

für die 77. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien am 30. März 2023

TOP 9: Beteiligung des ZVON am Projekt „Rail2L – Die Lausitz am Zug: Moderne Züge auf neuen Wegen durch das Seenland“

Die Verbandsversammlung hat beschlossen:

- 1. Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) beschließt, sich am Projekt „Rail2L – Die Lausitz am Zug: Moderne Züge auf neuen Wegen durch das Seenland“ (kurz „Rail2L“) zu beteiligen.**
- 2. Der ZVON teilt dieses dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) bis 14.04.2023 mit. Damit besitzt der ZVOE die Grundlage, den Projektvorschlag, den der ZVOE bei der Sächsischen Agentur für Strukturentwicklung (SAS) unter dem Titel „Rail2L“ bereits eingereicht hat, entsprechend zu erweitern.**
- 3. Für die Erweiterung des Projektvorschlages „Rail2L“ gelten folgende Bedingungen:**
 - (1) Es sind drei Triebwagen mit batterieelektrischem Antrieb (BEMU) zu beschaffen, die auf der Strecke Görlitz – Hoyerswerda (RegionalBahn-Linie 64 [RB 64]) eingesetzt werden.**
 - (2) Der Einsatz dieser Triebwagen erfolgt beginnend zum Fahrplanwechsel Dezember 2030. Unabhängig davon ist zu prüfen, ob unter Beachtung des bis 2030 mit der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) bestehenden Verkehrsvertrages ein früherer Einsatzbeginn möglich ist.**
 - (3) Im Bahnhof Görlitz ist die für den BEMU-Einsatz notwendige Ladeinfrastruktur zu beschaffen. Diese Maßnahme muss unter Beachtung der noch zu erfolgenden Gesamt-Elektrifizierung des Bahnhofes Görlitz aufwärtskompatibel sein.**
 - (4) Es ist zu prüfen, ob die derzeit nicht im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bediente Strecke Niesky – Horka – Rothenburg in das Projekt „Rail2L“ einbezogen wird. Dabei sind neben den zu erwartenden Kosten auch die Verkehrspotentiale bei einer Anbindung der Hochschule der Sächsischen Polizei in Rothenburg besonders zu berücksichtigen. Die Ergebnisse sind der Verbandsversammlung bis Ende 2023 vorzulegen.**
 - (5) Sollte das Prüfergebnis positiv ausfallen, sind im Projekt „Rail2L“ zwei zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen. Im Weiteren ist die Strecke Horka – Rothenburg auf der Grundlage des Projektes „Rail2L“ so auszubauen,**

dass der SPNV in einer angemessenen Qualität erbracht wird. Dazu zählt u. a. eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

(6) Die SPNV-Bestellung und -Finanzierung auf der Strecke Görlitz – Hoyerswerda erfolgt zwischen ZVOE und ZVON spätestens ab Fahrplanwechsel Dezember 2030 nach dem Territorialprinzip.

Sachdarstellung:

Die ZVON-Verbandsversammlung hat sich in ihrer Sitzung am 24.03.2022 unter TOP 9 mit dem Thema „Alternative Fahrzeugantriebe im SPNV“ beschäftigt (vgl. Informationsvorlage als Anlage 1).

Die damalige Darstellung wurde mit folgendem wesentlichen Ziel zusammengefasst:

„Für den ZVON besteht analog zum VVO die Absicht, beim Abschluss neuer Verkehrsverträge einen Systemwechsel in der Antriebstechnologie der Eisenbahnfahrzeuge für den normalspurigen SPNV anzustreben.“

Auf der Grundlage dieses Ziels soll nunmehr in einem ersten Schritt dieser Systemwechsel für die Eisenbahnverbindung Görlitz – Hoyerswerda (RB 64) beschlossen werden.



Dabei sind folgende Gründe maßgeblich:

- 1. Die infrastrukturellen Bedingungen der Eisenbahnverbindung Görlitz – Hoyerswerda ermöglichen bereits heute den Einsatz von Triebwagen mit alternativen Antrieben.**

Die Verbindung Görlitz – Hoyerswerda (70 km) ist im Abschnitt Hoyerswerda – Niesky – Abzweig Särichen seit 2018 elektrifiziert (48 km), sodass der Einsatz von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben (BEMU) auf der Gesamtstrecke zwischen Görlitz und Hoyerswerda möglich ist.

- 2. Die Fördermöglichkeiten im Zusammenhang mit dem Strukturwandel in der Lausitz ermöglichen die Beschaffung entsprechender Triebwagen.**

Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) hat für seinen Zuständigkeitsbereich einen Projektvorschlag bei der Sächsischen Agentur für Strukturentwicklung (SAS) unter dem Titel „Rail2L“ eingereicht, der um die Verbindung Görlitz – Hoyerswerda erweitert wird (vgl. Anlage 2). Entsprechende Gespräche zwischen ZVON, VVO und SAS haben bereits stattgefunden.

Nachfolgend ausführlichere Anmerkungen zu den unter Nr. 3 des Beschlusstextes aufgeführten Bedingungen:

Zu (1):

Die Anzahl der zu beschaffenden drei Fahrzeuge ergibt sich aus dem geplanten Betriebskonzept, welches für diese Strecke ein stündliches Angebot vorsieht (zwei Fahrzeuge im Regelbetrieb plus ein Reservefahrzeug).

Zu (2):

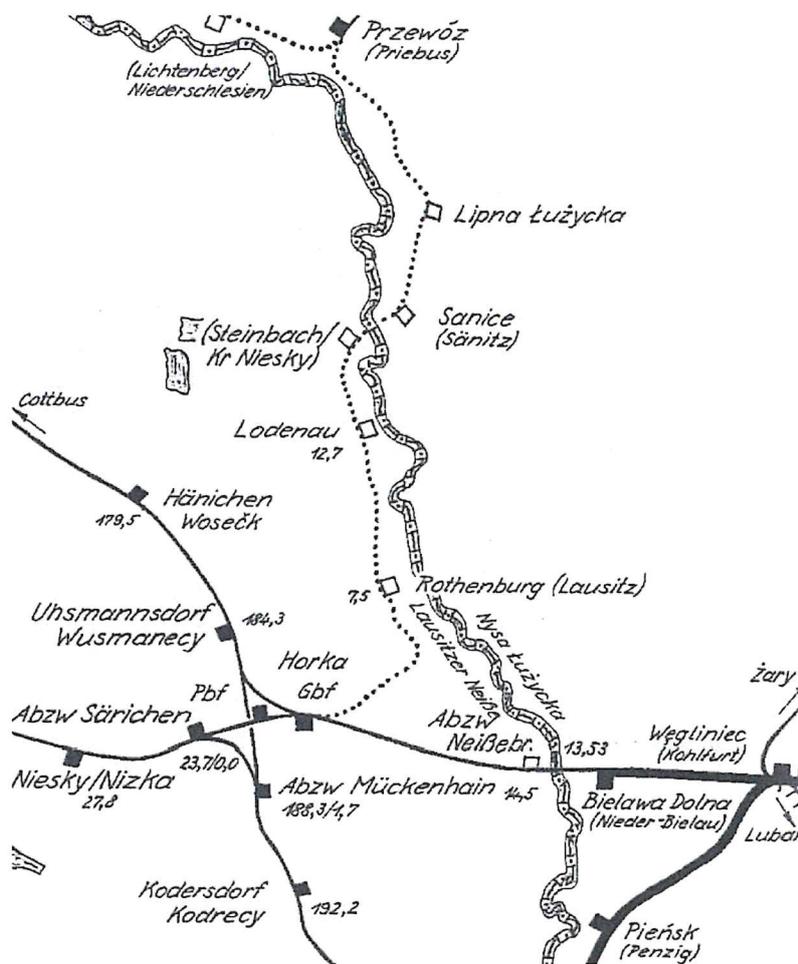
Der mit der ODEG bestehende Verkehrsvertrag endet im Dezember 2030. Spätestens zu diesem Zeitpunkt erfolgt die Umstellung auf den BEMU-Einsatz. Da jedoch bereits heute die infrastrukturellen Voraussetzungen für den BEMU-Einsatz ermöglichen, ist unter Beachtung des ODEG-Vertrages zu prüfen, ob ein zeitlich früherer Einsatz der BEMUs möglich ist.

Zu (3):

Der BEMU-Einsatz ist unter Berücksichtigung der heute vorhandenen Speichermöglichkeiten auf einer Strecke von ca. 60 km möglich, ohne dass ein Nachladen erforderlich ist. Gleichwohl sind zur Sicherheit bzw. im Fall längerer Standzeiten (z. B. Nachtabstellung) im Bahnhof Görlitz entsprechende Ladeeinrichtungen zu errichten. Diese Einrichtungen müssen (vom Infrastrukturbetreiber DB Netz) so errichtet werden, dass sie aufwärtskompatibel zu der noch zu erfolgenden Gesamtelektrifizierung des Bahnhofes Görlitz sind.

Zu (4):

Im Bahnhof Horka Gbf zweigt die Eisenbahnstrecke nach Rothenburg ab, die bis 1945 über die Neiße bis Priebus (heute Przewóz) führte.



Diese Strecke ist im Abschnitt Horka – Lodenaу noch vorhanden, jedoch derzeit nicht befahrbar. Der Personenverkehr wurde 1958 eingestellt. Die Strecke wurde bis zur Sperrung im Güterverkehr (v. a. zur Bedienung des Flugplatzes Rothenburg) und für Sonderzugfahrten genutzt. Es gibt seitens des Betreibers Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) gemeinsam mit der Stadt Rothenburg Bestrebungen, die Befahrbarkeit der Strecke in nächster Zeit herzustellen, so dass ggf. im Frühjahr 2023 wieder Zugfahrten möglich wären.

Die Strecke führt nördlich des Bahnhofes Rothenburg direkt an der Hochschule der Sächsischen Polizei sowie dem örtlichen Schulzentrum vorbei. Insofern bestehen vom Grundsatz her Verkehrspotentiale,

die u. U. durch einen regelmäßigen SPNV sinnvoll erschlossen werden können.

Zu (5):

Der unter (4) dargestellte Sachverhalt ist noch v. a. hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Bedeutung zu untersuchen. Wesentliche Grundlage für die Untersuchung ist ein attraktiver SPNV, der mindestens eine zweistündliche Bedienung sowie eine Reisegeschwindigkeit von 80 km/h erfordert. Im Ergebnis dieser Untersuchung ist eine Entscheidung zur Zukunft der Eisenbahnverbindung (Niesky –) Horka – Rothenburg zu treffen. Je nach Ergebnis ist der Projektvorschlag „Rail2L“ zu ändern. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen der Versammlung bis Ende 2023 vorgelegt werden.

Zu (6):

Der VVO hat mit Wirkung zum Fahrplanwechsel am 12.12. 2004 den SPNV in seinem Zuständigkeitsbereich Hoyerswerda – Lohsa – Verbandsgrenze (ca. 20 km) abbestellt. Diese Abbestellung erfolgte damals nicht im Einvernehmen mit dem ZVON. Der ZVON vertrat damals und heute die Ansicht, dass die Verbindung Görlitz – Hoyerswerda als wichtiger Bestandteil des Oberzentralen Städteverbundes Görlitz/Hoyerswerda/Bautzen im SPNV zu bedienen ist.

Seit dem Fahrplanjahr 2005 übernimmt der ZVON die Bestellung der gesamten RB 64. Der finanzielle Zusatzaufwand für den ZVON liegt für die ca. 150.000 zusätzlichen Zugkilometer derzeit bei ca. 1,4 Mio. € je Jahr. Diese Situation ist unter verschiedenen Gesichtspunkten dauerhaft nicht angemessen und bedarf einer grundlegenden Änderung.

Die Bedeutung der Eisenbahnverbindung Görlitz – Hoyerswerda hat unter Beachtung des Strukturwandels in der Lausitz nochmals zugenommen. Diese Verbindung liegt zentral im Fördergebiet des Strukturwandels („Kernbetroffenheit“) und ist demzufolge auch prädestiniert für das Projekt „Rail2L“.

An dieser Stelle wird darauf verwiesen, dass der VVO die Bedeutung der (besseren) Eisenbahnerschließung der (gesamten) Lausitz auch in seinen eigenen Argumentationen verwendet. Beispielhaft ist auf die VVO-Sachdarstellungen zum Projekt „Rail2L“ im VVO-Entscheidungspapier „Vorbereitung des Einsatzes innovativer SPNV-Fahrzeuge im Lausitzer Revier“ (vgl. z. B. S. 9).

Insoweit steht es aus der Sicht des ZVON außer Frage, dass der VVO dieser Verantwortung und dieser Aufgabe – auch unter Beachtung der gemeinsamen Realisierung des Projektes „Rail2L“ – nunmehr nachkommen muss. Spätestens ab Fahrplanwechsel Dezember 2030 ist daher bei der Bestellung und Finanzierung der Verkehrsleistungen auf der Strecke Görlitz – Hoyerswerda das Territorialprinzip zwischen VVO und ZVON anzuwenden.

Weitere Sachdarstellungen erfolgen mündlich.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Informationsvorlage vom 24.03.2022

Anlage 2: VVO-Antrag „Rail2L“

Abstimmungsergebnis:

Ja	3
Nein	0
Stimmenthaltung	0



Udo Witschas
Landrat und Verbandsvorsitzender

30.03.2023