leben und arbeiten sind gute und schnelle Bahnverbindungen sehr wichtig. Pendler müssen ihren Arbeitsplatz erreichen, Studenten und Azubis ihren Ausbildungsort. Auch Familien, Kinder und Senioren sind auf ein gutes öffentliches Verkehrsnetz angewiesen. Es muss auch aus der Lausitz möglich sein, in die Metropolen zu pendeln und gleichzeitig die jeweiligen Aufgaben zum Beispiel in den Familien oder im Ehrenamt wahrzunehmen. Denn soziale Beziehungen der Menschen und auch die ganz praktische

Bewältigung des Familienalltags ist nur denkbar in einer von attraktiven und leistungsfähigen Mobilitätsangeboten geprägten Welt. Weniger Zeit auf der Straße oder im Zug bedeutet mehr Zeit für Familie, Freunde, Freizeit und Ehrenamt.

Die Lausitz muss daher mit den Wirtschaftsstandorten Berlin, Dresden und Leipzig mindestens im Stundentakt vernetzt werden, nach Berlin nach Bedarf durchgehend halbstündig. Hier müssen die mitteldeutschen Ballungsgebiete Halle/Leipzig mit den Anschlüssen an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn eine wesentliche Rolle spielen. Das Bahnnetz in Berlin und die Fahrplangestaltung in Berlin und Brandenburg müssen so ertüchtigt werden, dass die derzeitigen Herausforderungen nicht zu Lasten der infrastrukturellen Anbindung der Lausitz gehen.

- Ausbau der Strecke Berlin-Cottbus-Forst

Die Eisenbahnstrecke Berlin-Cottbus-Forst ist ein wichtiger Teil der Schieneninfrastruktur zwischen Berlin und der Lausitz. Eine durchgehende Elektrifizierung sowie ein zweigleisiger Ausbau um eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h zu ermöglichen sind notwendig, perspektivisch auch bis Breslau. Dies wird auch den neuen Flughafen Berlin-Brandenburg für die Menschen in der Lausitz, in Polen und in der Tschechischen Republik deutlich besser erschließen.

- Ausbau der Eisenbahnstrecken Cottbus-Horka-Görlitz-Breslau und Dresden-Görlitz-Breslau

Die Eisenbahntrassen zwischen den Metropolen Dresden bzw. Cottbus und Breslau sind durch Elektrifizierung und vollständigen zweigleisigen Ausbau zu ertüchtigen, um schnelle ICE-Verbindungen zwischen den Städten zu ermöglichen. Eine vorgezogene Elektrifizierung des Abschnitts Horka-Görlitz ist in Erwägung zu ziehen, so dass dadurch eine direkte und schnelle Personenverkehrsverbindung zwischen den Städten Görlitz und Hoyerswerda (als Teilzentrum des Oberzentralen Städteverbundes Bautzen-Görlitz-Hoyerswerda) hergestellt werden kann.

- Fernverkehrsstrecke Berlin-Cottbus-Weißwasser-Görlitz

Ein Fernverkehr auf dieser Strecke würde Berlin und die Lausitz in 45 Minuten verbinden und wäre somit auch für Tagespendler attraktiv. Durch die schnelle Erreichbarkeit des Lausitzer Seenlandes aus Berlin würde gleichermaßen der Tourismus in der Region profitieren. Perspektivisch wäre eine Weiterführung der Verbindung bis nach Breslau sinnvoll. Eine Direktverbindung zum zukünftigen Großflughafen BER ist sicherzustellen. Zu dem Projekt gehören der zweigleisige Ausbau Lübbenau-Cottbus und der Ausbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen.

- Zweigleisige und elektrifizierte Seenland Bahn zwischen Dresden und Senftenberg

Das Lausitzer Seenland ist bereits heute ein touristisches Ziel von großer Bedeutung. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten wird die größte von Menschenhand geschaffene Wasserlandschaft Europas nochmals erheblich wachsen. Dafür ist eine attraktive Schienenverbindung innerhalb des Seenlandes unerlässlich.

- **Bahnlinien Cottbus-Dresden und Cottbus-Leipzig**
Um die großen Zentren in Norden Sachsens und im Süden Brandenburgs durch einen leistungsfähigen SPNV zu erschließen sind die Schienentrassen zwischen Cottbus sowie Dresden bzw. Leipzig für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h zu ertüchtigen.

- **Errichtung von multimodalen Güterverkehrsstandorten in Schwarzheide, Schwarze Pumpe, Elsterwerda und Forst sowie Ertüchtigung der Niederschlesischen Magistrale für den Güterverkehr der Zukunft.**
Neben den Investitionen in den Schienenpersonenverkehr ist auch der Güterverkehr in der Lausitz durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen zu unterstützen. Hierzu zählen neben neuen multimodalen Güterverkehrsstandorten auch Streckenertüchtigungen, z. B. durch Lärmschutzmaßnahmen. Bei der Bestellung zukünftiger Verkehrsleistungen ist auf die bisher für den Kohleabbau genutzte Schieneninfrastruktur für Personen- und Güterverkehr zurückzugreifen.

- **Planung und Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Beschleunigung und Sicherung des SPNV auf der Strecke Falkenberg-Jüterbog (Berlin) mit dem Ziel einer max. Gesamtfahrzeit von Falkenberg nach Berlin Mitte von annähernd 60 Minuten, sowohl in direkter Verbindung als auch mit Umstieg in Jüterbog, sowie im Stundetakt.**
Die Strecke ist einspurig, mit Güter- und Personenverkehr belegt, mit geringen Geschwindigkeiten befahren. Sie hat jedoch erhebliches Pendlerpotential. Die Fahrtzeiten sind derzeit entsprechend des Zweistunden Taktes häufig nicht mit der Arbeitszeit in Berlin kompatibel.

- **Zeitnahe Einbindung des Bahnhofes Falkenberg/Elster, einschließlich des Güterbereiches am Bahnhof Uebigau, in das System der Elektronischen Stellwerke. Normgerechter Ausbau des Falkenberger Personenbahnhofs.**
Eine Einbindung des Standortes in eine elektronische Steuerung der Verkehre ist zur wirtschaftlichen Optimierung der innerbetrieblichen Abläufe und deren Übergang in die weiterlaufende Verteilung über das DB Netz, standortsichernd. Diese Maßnahme kann, im Falle der Erstellung eines ESTW im Raum Falkenberg, auch zur Beschleunigung und Sicherung des SPNV im Abschnitt Falkenberg-Jüterbog beitragen.

Dezember 2018