

## Zusammenfassung Anlage 12 Teil 2 (Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach §57a Abs. 2)

### 1 Lage im Netz der Deutschen Bahn

Der geplante Gleisanschluss der Firma Berger Rohstoffe GmbH befindet sich westlich der DB-Strecke 6133 Jüterbog – Zeithain Bogendreieck. Der Anschluss beginnt im Gleis 2 des Bahnhofes Neuburxdorf. Die Anlage der Deutschen Bahn ist elektrifiziert, weshalb auch das Anschlussgleis der Firma Berger Rohstoffe GmbH mit einer Oberleitung ausgestattet wird. Die folgende Abbildung zeigt den Gleisanschluss im Netzzusammenhang:

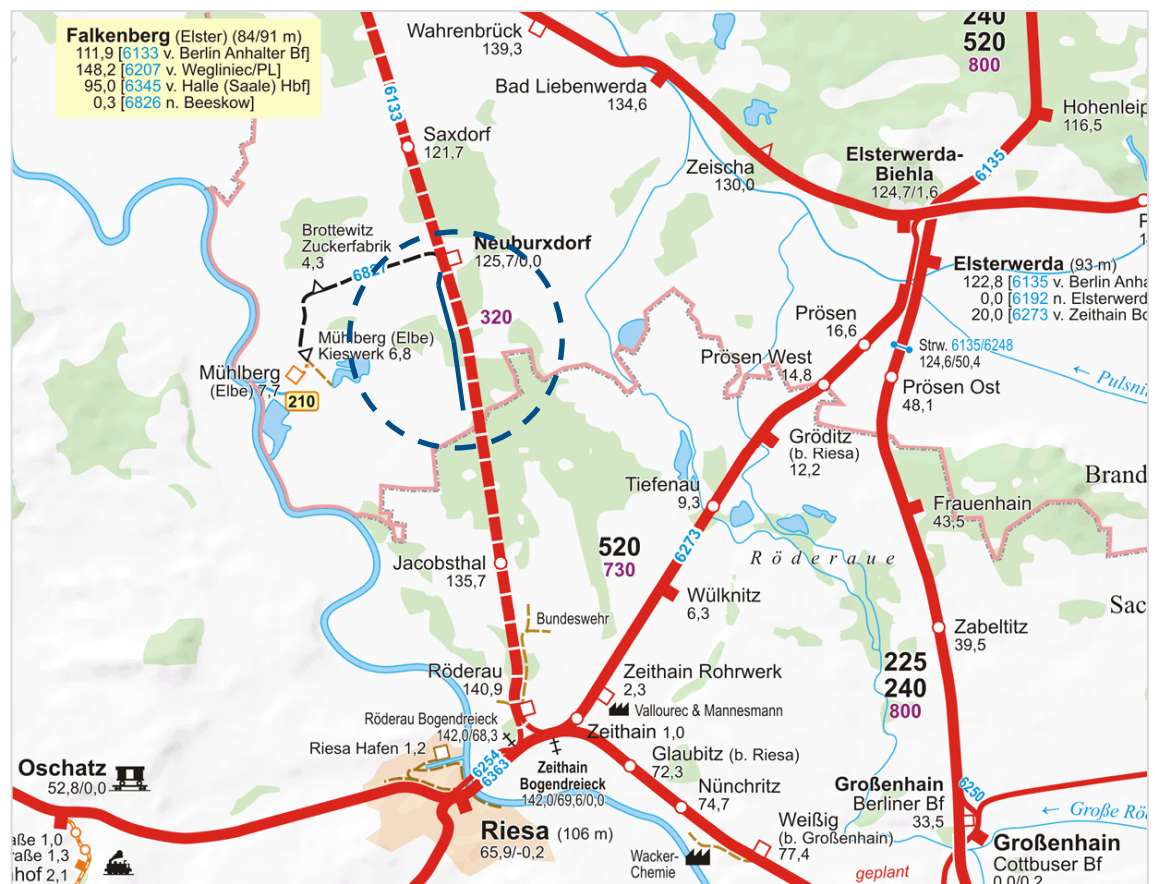


Abbildung 1: Lage des Gleisanschlusses im Netz der Deutschen Bahn

### 2 Erläuterung der geplanten Anlage

Der Anschluss erfolgt im Streckengleis 2 des Bahnhofes Neuburxdorf. Es wird eine Weiche mit der Weichenform EW 60-300-1:9-r (B) mit einer Schutzweiche EW 54-190-1:9-l (B) als Flankenschutzeinrichtung eingebaut. Beide Weichen werden fernbedient und fernüberwacht.

Für das Anschlussgleis wird eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h festgelegt.

Bei km 0,1+07,20 schneidet das Anschlussgleis einen Feldweg. Der Bahnübergang wird technisch nicht gesichert, denn im Anschlussgleis verkehren die Züge mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h. Folglich ist es für die Sicherung des Bahnübergangs ausreichend, genügend Sichtflächen bereitzustellen. Dazu ist es notwendig, einen Teil des Waldstreifens zu roden. Außerdem muss ein Teil des Feldwegs, welcher weiter parallel zu den

Streckengleisen verläuft und von der DB Netz AG für Instandhaltungszwecke verwendet wird, in Abstimmung mit der DB Netz AG verlegt werden.

Um den Bahnübergang im Falle von Gegenverkehr räumen zu können, ist eine Ausweichstelle von Süden kommend geplant. Der Feldweg wird dabei auf einer Länge von 25 m von 3,5 m auf 6 m verbreitert. Zusätzlich muss ein Verkehrszeichen 208 („dem Gegenverkehr Vorrang gewähren“) aufgestellt werden.

Der Bogen des Feldweges, welcher nach Westen abknickt, wird von 3,5 m auf 4 m verbreitert, um ein problemloses Abbiegen eines landwirtschaftlichen Fahrzeugs mit Anhänger zu ermöglichen.

Bei km 0,5+28,84 kreuzt das Anschlussgleis die Siedlungsstraße.

Der Bahnübergang wird nicht technisch gesichert. Es müssen jedoch – aufgrund des Verkehrsaufkommens von festgestellten 157 Kfz/Tag – zusätzlich Pfeiftafeln für die Sicherung des Bahnübergangs angebracht werden. Diese werden in beide Fahrtrichtungen in einem Abstand von 55 m und 30 m vor dem Bahnübergang aufgestellt.

Aufgrund des Waldstücks und den notwendigen freizuhaltenden Sichtflächen wird die Geschwindigkeit des Straßenverkehrs auf 50 km/h gedrosselt.

Auch bei diesem Bahnübergang muss sichergestellt werden, dass bei Gegenverkehr der Bahnübergang im Bereich der Räumstrecke jederzeit geräumt werden kann. Demzufolge ist es notwendig die Straße im Bereich dieser Räumstrecke des Bahnübergangs auf 6,25 m zu verbreitern. Zudem wird sichergestellt, dass auf den Feldweg einmündende Fahrzeuge die aus südlicher Richtung kommen und warten müssen, sich nicht im Bereich der Räumstrecke befinden.

Bei der Bemessung für den Begegnungsfall dienen die Schleppkurven zweier sich begegnender Sattelzüge. Für den Fall „Abbiegen in die Einmündung“ diene die Schleppkurve eines landwirtschaftlichen Fahrzeugs mit Anhänger.

Nach dem Bahnübergang verläuft das Anschlussgleis in einem parallelen Abstand von ca. 10 m zum Streckengleis der DB AG.

Bei km 3,2+52,57 wird die Verladeanlage errichtet, an der die Ganzzüge beladen werden.

### **3 Zukünftig geplante Betriebsführung**

Durch die Erschließung eines neuen Abbaufeldes ist die Berger Rohstoffe GmbH in der Lage den ständig steigenden Bedarf an Kiesen und Sanden zu befriedigen.

Um die Straßen nicht mit diesen steigenden Transportmengen zu belasten, ist der Bau dieses Gleisanschlusses geplant.

In dem Gleisanschluss sollen täglich bis zu sechs Züge beladen und abgefertigt werden.

- Die Leerzüge werden im Anschluss bereitgestellt und bis zur Ladeanlage gezogen.
- Das Triebfahrzeug umfährt die Wagons über ein zweites Gleis.
- Der Wagenzug wird mit Hilfe des Triebfahrzeugs unter der Verladeanlage gedrückt, bis der erste Wagen in Reichweite der Seilrangieranlage steht.
- Die Seilrangieranlage zieht den Ganzzug (mit Triebfahrzeug) zurück, bis der erste Wagen hinter dem Triebfahrzeugs unter der Verladeanlage steht.
- Danach beginnt die Anlage mit der automatischen und kontinuierlichen Beladung der Wagons. Simultan erstellen die Bandwagen eine Wägeprotokoll, welches dem

Triebfahrzeugfahrer nach Beladung ausgestellt wird. Die Anlage muss nur geringe Energie aufwenden, da ein leichtes Gefälle vor und nach der Verladeange geplant ist.

- Sobald ein Waggon beladen ist, kann der Triebfahrzeugführer die Waggonbremsen von „leer“ auf „beladen“ umstellen.
- Nach der Beladung erfolgt die Bremsprobe und der Wagenzug wird mit dem Triebfahrzeug zum Ausfahrtsignal gezogen.
- Nach Freigabe verlässt der Zug das Anschlussgleis und nimmt die Fahrt zu ihrem Bestimmungsort auf.
- Zur Kostenminimierung ist vorgesehen alle Transportbewegungen in und aus dem Anschluss mit elektrischen Triebfahrzeugen durchzuführen.

#### **4 Auswirkung auf die Umwelt**

Um den Eingriff infolge des Bauvorhabens in die Natur und damit die Rodung des Waldstreifens so gering wie möglich zu halten, wird das Gleis in einem parallelen Abstand von ca. 10 m zum Streckengleis der DB Netz AG ausgeführt. Wie im Punkt 2 beschrieben, müssen für die Übersicht der Bahnübergänge ebenfalls kleine Waldstücke gerodet werden.

#### **5 Positive Aspekte**

Durch die Erschließung eines neuen Abbaufeldes ist die Berger Rohstoffe GmbH in der Lage den ständig steigenden Bedarf an Kiesen und Sanden zu befriedigen. Um die Straßen nicht mit diesen steigenden Transportmengen (Lkw) zu belasten, ist der Bau dieses Gleisanschlusses geplant.

Das Gleis wird in offener Schotterbauweise mit Betonschwellen ausgeführt. Es werden somit keine Flächen versiegelt.

Das Anschlussgleis wird elektrifiziert ausgeführt, somit verkehren nur E-Loks auf diesem Gleisanschluss, die weit geringere Lärmemissionen aufweisen als Dieselloks. Weiterer positiver Nebeneffekt der E-Lok ist, dass Sie keine Abgase ausstoßen.

Um die Lärmemissionen in Bögen zu minimieren, betragen die Mindestradien 300 m.

Die Waldrodung für das Anschlussgleis ist im Spätherbst 2017 geplant (außerhalb der Wachstumsperiode).

erstellt von:

AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH  
Derbystraße 3  
85276 Pfaffenhofen/Ilm  
Mail: [office@anschlussbahnprofis.com](mailto:office@anschlussbahnprofis.com)  
Internet: [www.anchlussbahnprofis.com](http://www.anchlussbahnprofis.com)

© 2017 AnschlussBahnProfis – Alle Rechte vorbehalten.  
P1224 Teil 2 Zusammenfassung LBGR Anlage 12  
21. Juni 2017