

■ Aktuell

Knappenrode--Horka--Grenze zu Polen wird endlich ausgebaut

aus SIGNAL 03/2012 (Juli 2012), Seite 5 (Artikel-Nr: 10000910)
Deutscher Bahnkunden-Verband

Nutzung hauptsächlich durch Güterverkehr

Die sächsische Bahnstrecke Knappenrode-- Horka--Grenze Deutschland/Polen hat für den internationalen Güterverkehr hohe Bedeutung und ist Bestandteil eines der paneuropäischen Schienenverkehrskorridore. Im April 2012 wurde nun die bereits seit Jahren überfällige Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau dieser Strecke unterzeichnet (siehe auch [SIGNAL 3/2010](#)).

Bund und Bahn werden in den nächsten Jahren rund 420 Millionen Euro in dieses Projekt investieren; der Bundesanteil beträgt dabei 370 Millionen Euro. Um den derzeitigen Kapazitätsengpass zu beseitigen, wird der 52 km lange Streckenabschnitt wieder zweigleisig ausgebaut (der Rückbau des zweiten Gleises erfolgte 1946) und elektrifiziert. Bestandteil des Streckenausbaus ist auch die Errichtung von fünf elektronischen Stellwerken bzw. der zugehörigen Signaltechnik, die künftig aus der Betriebszentrale in Leipzig gesteuert wird. Des Weiteren wird die Strecke mit digitalem Zugfunk (GSM-R) und dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS grenzüberschreitend ausgestattet.

Für den Personenverkehr werden die Bahnhöfe Lohsa, Uhyst, Klitten, Mücka und Petershain als Haltepunkte mit je zwei Bahnsteigen umgebaut. Der Bahnhof Niesky erhält ebenfalls zwei neue Bahnsteige, wobei für die direkte Verbindung zum Busbahnhof auch ein Personentunnel gebaut wird.

Beginnen werden die Ausbaurbeiten im September 2012 mit dem Umbau des Bahnhofs Knappenrode. Der Abschluss der Arbeiten ist in diesem ersten von vier Projektabschnitten für das Frühjahr 2014 geplant.

Im Vorgriff auf den Streckenausbau erfolgen derzeit seitens der Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV) im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Lohsa bereits Untergrundsanierungs- bzw. Böschungssicherungsmaßnahmen am Rand eines ehemaligen Braunkohlentagebaus.

Die Sicherung der Uferböschung des Silbersees (ehemals Tagebau Werminghoff II) erweist sich dabei komplizierter als erwartet. So kam es hier am 8. März 2012 im Rahmen der Sanierung zu einer Rutschung, wobei das Ufer auf einer Länge von rund 200 m abgebrochen ist. Durch diesen Vorfall wird sich das Ende der Sicherungsarbeiten von Ende 2012 auf voraussichtlich 2014 verschieben; entsprechend verzögern wird sich in diesem Abschnitt der Streckenausbau. Es ist trotzdem geplant, das gesamte Infrastruktur-Projekt bis Ende 2016 abzuschließen.

Im Ergebnis des Ausbaus wird die Streckenkapazität und Betriebsqualität der Strecke Knappenrode--Horka--Grenze Deutschland/ Polen deutlich verbessert. So steigt die Kapazität von bislang 50 Zügen (davon 40 Güterzüge) auf bis zu 180 Züge (davon 160 Güterzüge). Aus dieser Steigerung der Zugzahlen resultiert u. a. das Erfordernis zur



Die Weißbrücke an der Grenze Deutschland/Polen bei Horka im Jahr 2008. Auf polnischer Seite (Hintergrund) ist die Strecke bereits zweigleisig und elektrifiziert. In Deutschland geht es nur eingleisig mit Diesel weiter. Nun will auch Deutschland seinen Teil ausbauen. (Foto: IGEB)



Bei den Untergrundsanierungsmaßnahmen am Rand eines ehemaligen Tagebaus im Bereich des Bahnhofs Lohsa kam es Anfang März 2012 zu einem Böschungsbruch. Die Folge sind Verzögerungen beim Ausbau der Bahntrasse in diesem Teilabschnitt. (Foto: Christian Schultz)



Güterverkehr über die (noch) eingleisige Weißbrücke bei Horka. Auf dem Bahndamm steht der polnische Grenzpfahl. (Foto: Florian Müller)

Errichtung von insgesamt 16 km Schallschutzwänden.

Der DBV begrüßt die überfällige Entscheidung zum Ausbau der Strecke. So wird im Schienenverkehr zwischen Deutschland und Polen endlich eine weitere leistungsfähige Verbindung geschaffen, die angesichts einer mittlerweile unerträglich gewordenen Lkw- Belastung auf den Straßen dringend notwendige Verlagerungen auf die Schiene ermöglicht. Es bleibt zu hoffen, dass die derzeit geplanten Fertigstellungstermine auch tatsächlich so realisiert werden.

Mit dem Streckenausbau ergibt sich vielleicht auch eine Perspektive für neuen grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene, zum Beispiel auch für die Verbindung Berlin-- Wroclaw (Breslau) mit einer Führung über Horka statt Forst.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000910>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten