

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN • Sächsischer Landtag • 01067 Dresden  
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr  
Herrn Staatsminister  
Martin Dulig

Franziska Schubert  
Fraktionsvorsitzende

Bernhard-von-Lindenau-Platz 1  
01067 Dresden

Telefon: 0351/ 493 4812  
Telefax: 0351 / 493 48 09

franziska.schubert@slt.sachsen.de

Dresden, den 7. September 2023

## **Stellungnahme der Fraktion BÜNDNISGRÜNE zum Thema Streckenreaktivierung**

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

Bezug nehmend auf den Streckenreaktivierungs-Beratungstermin mit den verkehrspolitischen Sprechern am 05. September 2023 wende ich mich an Sie, um die Position der Fraktion BÜNDNISGRÜNE schriftlich mitzuteilen.

Die Fraktion teilt das besprochene Vorgehen in Bezug auf die Oberlausitzer Strecken nicht.

Unser Vorschlag, welcher die Problematik des Erwartungsmanagements berücksichtigt, lautet wie folgt:

- Eine dauerhafte Reaktivierung der Strecke Löbau-Ebersbach wird angestrebt.
- Eine Weiterverfolgung des Reaktivierungsvorhabens Oberoderwitz-Niedercunnersdorf wird angegangen. Ich signalisiere hier, dass über Betreibermodelle oder Teststreckencharakter Gesprächsbedarf besteht und konkrete Vorüberlegungen von Akteuren aus der Region bestehen. Ich weise außerdem auf die Weltkulturerbe-Bewerbung Herrnhuts hin. Die Investitions- und Betriebskosten sind uns bewusst.
- Für beide Strecken werden die nächsten Planungsschritte, Leistungsphasen 1 und 2, umgesetzt.

Die Einleitung weiterer Schritte, wie der standardisierten Bewertung, wird auf Basis dieser Planungsergebnisse gemeinsam mit dem Landkreis Görlitz getroffen.

Wir begrüßen Ihr Angebot sehr, sich beim EBA und der DB Netz dafür einzusetzen, dass das Planfeststellungsverfahren zum Gleisrückbau der Herrnhuter Strecke ruhend gestellt wird. Landrat Meyer hat erst heute eine entsprechende Mitteilung nochmals verfasst.

Warum unterstützen wir weitere Planungen der beiden Oberlausitzer Strecken?

Beide Strecken haben zusammen mit 5,8 Mio. Personenkilometern ein hohes Fahrgastpotential und würden 1,7 Mio. Autokilometer vermeiden:

- Die Reaktivierung beider Strecken generiert erhebliches Fahrgastpotential für die gesamte Region bis nach Bautzen-Zittau-Görlitz: 19.000 zusätzliche Personenkilometer pro Werktag und 5,8 Mio. Personenkilometer pro Jahr.
- Das Fahrgastpotential pro Streckenkilometer ist deutlich besser als bei einer Reaktivierung der Strecke Marienberg-Pockau-Lengefeld (auf den Untersuchungsraum bezogen, wie es die standardisierte Bewertung vorsieht – siehe vormals vom FB Verkehr übersandte Dokumente).
- Durch die sehr guten Reisezeiteinsparungen (Görlitz-Ebersbach minus 35 Minuten oder Obercunnersdorf-Zittau minus 28 Minuten) werden die Zugverbindungen deutlich attraktiver und im Vergleich zum Auto konkurrenzfähig, sehr viele Autofahrten (1,7 Mio. Personenkilometer pro Jahr) und CO<sub>2</sub>-Emissionen könnten vermieden werden.

Ein resilientes Eisenbahnnetz hat überregionale Bedeutung und stärkt die Strukturwandelregion:

- Die Bedeutung eines resilienten Eisenbahnnetzes zeigt der aktuelle Umleitungsverkehr über den Abschnitt Löbau-Ebersbach, welcher die Strecke für viele NutzerInnen attraktiver macht, da ohne Umstieg von Zittau nach Dresden.
- Die Reaktivierung hätte enorme überregionale Wirkung über die bessere Anbindung bis Zittau (Liberec) oder Görlitz. Die Strecken könnten Ausweichstrecken der Verbindung Dresden-Prag sein, da die Modernisierung Prag-Liberec angedacht ist.
- Zudem muss die Strecke auch für den Güterverkehr mitgedacht werden, hier wurden zwar erste Befragungen durchgeführt, aber Potenziale noch nicht konkret ermittelt.
- Die Reaktivierung würde einen sehr attraktiven ÖPNV/SPNV mit sich bringen: Aufschwung für die Strukturwandelregion.
- Die Weltkulturerbe-Bewerbung Herrnhuts wird voraussichtlich erfolgreich sein. Es braucht auch vor dieser Entwicklung dort wieder Schienenverkehr.
- Es gibt Überlegungen, wie alternativ Verkehr auf der Strecke organisiert werden kann, u. a. mit der Hochschule Zittau/Görlitz laufen Ideen in Bezug auf autonomes, schienengebundenes Fahren (Teststrecke).

Die Finanzmittel für die weitere Planung sind verfügbar – allein BGR stockte im Rahmen der Haushaltsverhandlungen den Streckenreaktivierungstitel auf:

- BGR hat zusätzlich 1,2 Mio. € in Haushalt 2023/24 eingestellt + 2,6 Mio. Euro VEs in 2025 bis 2027.
- Die Planung der Leistungsphasen 1 und 2, sowohl für die Strecke Marienberg-Pockau-Lengefeld, als auch für Löbau-Ebersbach und Oberoderwitz-Niedercunnersdorf sind entsprechend aus dem BGR-Haushaltstitel finanzierbar (ca. 3,38 Mio. Euro – frühestens fällig in 2025).

Meine Fraktion erwartet, dass die von uns eingebrachten Mittel auch entsprechend unserer Zielsetzung Verwendung finden.

Lieber Martin Dulig,

das Eisenbahnnetz in der Oberlausitz war eines der dichtesten in der Welt bis es um die Jahrtausendwende massiv ausgedünnt wurde – und nach der „Wende“ zahlreiche Streckenstilllegungen die Menschen bis heute beschäftigen.

Lassen Sie uns gemeinsam einen Schritt zur Stärkung der Region gehen und beide Strecken weiter betrachten, um zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen eine Reaktivierung sinnvoll sein kann. Mit einer Planung unter Vorbehalt und Einbindung der Region bei der späteren Entscheidung werden weder Tatsachen hinsichtlich einer Reaktivierung geschaffen, noch zu hohe Erwartungen geweckt oder Regionen zwangsbeglückt. Aber es werden auch keine Chancen vertan.

Mit der Vorgehensweise in Bezug auf die übrigen Streckenreaktivierungen sind wir einig.

Es grüßt Sie kollegial und herzlich,



Franziska Schubert  
Fraktionsvorsitzende BÜNDNISGRÜNE im Sächsischen Landtag