



Echte Freude oder eher Zweckoptimismus? Prof. Arnd Stephan übergab die Studie an den Bautzener Landrat Michael Harig.

Der Verkehrszweckverband VVO will die Strecke von Kamenz in Richtung Norden wiederbeleben. Doch es sind neue Probleme aufgetaucht.

Kamenz. 2031 ist das Jahr, in dem auf den Eisenbahnstrecken zwischen Dresden, Hoyerswerda und Görlitz alles anders werden soll. Denn mit dem Auslaufen der gegenwärtig geltenden Verkehrsverträge in den Verkehrsverbänden Oberelbe (VVO) und Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) schlägt auch den derzeit noch allgegenwärtigen Dieseltriebwagen die letzte Stunde. Stattdessen sollen zunächst Batteriezüge zum Einsatz kommen (der Oberlausitzer Kurier berichtete).

Und das nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes, sondern auch aus ganz praktischen Erwägungen heraus: „2031 sind die derzeit im Einsatz befindlichen Dieselmotoren verschlissen, und wir würden dann wahrscheinlich auf dem Markt gar keine neuen mehr bekommen“, erklärt ZVON-Geschäftsführer Hans-Jürgen Pfeiffer. Und angesichts der politischen Großwetterlage könne man es niemandem mehr vermitteln, noch einmal Dieselmotoren zu bestellen. Allerdings steht die Elektrifizierung insbesondere auf der Hauptstrecke zwischen Dresden und Görlitz noch immer in den Sternen. Und das hat Auswirkungen auf die fest geplante und im Braunkohle-Ausstiegsgesetz fixierte Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs zwischen Kamenz und Hosena – und weiter nach Hoyerswerda beziehungsweise Senftenberg. „Der Bund sagt, dass er erst dann den Ausbau dieser Strecke plant, wenn die Finanzierung für die Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Radeberg und Arnsdorf steht“, meint Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des VVO. Und das tue sie trotz aller politischen Absichtsbekundungen noch nicht. Immerhin gehört der Ausbau bis Hosena zu den bereits bestätigten Maßnahmen im Zuge des Strukturwandels, der bis Arnsdorf und weiter bis Bischofswerda als Voraussetzung dafür jedoch bislang nicht.

Eine verwirrende Situation, die beim Bernsdorfer Bürgermeister Harry Habel die Befürchtung weckt, „dass jetzt wieder wertvolle Zeit verloren geht“. Eine zeitgemäße Anbindung sei „überlebens-wichtig“, und man könne nicht warten, bis „vielleicht 2036 oder 2038 alles elektrifiziert ist“. Schließlich müssten auch Brücken, Bahnsteige und Bahnhöfe erneuert werden, wenn zwischen Kamenz und Hosena mehr fahren soll als nur an Sommerwochenenden die Seenlandbahn. Dass in Kamenz eine Ladestation errichtet werden muss, um auch wieder zurück ins bereits elektrifizierte Netz zu kommen, erscheint angesichts dessen als geringes Problem. Immerhin gibt es laut Burkhard Ehlen ja sogar Gedankenspiele für eine „Lausitz-S-Bahn“, die über Hoyerswerda weiter bis Cottbus rollt. „Für den Streckenast nach Königsbrück benötigen wir keine zusätzliche Infrastruktur“, betont der VVO-Geschäftsführer. „Was wir zwischen Hauptbahnhof und Klotzsche einspeisen, reicht locker bis Königsbrück und wieder zurück.“ Entsprechend soll auf dieser Strecke der Batterieeinsatz dauerhaft erfolgen.

Uwe Menschner / 18.10.2021

Kommentare zum Artikel "**Neue Hürden auf dem Weg nach Hosena**"

Die in Kommentaren geäußerten Meinungen stimmen nicht unbedingt mit der Haltung der Redaktion überein.

1. **Hybridloks** schrieb am 28.02.2022 14:16:27 Uhr

Warum setzen sie nicht einfach Hybridloks ein dazu 2 Waggons fertig ist der Lack