

Läuft!? – Fünf Jahre „Neue Horkaschiene“



VON FELIX BÜHRDEL

Vor gut fünf Jahren, am 9. Dezember 2018, wurde nach teilweise achtjähriger Sperrung der Zugverkehr auf der „Niederschlesischen Magistrale“ (Hoyerswerda –) Knappenrode – Niesky – Horka Gbf – Węglińiec (Kohlfurt) [PL] wiederaufgenommen. An die alte „Horkaschiene“ erinnert seitdem nicht mehr viel. Wir blicken zurück auf den langen Weg bis hin zur modernen internationalen Gütermagistrale, machen uns ein Bild vom aktuellen Zustand und schauen dabei, ob die Strecke durch die Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft vielleicht immer noch Ziel für Eisenbahnfreunde sein kann. Ein kurzer Blick in die Zukunft sowie eine Betrachtung ungenutzter Potenziale runden den Bericht ab.

Rückblick

Am 01.06.1874 eröffnete die Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft die Bahnstrecke Falkenberg – Kohlfurt. 1875 wurde die Fortsetzung nach Wittenberg in Betrieb genommen und somit eine Verbindung zwischen den Städten Magdeburg und Breslau hergestellt. Da die neue Strecke weitgehend durch dünn besiedeltes Gebiet verlief und somit nie sonderlich großes Fahrgastaufkommen hatte, warf die junge Gesellschaft nie hohe Gewinne ab. Der Güterverkehr profitierte dagegen von den günstigen Trassierungsparametern mit geringen Neigungsverhältnissen und begründete den Ruf als Gütermagistrale. Insbesondere Steinkohle aus Schlesien war (und ist) ein wichtiges Transportgut. 1882 übernahm schließlich die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) die Betriebsführung.

Eine Zäsur in der Geschichte der Niederschlesischen Magistrale stellte das Ende des Zweiten Weltkriegs dar: Zum einen teilte fortan die Neiße die Strecke in einen polnischen und einen deutschen Teil, zum anderen musste das zweite Gleis im deutschen Abschnitt als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut werden. Während der grenzüberschreitende öffentliche Personenverkehr mit der Grenzziehung Geschichte war, entwickelte sich der Güterverkehr spätestens nach Abschluss eines deutsch-polnischen Eisenbahngrenzabkommens im Jahr 1955 wieder aufwärts. Der Personenverkehr profitierte dagegen von der 1953 in Betrieb gegangenen Verbindungskurve Abzweig Särichen – Abzweig Mückenhain, die sogar Eilzüge Magdeburg – Görlitz über Niesky ermöglichte. Grenzüberschreitend verkehrten zudem täglich drei Dienstpersonenzüge für das Bahn- und Zollpersonal. Ein solcher Dienstpersonenzug kollidierte am 03.12.88 bei Zentendorf unweit der Grenze im Bereich der heutigen Systemtrennstelle mit einem entgegenkommenden Güterzug, wobei acht Eisenbahner starben. Unglücksursache war Bremsversagen beim Güterzug. Mit der politischen Wende 1990 brach der Güterverkehr ein, erholte sich aber recht schnell wieder, sodass 2001 der zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung beschlossen wurden. Während die polnische Seite die Realisierung des Ausbaus innerhalb des ursprünglichen Zeitrahmens bis zum 23.03.06 abschließen konnte, begannen die Arbeiten im deutschen Teil erst im Dezember 2010 mit der Sperrung des Abschnitts Knappenrode – Uhyst (Spree) für die Sanierung der rutschungsgefährdeten Kippenflächen rund um den Bahnhof Lohsa. Der modernisierte, dabei aber

seiner Verkehrsstation beraubte Bahnhof Knappenrode ging schließlich 2014 in Betrieb. Im gleichen Jahr wurde mit den Bauarbeiten im Abschnitt Horka Gbf – Grenze DE/PL begonnen, und es erging der Planfeststellungsbeschluss für den 37 km langen Abschnitt Knappenrode – Niesky. Nachdem das erste neue Gleis zwischen der neuen Unterführung bei Biehain, östlich von Horka Gbf, und der alten Grenzbrücke verlegt war, wurde die Neißebrücke ab Februar 2015 abgebrochen und anschließend mit dem Neubau begonnen. Im November 2015 startete der Rückbau der alten Gleisanlagen zwischen Lohsa und Niesky. Bemerkenswert dabei ist, dass die Baustellenlogistik zu einem überwiegenden Teil per Bahn abgewickelt wurde. Im Dezember 2016 konnte schließlich der grenzüberschreitende Zugverkehr wieder aufgenommen werden, vorerst allerdings noch im Dieselbetrieb. Schließlich wurde im September 2017 auch noch das letzte alte Streckenstück Niesky (einschließlich) – Horka Gbf (ausschließlich) in Angriff genommen. Der Waggonbau Niesky als damals noch wichtiger Güterverkehrskunde musste damit über das Baugleis von Knappenrode aus bedient werden, wofür jeweils an Samstagen „Profilmessfahrten“ als Vorzug zum sonntäglichen Nahgüterzug mit einem speziellen Skl-Anhänger durchgeführt werden mussten. Am 03.12.18 (und damit genau 30 Jahre nach dem schweren Zugunglück von Zentendorf) konnte die komplette Strecke (Hoyerswerda –) Knappenrode – Niesky – Horka Gbf – Węglińiec nach Abschluss des Streckenausbaus wiedereröffnet werden. Der offizielle Eröffnungszug wurde dabei aus einem Doppelstockzug von DB Regio gebildet, der von EU46-514 (Vectron der PKP Cargo) auf der Ostseite sowie 112 148

*Eine Akiem-186 mit einem Kesselzug überquerte am Abend des 29.06.20 die neue Neißebrücke in Richtung Deutschland.
Foto: Felix Bührdel*



193 894 von Captrain hatte am 15.07.23 den Bahnhof Węglińiec verlassen und rollte anschließend mit ihrem Kalkzug für die deutsche Stahlindustrie durch die tiefen Wälder der niederschlesischen Heide Landschaft. Foto: Felix Bührdel

der DB Regio (Westseite) bespannt war. Somit kam es zu der einmaligen Bespannung eines (Personen-)Zuges mit führender Wechselstrom-E-Lok unter polnischer Gleichstromfahrleitung! Für die Traktion sorgte gleichwohl der schiebende Vectron. Mit der Wiederinbetriebnahme nahm auch die RB 64 Görlitz – Hoyerswerda ihren Dienst wieder auf, nachdem Reisende zwischen den beiden Städten seit 2010 mit (abschnittweisem) Schienenersatzverkehr und deutlich längeren Fahrzeiten hatten zurechtkommen müssen. Zwischenzeitlich stand die Reaktivierung für den Personenverkehr sogar ganz in Frage; da die neuen Bahnsteige aber bereits im Entstehen waren und Sachsen den Bau mit einem Millionenbetrag unterstützte, um die Strecke für bis zu 160 km/h zu ertüchtigen, was nur durch den Personen(fern)verkehr genutzt werden könnte, gab man sich am Ende doch nicht die Blöße, der Bevölkerung eine Steuergeldverschwendung in Größenordnungen erklären zu müssen. Anlässlich der Betriebsaufnahme erfolgte sogar die Taufe der RB 64 auf den Namen „Seenland-Neiße-Shuttle“, der sich allerdings nie durchsetzen konnte und bald wieder verschwand.

Eine Reise von West nach Ost

Die gedankliche Reise auf der Niederschlesischen Magistrale startet in Hoyerswerda. Die Glanzzeiten dieses Bahnhofs sind inzwischen lange vorüber – das frühere Betriebswerk ist teilweise abgerissen, teilweise verkauft. Im nördlichen Teil des Bw-Geländes ist der Prototyp-Triebwagen VT 4.12.01 in einen Dornröschenschlaf gefallen. Südlich der

Bahnsteige wurde vor nicht allzu langer Zeit der Güterschuppen abgerissen. Doch zumindest für die Verkehrsstation gibt es auch gute Nachrichten, denn im März startet der Neubau des Bahnsteigtunnels, der endlich auch einen barrierefreien Zugang mittels Aufzügen zu den Bahnsteigen ermöglicht. Zudem sollen die Bahnsteige sowie die Bahnsteigdächer erneuert werden.

Die Trasse verlässt den Bahnhof Hoyerswerda in östliche Richtung und quert wenig später die Schwarze Elster. Bei Kilometer 70,2 und somit gute 2,5 km vom Ausgangsbahnhof entfernt, wird der Haltepunkt Hoyerswerda-Neustadt erreicht. Der Haltepunkt, der erst zu DDR-Zeiten zwecks Erschließung des gleichnamigen Neubauviertels entstanden war, wird noch immer von jeweils einem DB-Pluspunkt je Bahnsteig dominiert. Wenige Meter hinter dem Haltepunkt gab es bis 2019 eine niveaugleiche Querung der B 96, nach Freigabe der Umgehung von Hoyerswerda wurde der Bahnübergang ersatzlos zurückgebaut. Weiter geht es schnurgerade zunächst entlang von Kleingärten (südlich der Bahn) und Industriebauten (nördlich der Bahn), später durch ein ausgedehntes Waldgebiet bis zum Bahnhof Knappenrode, der abseits des namensgebenden Ortes liegt und nur noch als Betriebsbahnhof dient. Rechterhand befindet sich noch ein Ausweichgleis, doch die anschließenden Freiflächen lassen erahnen, dass der Bahnhof einst wesentlich mehr Gleise hatte. Am südöstlichen Bahnhofsende zweigt linkerhand die Bahnstrecke nach Spreewitz/Graustein, rechterhand die

heute nur noch bis Caminau befahrbare Strecke nach Bautzen ab.

Einen guten Kilometer weiter quert die Niederschlesische Magistrale die frühere Verbindungsspanne zwischen den beiden im Bahnhof Knappenrode abgehenden Strecken. Wiederum einen guten Kilometer weiter lässt sich in Fahrtrichtung rechts durch die Bäume das Unterwerk Lohsa erahnen, das die Versorgung der Niederschlesischen Magistrale mit Bahnstrom sicherstellt. Kurz nach Passieren eines Bahnübergangs in Höhe des Unterwerks weicht der Wald zumindest auf der Südseite, zudem wechselt die Strecke aus einem Einschnitt auf einen Damm und wendet sich nach Südost. Damit ist gleichzeitig der Beginn des seit 1961 befahrenen Neubauabschnittes erreicht, mit dem der Tagebau Werminghoff III/Lohsa, östlich von Lohsa gelegen, umgangen wurde. Interessanter Fakt am Rande: Während der „neue“ Bahnhof südlich des Ortes im Zuge des Ausbaus der Niederschlesischen Magistrale von der Landkarte getilgt wurde, ist zumindest das „alte“ Bahnhofsgebäude an der S 108 mitten im Ort noch erhalten und dient heute als Restaurant. Kurz vor dem jetzigen Haltepunkt Lohsa, der wiederum weiter vom Ort entfernt liegt als seine Vorgänger, wird einer der landschaftlich schönsten Abschnitte unmittelbar am Speicherbecken Lohsa (auch als Silbersee bezeichnet) passiert. Insbesondere während der Ginsterblüte ist er auch für Fotografen ein lohnendes Ziel, wobei allerdings die bergbaubedingten Betretungsverbote befolgt werden sollten. Der Streckenabschnitt im Bereich Lohsa

bereitete den mit dem Ausbau betrauten Ingenieuren einiges Kopfzerbrechen, denn der Untergrund im Randbereich des ehemaligen Tagebaus Werminghoff II erwies sich als sehr instabil. Während der Sanierung, die hier bereits ab 2010 – und somit vier Jahre vor dem Baubeginn in den östlicher gelegenen Abschnitten – begann, kam es zu mehreren teils größeren Rutschungen, sodass zeitweise sogar die Rückverlegung auf die ursprüngliche Trasse von vor 1961 diskutiert wurde. Im Zuge der Bergbausanierung organisierte die verantwortliche Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV) zudem den Umzug eines Stahl- und Rohrhandels, der über einen vom Bahnhof Lohsa ausgehenden Gleisanschluss verfügte. Einen solchen erhielt das Unternehmen auch an seinem neuen Standort nördlich von Weißkollm, allerdings wird dieser ebenso wenig wie sein Vorgänger am alten Standort genutzt...

Nach dem Haltepunkt Lohsa wird die rechterhand liegende Ortschaft Litschen passiert, die sich allerdings hinter Lärmschutzwänden versteckt. Ebenso hinter Lärmschutzwänden verschwunden ist Driewitz, etwa einen Kilometer weiter, wo die nach Südwesten ausschwenkende Neubaustrecke von 1961 ihren südlichsten Punkt erreicht. In nordöstliche Richtung führt die Bahn nun durch ein Waldgebiet, bevor sie in Höhe der kleinen Gemeinde Drehna (natürlich mit Lärmschutzwänden gesichert) zunächst die ursprüngliche Trasse und dann Uhyst (Spree) erreicht. Wer den Ort bzw. den Bahnhof von früher kennt, wird sich erschrocken abwenden: Nur ein Haltepunkt in etwas ostwärts zum Bahnübergang verschobener Position ist geblieben, und der Ort wird ebenso wie das frühere Bahnhofsgebäude und der Wasserturm mittels trister grauer Lärmschutzwände abgeriegelt. Selbst die Spree, die auf einer Stabbogenbrücke gequert wird, ist nicht zu sehen.

Erneut folgt dann ein längeres Waldgebiet, das sich bis zum nächsten Haltepunkt Klitten zieht. Obwohl der Bärwalder See über gut anderthalb Kilometer Streckenlänge nur reichlich 100 m nördlich der Bahn liegt, ist er vom Zug aus fast nicht zu sehen. Mit seiner Fläche von 13 km² ist das geflutete Restloch des namensgebenden Tagebaus der größte See Sachsens. Das Bahnhofsgebäude von Klitten existiert weiterhin, betrieblich ist allerdings auch hier nur mehr ein Haltepunkt geblieben, der sich (natürlich) hinter Lärmschutzwänden versteckt. Durch diese sind frühere Fotomotive wie am Posten 45 oder mit der Klittener



Kirche im Hintergrund leider nicht mehr umsetzbar. Dafür gibt es nun östlich des Ortes einen etwa einen Kilometer langen freien Abschnitt, der zu Foto- und Videoaufnahmen einlädt. Auf den folgenden Kilometern bis Mücka umschließt wieder ein längeres Waldgebiet die Niederschlesische Magistrale, innerhalb dessen die beiden Überleitstellen Klitten West und Klitten Ost liegen. In Mücka dient ein Haltepunkt aus den auch von den anderen Stationen bekannten Betonteilen dem Personenverkehr. Die Station befindet sich am Bahnübergang der S 121 und somit am westlichen Ende des einstigen Bahnhofs. Zum Ort hin begleitet eine Lärmschutzwand die Bahn, während auf der gegenüberliegenden Seite Gleisreste

und eine größere Lagerhalle daran erinnern, dass hier einst landwirtschaftliche Güter umgeschlagen werden konnten. Nach Mücka folgt zunächst ein rund 400 m langer offener Abschnitt, bevor sich ein weiteres Waldstück anschließt. Innerhalb dessen liegen mehrere Teiche direkt an der Strecke und lassen erahnen, warum diese Gegend als „Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft“ bezeichnet wird. Ebenfalls in dem Waldstück liegt die Ausweichanschlussstelle Quitzdorf, wo eine rund 3,5 km lange Anschlussbahn in südöstliche Richtung abzweigt. Rund einen Kilometer weiter folgt der Haltepunkt Petershain – wie gewohnt vom Ort durch Lärmschutzwände abgeriegelt. Auf den folgenden Kilometern wechseln sich

Der Eröffnungszug am 03.12.18 mit 112 148 unter „unpassender Spannung“ kurz vor der Systemtrennstelle auf der Fahrt von Wegliniec nach Niesky, wo die Eröffnungsfeier für die neue Horkaschiene stattfinden sollte.
Foto: Niels Kunick



261 045 von DB Cargo verließ am 19.11.17 die Wagenübergabestelle des Waggonbaus Niesky über die provisorische Anbindung ins Baugleis Richtung Knappenrode. Abgeholt wurden Autotransport- und Schiebewandwagen, zwei Spezialgebiete der Nieskyer.
Foto: Felix Bührdel



232 567 brachte am 12.02.15 den letzten Zug mit neuen Schwellen für den Abschnitt Neißebrücke – Biehain und rollte nach der Entladung mit dem leeren Zug, welcher der allerletzte über die alte Neißebrücke war, gen Węgliniec. Von dort gin es über Zgorzelec und Görlitz zurück nach Cottbus. Die Aufnahme auf S. 3 erlaubt einen Vergleich zwischen alter und neuer Brückenkonstruktion. Foto: Felix Bührdel

Feld- und Waldgebiete ab, bevor nach dem Passieren des Ortes See erneut ein größeres Waldgebiet beginnt. Dieses endet nach der Unterquerung der B 115 und somit kurz bevor sich linkerhand ein Blick auf das Gelände des Waggonbau Niesky eröffnet. Wenige Augenblicke später folgt der Bahnhof Niesky, der neben den beiden durchgehenden Hauptgleisen zwei Überholgleise auf der Nordseite und weitere Abstellgleise im Bereich der Ladestraße auf der Südseite aufweist. Das Empfangsgebäude wird durch ein regionales Omnibusunternehmen genutzt und soll in den nächsten Jahren umfangreich umgebaut werden (s. *BAHN-REPORT* 1/24, S. 63). Natürlich wurden auch hier wieder reichlich Lärmschutzwände aufgestellt... Hinter Niesky durchqueren die Züge ein weiteres Mal ein Waldgebiet, bevor sich die Landschaft öffnet und der Abzweig Särichen passiert wird. Während die Personenzüge hier die Magistrale nach Süden in Richtung Görlitz verlassen, rollt der Güterverkehr meist auf der Hauptstrecke weiter. Die unmittelbar folgende Gemeinde Horka wird auf einem Bahndamm und eingerahmt von den bekannten Lärmschutzwänden passiert, sodass die Kreuzung mit der Bahnstrecke Cottbus – Görlitz deshalb nur am Empfangsgebäude von Horka Personenbahnhof auszumachen ist. Horka Güterbahnhof folgt rund einen Kilometer weiter östlich. Vier Überhol- und fünf Lokabstellgleise an beiden Bahnhofsenden sowie zwei längere Abstellgleise stehen neben den beiden Hauptgleisen für den Güterverkehr zur Verfügung. Das Geschehen im Bahnhof lässt sich dabei sehr gut von der Brücke der S 121 (die uns in Mücka bereits begegnet ist) verfolgen. Die Brücke ersetzt die beiden Bahnübergänge, die den alten Bahnhof an beiden Köpfen einst prägten. Noch immer wird Horka Gbf für Lok- bzw. Personalwechsel genutzt, allerdings bestimmt inzwischen die E-Traktion den Verkehr, und an den

alten Bahnhof erinnert nur noch eine Tafel an der Straßenbrücke. Nachdem am östlichen Bahnhofsende der recht unscheinbare Abzweig der Strecke nach Rothenburg passiert ist, geht es auf den verbleibenden gut sieben Kilometern bis zur Grenze fast durchweg durch Wälder. Betrieblich interessant ist lediglich die Systemtrennstelle bei Kilometer 15,0 unweit der Zentendorfer Fußgängerbrücke. Nach der Systemtrennstelle geht die Strecke in einen Linksbogen über und senkt sich hinab zur Neißebrücke. Der frühere Stahlfachwerkbau wurde im Zuge des Streckenausbaus durch eine fünffeldrige Spannbetonbrücke ersetzt. Auf polnischer Seite befindet sich ca. 500 m hinter der Brücke der Betriebsbahnhof Bielawa Dolna (Nieder Bielau), der allerdings nur aus einem Weichentrapez sowie einem Bahnübergang besteht. Bis zum Eisenbahnknoten Węgliniec (Kohlfurt) führt die Strecke durch das ausgedehnte Waldgebiet der Bory Dolnośląskie (Niederschlesische Heide, früher als Görlitzer Heide bezeichnet). Bis 1974 wurde links und rechts der Bahn Braunkohle gefördert, wofür in Kilometer 9,0 sogar ein Gleisanschluss existierte. Mit dem Streckenausbau verschwanden die letzten unmittelbaren Zeugen dieser Epoche, lediglich mehrere Seen links und rechts der Bahn lassen die einstigen Tagebaue erahnen. Bemerkenswert im Abschnitt bis Węgliniec sind mehrere nicht technisch gesicherte Bahnüberwege, sodass regelmäßig laute Pfiffe die Stille des Waldes stören. Zudem dienen Lautsprecher Säulen, aus denen die Laute verschiedenster Waldtiere erschallen, der Wildvergrämung bei Annäherung eines Zuges. Węgliniec selbst ist nur ein kleines Städtchen mit gut 3.000 Einwohnern, bei dem der Bahnhof gut ein Drittel der Fläche einnimmt. Als bedeutender Bahnknoten mit Strecken nach Zgorzelec (Görlitz-Moys), Lubań (Lauban), Wrocław (Breslau), Żary

(Sorau) bzw. Żagań (Sagan) sowie eben Horka besitzt der Bahnhof auch im Personenverkehr eine wichtige Funktion. In den letzten Jahren wurden die beiden Empfangsgebäude umfangreich saniert und laden jetzt geradezu zu einem Besuch mit längerem Aufenthalt ein. Natürlich wurde mit der Sanierung auch ein barrierefreier Zugang geschaffen. Neben einem großen Wartesaal mit abgetrennter Kinderspiellecke stehen den Reisenden Toiletten zur Verfügung. Zudem wurde ein kleines Eisenbahnmuseum eingerichtet, das aber leider nur selten geöffnet ist. Andererseits fand sogar ein Kinosaal Platz im Bahnhof.

Aktueller Betrieb

Im Personenverkehr wird der Abschnitt Hoyerswerda – Niesky – Abzweig Särichen (– Görlitz) durch die von der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) betriebene RB 64 bedient. Eingesetzt werden i. d. R. RegioShuttle, die mit sieben täglichen Zugpaaren im Zweistundentakt die Stadt an der Schwarzen Elster mit der Neiße Stadt verbinden. Hinzu kommen Montag bis Freitag vier zusätzliche Verstärker sowie ein Abendzugpaar an Samstagen. Obwohl der übrige Streckenabschnitt vorwiegend dem Güterverkehr dient, kann man auch ihn gelegentlich per Bahn bereisen, indem man den sogenannten Kulturzug Berlin – Wrocław benutzt, der in diesem Jahr voraussichtlich wieder ab dem 19.04. verkehrt und aus Richtung Cottbus kommend die Niederschlesische Magistrale ab Horka in östliche Richtung befährt (in die Gegenrichtung natürlich auch). Ihre größte Bedeutung besitzt die Niederschlesische Magistrale nach wie vor im Güterverkehr, der den Ausbau überhaupt erst ermöglicht hat. Nach Angaben der Deutschen Bahn nutzen derzeit täglich rund 30 Güterzüge diese Strecke, was von der theoretischen Kapazität von 180 Zügen pro Tag noch weit entfernt ist und nur leicht über dem Niveau aus der Zeit vor dem Ausbau liegt. Allerdings gibt es auch jetzt schon regelmäßig Rückstauungen von Zügen, wenn der Bahnhof Horka Gbf belegt ist. Entgegen den Planungen der Deutschen Bahn kommt es immer wieder zu längeren Aufenthalten von Zügen für Personal- und/oder Lokwechsel, insbesondere wenn Züge mit deutlicher Verspätung im Grenzbahnhof eintreffen und das ablösende Personal noch nicht oder nicht mehr vor Ort ist. Vorgesehen sind laut Planung aber nur kurze Aufenthalte von maximal einer Stunde. Insbesondere bei Sperrungen der Eisenbahngrenzübergänge Guben oder Frankfurt/Oder bzw. der Bahnstrecke durch das Elbtal nach Tschechien mit entsprechendem Umleitungsverkehr stauten sich auf deutscher

Seite Züge teilweise bis über die Bahnhöfe Ruhland und Senftenberg hinaus. Dominiert wird der Verkehr inzwischen durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen, die vor ihren Zügen größtenteils Lokomotiven der Baureihe 186 (TRAXX F140 MS) bzw. 193 (Vectron) der großen Leasingunternehmen wie Beacon Rail (ex MRCE), Railpool oder Akiem einsetzen. Die Züge von DB Cargo werden neben Vectron mit Mehrsystemloks der Baureihe 189 und gelegentlich auch noch mit Dieselloks der Baureihe 232 bespannt. Vor den Containerzügen nach Kodersdorf werden durch ITL/Captrain oftmals E-Loks der Baureihe 145 bis/ab Niesky/Horka Gbf bzw. Dieselloks der Baureihe 285 für die letzte Meile nach Kodersdorf genutzt. Im Gegensatz zu den meist schwarzen oder grauen Lokomotiven vor den Güterzügen bietet sich bei den transportierten Gütern ein recht abwechslungsreiches Bild: Häufig sind Kesselzüge zu sehen, ebenso Stammgast sind von PKP Cargo bespannte Bunkerzüge, die Kalk zu den Kraftwerken Schwarze Pumpe und Jämschwalde fahren bzw. die leeren Wagenparks zurückbringen. Zuverlässig in den frühen Nachmittagsstunden bringt DB Cargo einen gemischten Güterzug nach Senftenberg, zudem sind rote Loks vor den Koks-zügen für das Stahlwerk Eisenhüttenstadt sowie Militärzügen zu beobachten. Darüber hinaus lassen sich häufiger Langschienen- und Container- bzw. KLV-Züge sehen, und auch Getreidezüge konnten in den letzten Monaten verstärkt gesichtet werden. Entfallen ist dagegen die Bedienung

des Bahnhofs Niesky, da der Waggonbau als letzter verbliebener Güterkunde seine Tore geschlossen hat. Im Abschnitt Hoyerswerda – Knappenrode verkehrt dagegen weiterhin werktags ein Nahgüterzugpaar nach Caminau, das meist mit einer Gravita bespannt ist.

Weitere Entwicklungen

Auch nach Abschluss der Modernisierung Knappenrode – Staatsgrenze DE/PL laufen noch immer Arbeiten zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur. Betrieblich am wichtigsten ist dabei die Installation des europäischen Zugsicherungssystems ETCS, für das in den letzten Monaten die entsprechenden Balisen montiert, Kabel verlegt und Achszähler installiert sowie als deutlichstes Zeichen nach außen die Signale Ne 14 („ETCS-Halt-Tafel“, gelber Pfeil auf blauem Grund) aufgestellt wurden. Die Inbetriebnahme mit anschließender Testphase ist für Juni 2024 vorgesehen, für den kommerziellen Betrieb soll das System ab Dezember 2024 – und damit ein Jahr später als ursprünglich geplant – nutzbar sein. Für den grenzüberschreitenden Verkehr wird ETCS bereits genutzt und erübrigt damit den Halt zum Wechsel zwischen dem polnischen und dem deutschen Zugsicherungs- und Stromsystem, da ETCS die Möglichkeit der „Transition“ während der Fahrt bietet. Ebenfalls in diesem Jahr abgeschlossen werden sollen die Arbeiten zur Verbesserung des Brand- und Katastrophenschutzes entlang der Strecke. Darunter ist vor allem die Einrichtung von bahnparallelen

Wegen zu verstehen, die im Havariefall den Rettungskräften die Zufahrt zum Einsatzort ermöglichen sollen. Bis September 2023 konnten diese Arbeiten bereits im Abschnitt Neißbrücke – Horka Gbf abgeschlossen werden, in diesem Jahr folgt der Abschnitt bis Knappenrode. Im Waldgebiet zwischen Mücka und Klitten wird aktuell eine Wildschutzanlage eingerichtet, deren langfristige Wirkung Gegenstand eines wissenschaftlichen Projekts ist. Im weiteren Verlauf bis Hosena (– Ruhland/Senftenberg) sind mittelfristig keine weiteren Modernisierungen vorgesehen, lediglich für den Bahnhof Hoyerswerda laufen derzeit Planungen für die Umstellung auf elektronische Stellwerktechnik (die ESTW-UZ für u. a. den Bahnhof Ruhland sowie die Strecke in Richtung Niesky befindet sich bereits in Hoyerswerda). Für die neue Verbindungskurve in Hosena, die Fahrten aus Richtung Hoyerswerda nach Kamenz ohne Fahrtrichtungswechsel möglich machen soll, läuft derzeit die Vorplanung. Ein Ausführungszeitraum dieses mit Geldern des Kohleausstiegs zu finanzierenden Projekts kann derzeit ebenso wenig benannt werden wie ein Inbetriebnahmedatum der neuen Sicherungstechnik für den Bahnhof Hoyerswerda. Vermutlich im Laufe des Jahres wird dagegen die im Bahnhof Horka Gbf beginnende Strecke nach Rothenburg – Steinbach zumindest im Abschnitt bis Rothenburg wieder in Betrieb genommen werden. Diese war in den letzten zwei Jahren durch den Kleinbahnverein Rothenburg/O.L. e.V. in Zusammenarbeit mit dem Infrastruktur-

193 844 von EP Cargo gehört zu den eher seltenen Gästen auf der neuen Horkaschiene. Am 25.03.22 hatte die Lok werksfrische Inno-freight-Wagen vom Waggonbau Niesky geholt und fuhr anschließend Richtung Hoyerswerda. Foto (bei Klitten): Felix Bührdel



eigentümer Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) wieder befahrbar hergerichtet worden. Nach Erteilung der erforderlichen Genehmigungen sollen zunächst wieder Sonderreisezüge nach Rothenburg verkehren können. Eine Nutzung durch Güterverkehrskunden ist derzeit dagegen ebenso wenig absehbar wie eine Reaktivierung für den SPNV.

(Bisher?) Verpaste Möglichkeiten


Mit 1,6 Millionen Euro beteiligte sich der Freistaat Sachsen am Ausbau der Niederschlesischen Magistrale, um im Abschnitt Knappenrode – Abzweig Särichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h statt der ursprünglich geplanten 120 km/h zu ermöglichen und somit beste Bedingungen für den Personenverkehr zu schaffen. Genutzt wird diese Höchstgeschwindigkeit aktuell aber höchstens von Lokleerfahrten oder im Rahmen von Inbetriebnahmefahrten neuer Fahrzeuge aus den ALSTOM-Werken Bautzen und Görlitz. Der normale Reisende darf sich hingegen mit den maximal 120 km/h schnellen RegioShutteln abfinden. Der im vergangenen Jahr diskutierte Einsatz schnellerer batterieelektrischer Fahrzeuge, die aus Kohleausstiegsmitteln finanziert werden sollten, ist zumindest vorerst vom Tisch – und wäre sowieso erst nach 2030 realisiert worden. Eine Fernzugverbindung über die Magistrale ist momentan gar kein Thema mehr. Leider wurde schon mit dem Neubau der Brücke über den Horkaer Personenbahnhof und dem damit verbundenen Rückbau des oberen Bahnsteigs jegliche Möglichkeit zunichte gemacht, aus Richtung Ruhland kommende elektrische Züge bis Horka zu führen, um dort einen Nullknoten mit den Zügen der RB 65 Cottbus – Görlitz zu schaffen. Sogar eine Weiterführung der Züge aus Richtung Hoyerswerda bis Rothenburg

wäre denkbar. Besonders ungünstig für die Horkaer Bevölkerung ist dabei, dass die Errichtung eines Haltepunkts Horka Mitte an der Verbindungskurve ebenfalls vorerst nicht oben auf der Prioritätenliste von ZVON und DB steht, es somit in den nächsten Jahren keine direkte Bahnverbindung in die nächstgrößere Stadt Niesky geben wird, und stattdessen ein bahnparalleler PlusBus Niesky – Horka verkehrt.

Während der internationale Güterverkehr die neue Verbindung gut annimmt und auch das 2020 in Betrieb gegangene Containerterminal im nahen Kodersdorf mit etwa sechs Zugpaaren pro Woche bedient wird, lahmte der lokale Güterverkehr derzeit. Mit dem Umbau des Bahnhofs Niesky entfiel zunächst die Bedienung des örtlichen Stahl- und Brückenbaus, der inzwischen sogar seinen Gleisanschluss endgültig verloren hat. Nach der Streckenwiedereröffnung wurden die Ladegleise in Niesky ebenfalls erneuert, die Holzverladung – die sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten immer auf wenige Wagen beschränken musste – schlief aber wenig später ein. Zu guter Letzt schloss im Herbst 2023 der Waggonbau, der oftmals für die einzige Auslastung des zuletzt zweimal wöchentlich verkehrenden Nahgüterzugs gesorgt hatte. Inzwischen bzw. besser gesagt seit dem 10.12.23 wird Niesky durch DB Cargo nur noch auf besondere Anfrage angefahren. Weitere direkte Quellen oder Senken für Güterverkehre entlang der Niederschlesischen Magistrale gibt es zumindest zwischen Knappenrode und der Staatsgrenze damit nicht mehr. Dabei böte die Region allein durch ihren Holzreichtum ausreichend Potenzial, doch es fehlt an geeigneten Ladestellen. Besonders prädestiniert erscheint vor allem Horka Gbf, wo es nördlich des Bahnhofs seit Anfang der neunziger Jahre für rund zehn Jahre ein Sägewerk gab, das auch

per Bahn bedient wurde. Noch immer existiert eine große asphaltierte Fläche, die an zwei rund 300 m lange Ladegleise grenzt, die seit dem Bahnhofsumbau allerdings nicht mehr angebunden sind. Statt dieses enorme Potenzial zu nutzen, schwebt dem Eigentümer dagegen die Errichtung von Solaranlagen auf den derzeit ungenutzten Flächen vor. Bisher lehnt die Gemeinde Horka allerdings derartige Pläne mit dem Verweis auf eine sinnvollere Nutzung dieser Flächen ab, zumal der Bahnhof auch so schon von Photovoltaikanlagen umgeben ist.

Im Gegensatz zu den Ladegleisen in Horka Gbf wurde die Anschlussbahn der Heim Baustoffwerke GmbH in Sproitz mit der Niederschlesischen Magistrale verbunden, doch ist die schon erwähnte Ausweichanschlussstelle Quitzdorf bisher ungenutzt. Aufgrund des Zustandes der Infrastruktur ist zudem eine baldige Reaktivierung nicht zu erwarten. Die recht interessante Anschlussbahn mit den beiden Bahnhöfen „Anlage Mitte“ und „Anlage Süd“ wird somit weiter einen Dornröschenschlaf halten. Nicht anders steht es um die 750-mm-Werkbahn, die sich ebenfalls auf dem Werksgelände befindet. Einst diente die gut zwei Kilometer lange Bahn dem Transport der in den umliegenden Steinbrüchen gewonnenen Rohstoffe, zuletzt wurde als private Feldbahn gelegentlich sogar Personenverkehr angeboten. Inzwischen seit gut zehn Jahren ruht der Betrieb aber wegen des schlechten Infrastrukturzustands.

Die Streckenführung der Magistrale ohne engere Bögen und größere Steigungen, dafür mit vergleichsweise wenig Verkehr und ausgebauter Infrastruktur bietet allerdings gute Möglichkeiten für die Erprobung neuer Technologien im Eisenbahnbereich. Das hat das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) erkannt und folglich die Bahnstrecke Hoyerswerda – Horka neben anderen Strecken in Nordsachsen und Südbrandenburg zum „Offenen Digitalen Testfeld des DZSF“ erklärt. Innerhalb dieses Testfelds soll eine unabhängige Plattform für Wissenschaft und Wirtschaft angeboten werden, in der die gesamte Breite der Schienenverkehrsforschung abgedeckt werden kann. Genutzt wurde dieses Testfeld bisher allerdings nur sehr sporadisch, u. a. zur Ermittlung des Energiebedarfs von Kühlcontainern. Die o. g. Fahrzeuginbetriebnahmen und Testfahrten der ALSTOM-Standorte Bautzen und Görlitz laufen unabhängig von der Arbeit des DZSF. Insgesamt böte die Strecke aber noch deutlich mehr Kapazitäten für Forschungs- und Entwicklungszwecke, als derzeit genutzt werden. 

VT 650.079 der ODEG war am 24.02.21 auf dem Damm entlang des Speicherbeckens Lohsa I unterwegs nach Görlitz und erreicht hier den Haltepunkt Lohsa. Sein Vorgänger als Verkehrsstation lag ungefähr am Beginn der Lärmschutzwand im Hintergrund.
Foto: Felix Bührdel

