



Streckenkunde

Streckenprospekt Ausbaustrecke Wünsdorf – Elsterwerda

DB Netz AG

Regionalbereich Ost

Gültig ab 10. Dezember 2017 (B1)

Inhaltsverzeichnis

1 Überblick	4
1.1 Vorwort und Erläuterungen	4
1.2 Zweck des Streckenprospektes	5
1.3 Umfang und Gültigkeit der Streckenkunde-Unterlagen	5
1.4 Einbindung in das Streckennetz	6
1.4.1 Transeuropäisches Netz	6
1.4.2 Überregionale Lage im Netz	7
1.4.3 Regionale Lage im Netz	8
1.5 Einschränkungen bei der Nutzung des Schienenweges	9
1.5.1 Restriktionen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen	9
1.5.2 Technische Restriktionen	9
2 Merkmale der Infrastruktur	10
2.1 Streckennummern	10
2.2 Streckenstandards, Ausrüstung und Betriebsweisen	10
2.3 Schnittstellen zu vorhandener Infrastruktur	10
2.4 Betriebsstellen	11
2.4.1 Neuhof (b Zossen)	13
2.4.2 Baruth (Mark)	14
2.4.3 Klasdorf	17
2.4.4 Golßen (Niederlausitz)	18
2.4.5 Drahnsdorf	20
2.4.6 Luckau-Uckro	21
2.4.7 Walddrehna	24
2.4.8 Brenitz-Sonnenwalde	26
2.4.9 Doberlug-Kirchhain	27
2.4.10 Rückersdorf (Niederlausitz)	28
2.4.11 Hohenleipisch	30
2.5 Geschwindigkeiten	32
2.6 Oberbau	32
2.7 Heißläufer- und Festbremsortungseinrichtungen	32
2.8 Neigungen	34
2.9 Signalanlagen und Zugbeeinflussungssysteme	35
2.9.1 Beginn und Ende der ETCS-Führung	35
2.9.2 Richtungsanzeiger und Umleitung unter erleichterten Bedingungen	35
2.10 Oberleitung	35
2.10.1 Bauform	35
2.10.2 Oberstrombegrenzung	35
2.10.3 Schutzstrecken	35
2.11 Kommunikation	36
2.11.1 Zugfunk	36
2.11.2 Öffentlicher Mobilfunk	37

2.12 Tunnel	38
2.13 Talbrücken	38
2.14 Notbremsüberbrückung und NBÜ-Kennzeichnung	38
3 Brandschutz und Rettungskonzept	39
3.1 Notfallmanagement nach Ril 123	39
3.2 Rettungskonzept: Maßnahmen für die Selbstrettung	39
3.3 Tunnel	39
3.4 Talbrücken	39
3.5 Freie Strecke und Betriebsstellen	39
4 Verzeichnisse	43
4.1 Abkürzungsverzeichnis	43
4.2 Abbildungsverzeichnis / Bildnachweis	44
4.3 Anlagenverzeichnis	45
4.4 Autorenverzeichnis / Impressum	45
4.5 Änderungshistorie / Nachweis der Bekanntgaben	46

Anlagen

Anlage 1: Übersichtsplan Ausbaustrecke im Netz des Regionalbereiches Ost

Anlage 2: Auszug Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (*Kunden-VzG*)

Anlage 3: Sonderdruck zur La Bereich Ost (*Sonderdruck La*)

Anlage 4: Auszug aus den örtlichen Richtlinien (Streckenbuch; ehem. öRiLi Zub) entfällt

Anlage 5: Bedienungsanleitung GPSinfradat-Streckenkunde-DVD

Die Anlagen 2 und 3 wurden durch die DB Netz; Regionalbereich Ost; Vertrieb (I.NM-O-K) bzw. Produktionsdurchführung Berlin/Cottbus; Abteilung Baubetriebskoordination (I.NP-O-D) beigelegt. Die Anlage 3 ist nur im Zeitraum vom 3.12. bis 9.12.2017 gültig. Die Anlage 4 wird durch das jeweilige EVU auf dem firmenüblichen Weg (siehe SMS oder Bekanntmachung des EBL des EVU) bekanntgegeben.

1 Überblick

1.1 Vorwort und Erläuterungen

Die Bahnstrecke Berlin – Dresden hat eine lange Geschichte als Eisenbahnmagistrale, welche bis in das Jahr 1875 zurückreicht. Die Berlin-Dresdener-Eisenbahn-Gesellschaft baute die Strecke nach Dresden als Konkurrenz zur bereits seit 1848 bestehenden Eisenbahnstrecke der Berlin-Anhaltinischen Eisenbahn-Gesellschaft über Jüterbog und Röderau. Die ca. zwölf Kilometer kürzere Verbindung über Elsterwerda ging am 17. Juni 1875 in Betrieb. Startpunkt in Berlin war zunächst der Dresdner Bahnhof auf dem Gelände des heutigen U-Bahnhofs Gleisdreieck. Ab 1882 übernahm der zwei Jahre zuvor eröffnete Anhalter Bahnhof diese Funktion.

Seit Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg gewann die Strecke Berlin – Dresden überregional und international an Bedeutung: national als Verbindung in die sächsische Residenzstadt Dresden und weiter international nach Südost-Europa. Zwischen 1930 und 1940 wurden die beiden Gleise der Dresdner Bahn bis Rangsdorf für den S-Bahn-Verkehr mit Gleichstrom elektrifiziert. Fortan teilten sich elektrische S-Bahnen und mit Dampflokomotiven bespannte Personen- und Güterzüge diesen Streckenabschnitt.

Über die Dresdner Bahn fuhr zwischen 1936 und 1939 der legendäre *Henschel-Wegmann-Zug* zweimal täglich mit seiner stromlinienförmigen Dampflokomotive und reduzierte für die kurze Zeit seines Einsatzes die Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden auf 100 Minuten für die schnellste Verbindung bei einer überwiegenden Streckenhöchstgeschwindigkeit von 135 km/h.



2003 wurde der Ausbau der Strecke von Berlin nach Dresden in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Die Strecke soll dabei im Regionalbereich Ost von der Landesgrenze Berlin bis Hohenleipisch für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut werden. Die Ausbaustrecke ist als Teil des transeuropäischen Bahnkorridors Nr. 7 von überregionaler Bedeutung. Der Schienenkorridor verbindet zudem im Güterverkehr die Häfen der Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer.

Bis Ende 2017 sollen die wesentlichen Abschnitte der Strecke Berlin – Dresden in Brandenburg ausgebaut sein. Es werden Bahnübergänge ersetzt sowie Bahnhofsbereiche modernisiert und umgestaltet. Insgesamt werden 20 Bahnübergänge durch Brücken und Unterführungen für die erhöhte Geschwindigkeit ersetzt werden.

Mit dem neuen Kreuzungs- und Trogbauwerk in Elsterwerda-Biehla ist seit Dezember 2014 ein erster Abschnitt des Streckenausbaus abgeschlossen: auf ca. 420 Metern neu trassiertem Gleiskörper verläuft die Verbindung Berlin – Dresden unter den Gleisen der Strecke 6207 (Polen –) Horka – Roßlau hindurch. In den folgenden Jahren wurde der Abschnitt Hohenleipisch – Elsterwerda modernisiert.

Der 77 km lange Abschnitt zwischen Wünsdorf-Waldstadt und Hohenleipisch wurde nun im Zuge einer vom 5. August 2016 bis 9. Dezember 2017 dauernden Streckensperrung ausgebaut. Dabei wurden Gleise, Bahnsteige und Bahntechnik erneuert sowie alle Bahnübergänge durch höhenfreie Kreuzungen ersetzt. Besondere Berücksichtigung fanden dabei ökologische Belange: so blieben Bäume bestehen, in denen der Heldbockkäfer nistet, es wurde ein Durchlass für Fischotter gebaut und als Ausgleich Nisthöhlen für den scheuen Wiedehopf angebracht.

Die Strecke soll in den Folgejahren abschnittsweise mit dem Europäischen Zugsicherungs- und -steuerungssystem ETCS ausgestattet werden und dann mit 200 km/h befahren werden können. Eine weitere Verkürzung der Reisezeiten im Personenverkehr auf ca. 80 Minuten wird ab der Eröffnung der Dresdner Bahn im Stadtgebiet Berlins und weiter bis zum heutigen Abzweig Glasower Damm Süd erwartet.

Auch für den Güterverkehr stehen mit der Wiederinbetriebnahme wieder die gewohnten Kapazitäten zur Verfügung, um die die Häfen der Nord- und Ostsee mit den Wirtschaftszentren Brandenburgs, Sachsens und Südosteuropas zu verbinden.

1.2 Zweck des Streckenprospektes

Der nachfolgende Streckenprospekt soll – zusammen mit der GPSInfradat-Streckenkunde-DVD bzw. WebApp – den Eisenbahnfahrzeugführer in die Lage versetzen, die Ausbaustrecke nach Studium der Unterlagen und evtl. weiterer Einweisung eigenverantwortlich sicher zu befahren. Der Eisenbahnbetriebsleiter des jeweiligen EVU entscheidet nach den Umständen des Einzelfalles, ob die Streckenkenntnis für die Ausbaustrecke allein durch Einsichtnahme in diese beiden Unterlagen erworben werden darf.

Das Studium dieser Unterlagen dient dem Erwerb der Streckenkenntnis nach DB-Richtlinie 492.0755 bzw. VDV-Schrift 755. Die Unterlagen *Streckenprospekt* und *GPSInfradat-Streckenkunde-DVD* bzw. *-WebApp* erfüllen hierzu die Anforderungen dieser Vorschriften. Der Streckenprospekt ersetzt nicht die Kenntnis, Ausbildung und Prüfung der sonstigen im Bahnbetrieb üblichen Regelwerke und Vorschriften, insbesondere der

- Richtlinie 301 (Signalbuch)
- Richtlinie 408 (Fahrdienstvorschrift)
- Richtlinie 493.xxxx (Triebfahrzeuge bedienen)
- Richtlinie 483.0101 (PZB Fahrzeugeinrichtung bedienen)

Diese sind im Rahmen des netzzugangsrelevanten Regelwerkes beim Infrastrukturbetreiber DB Netz (siehe Kapitel 4.4) zu beziehen.

1.3 Umfang und Gültigkeit der Streckenkunde-Unterlagen

Der Streckenprospekt und die GPSInfradat-Streckenkunde-DVD beinhalten die wichtigsten, für die Streckenkunde relevanten, Angaben zur Strecke (Ausbaustrecke):

6135: Wünsdorf-Waldstadt (a) [BWUE] – Elsterwerda (a) [BEW] (39,654 – 121,801)

Alle hier enthaltenen Angaben beziehen sich ausschließlich auf diesen Streckenabschnitt.

Im Streckenprospekt werden jeweils die zutreffenden *Streckennummern nach VzG* in Umrißdarstellung (für Trassenbestellung, DB-Netz-interne-Kommunikation usw. verwendet) und die ***Streckennummern nach La*** fett und kursiv dargestellt (für das Auffinden der Strecken in der La, EVU-interne-Kommunikation usw.) angegeben.

Nicht Gegenstand dieses Streckenprospektes sind die angrenzenden Streckenabschnitte:

- 6135: Glasower Damm Süd [BAG S] – Wünsdorf-Waldstadt (e) [BWUE] (19,066 – 39,653);
- 6135: Elsterwerda (e) [BEW] – Elsterwerda Streckenwechsel [BEW] (121,802 – 124,563);
- 6190: Doberlug-Kirchh. unt Bf [BDKU] – Doberlug-Kirchhain ob Bf [BEB] (-1,062 – 1,028);
- 6191: Hennersdorf West [BHFW] – Doberlug-Kirchhain Nord [BDKN] (0,0 – 3,128);
- 6192: Elsterwerda [BEW] – Elsterwerda-Biehla [BEB] (0,290 – 1,664);
- 6248: Dresden-Friedrichstadt [DF] – Elsterwerda [BEW] (0,0 – 50,360) und
- 6273: Zeithain Bogendreieck [DZN] – Elsterwerda [BEW] (0,0 – 20,368)

welche bereits heute im Güter- und Personenverkehr befahren werden.

Zusätzlich sind auf der Streckenkunde-DVD und -Webseite noch die Zulaufstrecken

- 6135: Glasower Damm Süd [BAG S] – Wünsdorf-Waldstadt [BWUE] (e) (19,066 – 39,075);
- 6190: Doberlug-Kirchhain unt Bf [BDKU] – Doberlug-Kirchhain ob Bf [BEB] (-1,062 – 1,028);
- 6191: Hennersdorf West [BHFW] – Doberlug-Kirchhain Nord [BDKN] (0,0 – 3,128) und
- 6192: Elsterwerda [BEW] – Elsterwerda-Biehla [BEB] (0,0 – 1,664)

enthalten, um bei der Auffrischung der Streckenkunde im RB Ost zu unterstützen.

Die gesamten Streckenkunde-Unterlagen dürfen ausschließlich für die Erlangung der Streckenkunde auf der Ausbaustrecke verwendet werden, da Übergänge und Besonderheiten zu weiteren Strecken nicht berücksichtigt wurden.

Der Streckenprospekt stellt den Zustand zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke zum Jahresfahrplan 2018 dar. Etwaige Abweichungen ab der Aufhebung der Streckensperrung am 3. Dezember 2017 sind der Anlage 3 (Sonderdruck zur La) zu entnehmen. Ebenso werden spätere Änderungen ausschließlich über die Tages- oder Wochen-La bekanntgegeben.

1.4 Einbindung in das Streckennetz

1.4.1 Transeuropäisches Netz

Die Ausbaustrecke ist als Teil des Transeuropäischen Bahnkorridors Orient/East-Med von europäischer Bedeutung. Dieser europäische Schienenkorridor Nr. 7 verbindet dabei die Häfen der Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer.



Abbildung 1: Einbindung in das Transeuropäische Netz

Entsprechend dieser Einordnung soll die Ausbaustrecke zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Europäischen Zugsicherungs- und -steuerungssystem ETCS in der interoperablen SRS 3.4 ausgestattet werden.

1.4.2 Überregionale Lage im Netz

Die Ausbaustrecke verbindet die Ballungsräume und Eisenbahnknoten Berlin und Dresden im Osten der Bundesrepublik und verläuft überwiegend in flachem Gelände mit wenigen, großtrassierten Bögen.

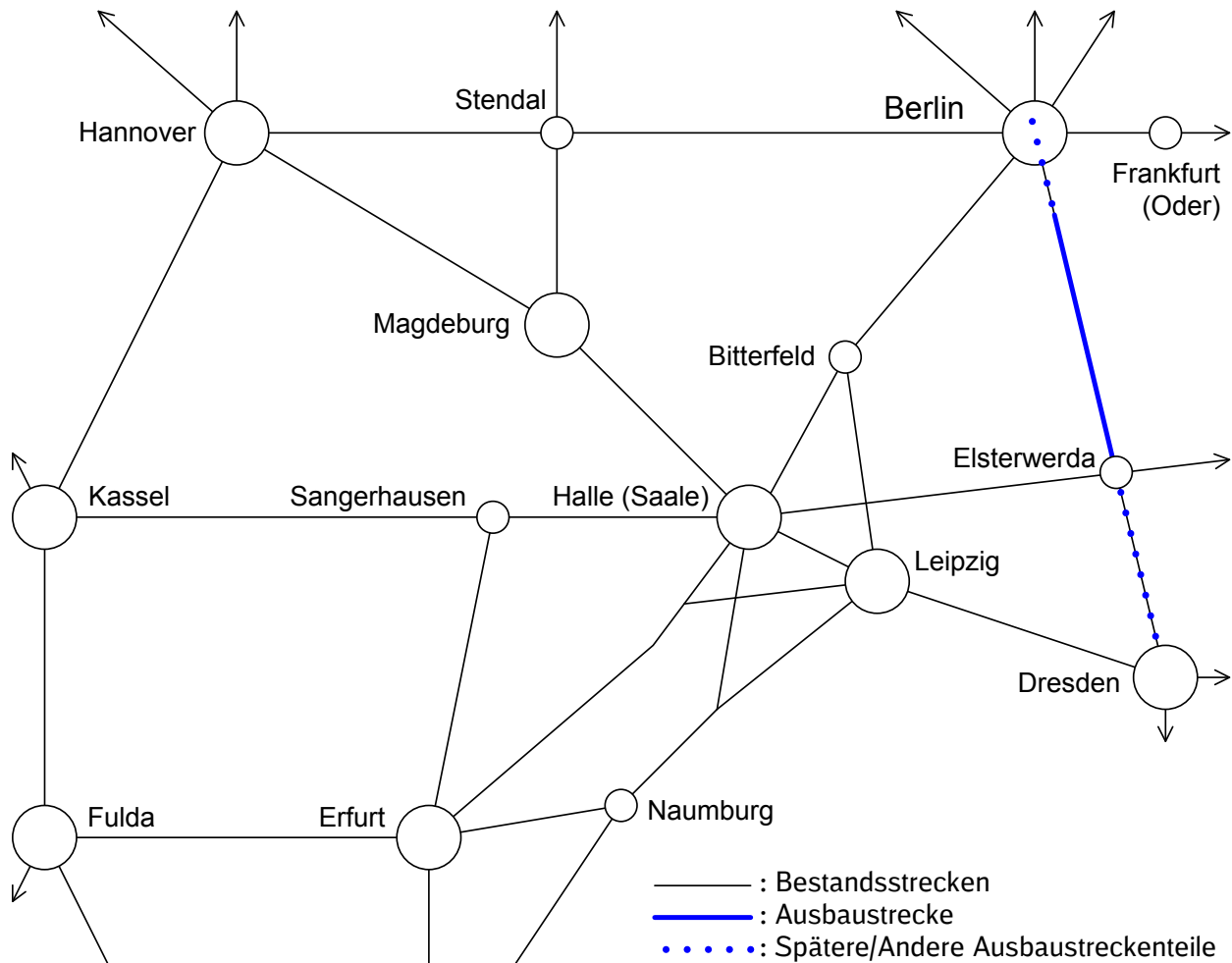


Abbildung 2: Überregionale Lage im Netz

Dahingehend sind neben langlaufenden Regionalverkehrsverbindungen zwischen Berlin und dem Südraum Brandenburgs internationale Fernverkehrsverbindungen der Relation Hamburg - Berlin - Dresden - Prag im 2-Stunden-Takt genutzt. Perspektivisch soll eine weitere nationale Fernverkehrsverbindung der Relation Rostock - Berlin - Dresden diese ebenfalls im 2-Stunden-Takt ergänzen. Diese Personenzüge verkehren mit Geschwindigkeiten von 160 km/h.

Zusätzlich verkehren auf der Ausbaustrecke überwiegend durchgehende Güterzüge der Relationen Nordost-Deutschland sowie Nord- und Ostseehäfen - Berlin - Dresden - Südosteuropa sowie einzelne lokale Güterverkehrsbedienungen.

Entsprechend dieses Charakters ist die Ausbaustrecke in die Streckenkategorie M230 eingestuft.

1.4.3 Regionale Lage im Netz

Die Ausbaustrecke bindet an drei Stellen an die Bestandsinfrastruktur an:

Wünsdorf-Waldstadt: Der Bahnhof Wünsdorf-Waldstadt (BWUE) ist die letzte Betriebsstelle vor dem Beginn der Ausbaustrecke Wünsdorf – Elsterwerda. Der Bahnhof Wünsdorf-Waldstadt verfügt über einen einfachen Gleiswechsel am nördlichen und einen doppelten Gleiswechsel am südlichen Bahnhofskopf sowie ein Überholungsgleis auf der Ost- und ein Stumpfgleis auf der Westseite. Ein Ausbau des Bahnhofes erfolgt erst in einer späteren Baustufe, bis dahin bleiben die örtliche Besetzung des Bahnhofes sowie die Bestands-Signaltechnik (DR-HI) erhalten.

Doberlug-Kirchhain: In Doberlug-Kirchhain ist die Ausbaustrecke über die Strecken 6190 nach Doberlug-Kirchhain unter Bahnhof und weiter nach Falkenberg (Elster) – Leipzig sowie 6191 nach Hennersdorf West und weiter nach Finsterwalde – Cottbus angebunden.

Elsterwerda: Der Bahnhof Elsterwerda (BEW) verfügt über je einen doppelten Gleiswechsel am westlichen und östlichen Bahnhofskopf, zwei Überholungsgleise auf der Westseite und Abstellanlagen. Ein Ausbau des Bahnhofes erfolgt erst in einer späteren Baustufe, bis dahin bleiben die örtliche Besetzung des Bahnhofes sowie die Bestands-Signaltechnik (DR-HI) erhalten.

Für die einzelnen Betriebsstellen der Ausbaustrecke sind in der Regel folgende Fahrdienstleiter und Disponenten zuständig (Kommunikationsverbindungen siehe Kapitel 2.4):

Strecke	Betriebsstelle						
	Nr. (VzG)	Kilometer (MEG)	Kürzel (Ril 100)	Kurzname (Ril 100)	ESTW-A	özF	Disponent
6135 800 ^{Ost}	19,066	BAG S	Glasower Damm Süd	ohne	Glasower Damm	Strecken-dispositions-bereich 5 RB Ost	
	24,240	BRSF	Rangsdorf	ohne	Rangsdorf		
	30,660	BDAB	Dabendorf	ohne	Dabendorf		
	39,075	BWUE	Wünsdorf	ohne	Wünsdorf		
	42,149	BNE	Neuhof(b Zossen)	Selchow	Streckendispositionsbereich 5 RB Ost		
	51,185	BBA	Baruth (Mark)			Baruth (Kz 18)	
	56,076	BKDF	Klasdorf				
	61,835	BGO	Golßen			Golßen	
	68,489	BDF	Drahnsdorf				
	76,070	BUK	Luckau-Uckro			Luckau-Uckro	
	85,889	BWA	Walddrehna			Walddrehna	
	93,851	BBRS	Brenitz-Sonnew			Brenitz-Sonnew	
	99,756	BDKN	Doberlug-K Nord			Doberlug-Kirchhain	
	102,426	BDKB	Doberlug-K o Bbf				
	102,954	BDKO	Doberlug-K o Bst				
	109,014	BRO	Rückersdorf			Rückersdorf	
	116,452	BHL B	Hohenleipisch Bbf			Hohenleipisch	Elsterwerda (ESTW)
117,444	BHL	Hohenleipisch Ort				Elsterwerda	
122,750	BEW	Elsterwerda	ohne	Elsterwerda			
6190 820 ^{Ost}	-1,062	BDKU	Doberlug-K unt Bf	ohne	Doberlug-K unterer Bf	Strecken-dispo.ber. 5 Ost	
	1,028	BDKB	Doberlug-K ob Bbf	Doberlug-Kirchhain	Selchow		
6191 810 ^{Ost}	-0,032	BHFW	Hennersdorf West	Hennersdorf W.	Finsterwalde	Strecken-dispo.ber. 5 Ost	
	3,128	BDKN	Doberlug-Kirchhain Nord	Doberlug-Kirchhain	Selchow		
6192 801 ^{SO}	0,290	BEW	Elsterwerda	ohne	Elsterwerda	Strecken-dispo.ber. 9.1 Südost	
	1,664	BEB	Elsterwerda-Biehla	ohne	Elsterwerda-Biehla		

1.5 Einschränkungen bei der Nutzung des Schienenweges

1.5.1 Restriktionen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Für den Jahresfahrplan 2018 sind keine Restriktionen für die Benutzung der Ausbaustrecke in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz vorgegeben, die Strecke kann mit allen Verkehrsarten freizügig benutzt werden.

Die Ausbaustrecke ist nicht nach § 57 ERegG als *Besonderer Schienenweg* für die vorrangige Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausgewiesen; es gibt keine über die üblichen Regeln hinausgehenden Vorrangkriterien für die Trassenzuweisung im Personen- und Güterverkehr.

1.5.2 Technische Restriktionen

Zugsteuerungs- und Zugsicherungssysteme

Es bestehen keine Restriktionen, die Ausbaustrecke ist vollständig mit PZB ausgerüstet.

Wirbelstrom- und Regenerative Bremse

Auf der gesamten Ausbaustrecke ist der Verwendung der Wirbelstrombremse für Betriebsbremsungen, Zwangs- oder Schnellbremsungen verboten. Der Einsatz der regenerativen Bremse ist auf der Ausbaustrecke zugelassen.

Brandschutzklasse und Notbremsüberbrückung

Auf der Ausbaustrecke bestehen keine besonderen Einschränkungen hinsichtlich der Brandschutzklasse der eingesetzten Fahrzeuge. Ebenso ist im Personenverkehr keine Notbremsüberbrückung erforderlich.

Hinweis: Für das Befahren der Tunnelanlagen „Nord-Süd-Fernbahntunnel Berlin“ (Berlin-Südkreuz und Berlin Hbf unten) sowie „Flughafen Berlin-Brandenburg“ bestehen Restriktionen hinsichtlich Brandschutzklasse und Notbremsüberbrückung, welche den jeweils gültigen SNB der DB Netz entnommen werden können.

Sonstiges

Bezüglich der Durchführung von Lü-Sendungen (Einzelfallprüfung Kundenmanagement DB Netz), Fahrten mit Gefahrgütern, Zügen mit Dampf- oder Dieseltraktion, Zügen mit Zuggattungsergänzung -A, -D oder -G bestehen auf der Ausbaustrecke keine Einschränkungen.

Hinweis: Für das Befahren der Tunnelanlagen „Nord-Süd-Fernbahntunnel Berlin“ (Berlin-Südkreuz und Berlin Hbf unten) sowie „Flughafen Berlin-Brandenburg“ bestehen Restriktionen hinsichtlich Verkehrsart, Gefahrgutzügen und Traktion, welche den jeweils gültigen SNB der DB Netz entnommen werden können.

2 Merkmale der Infrastruktur

2.1 Streckennummern

Für die Benutzung der Ausbaustrecke sind folgende Streckennummern maßgeblich:

- 6135: (Glasower Damm Süd -) Wünsdorf-Waldstadt - Elsterwerda (Ausbaustrecke)
VzG-Strecke 6135 / La-Strecke **800 Ost** bzw. **800 Südost**
- 6190: Doberlug-Kirchhain unterer Bf - Doberlug-Kirchhain oberer Bbf
VzG-Strecke 6190 / La-Strecke **820 Ost**
- 6191: Hennersdorf West - Doberlug-Kirchhain Nord
VzG-Strecke 6191 / La-Strecke **810 Ost**
- 6192: Elsterwerda - Elsterwerda-Biehla
VzG-Strecke 6192 / La-Strecke **801 Südost**

Die Grenze zwischen den RB Ost und Südost befindet sich am Kilometer 110,0 der VzG-Strecke 6135 bzw. La-Strecke **800**.

2.2 Streckenstandards, Ausrüstung und Betriebsweisen

Streckeneigenschaft	6135 / 800	6190 / 820	6191 / 810
Streckenategorie	M 230		
Transeuropäische Netze	ja: TEN-HGV	nein	nein
Streckenklasse	D4 (maximale Achslast: 22,5 t; maximale Meterlast: 8 t/m)		
KV-Kodifizierung	P/C 410 (P/C 80)		
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h (Jahresfahrplan 2018) <i>ab Inbetriebnahme ETCS: 200 km/h</i>	40 km/h	100 km/h
Verkehrsart	Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV); das Verkehren von gemischten Zügen (PV+GV) ist zugelassen		
Anzahl der Streckengleise	2	1	1
Zugbeeinflussung PZB	ja	ja	ja
Zugbeeinflussung LZB	nein		
Zugbeeinflussung ETCS	nein (<i>geplant: Level 2mS, SRS 3.4</i>)	nein	
Elektrifizierung	ja: 15 kV; 16,7 Hz		
Zugfunk	ja: GSM-R		
Streckenblock	ja: Zentralblock	ja: Bahnhofsblock	ja: Zentralblock
Betriebsweise	FV-DB; Ril 408		
Bremsweg	1000 m	700 m	700 m
Befahren des Gegengleises	ja; möglich (<i>BWUE ⇔ BBA nur mit Befehl / Zs 8</i>)	entfällt	entfällt

2.3 Schnittstellen zu vorhandener Infrastruktur

siehe 1.4.3. Regionale Lage im Netz

2.4 Betriebsstellen

Auf der Ausbaustrecke und den angrenzenden Strecken sind folgende Betriebsstellen und Infrastrukturpunkte vorhanden:

Strecke	Betriebsstelle / Infrastrukturpunkt						
	Nummer (VzG)	Langname (Ril 100)	Kurzname (Ril 100)	Name (verkehrlich)	Kürzel (Ril 100)	Kilometer (MEG)	Typ
6135		Glasower Damm Süd	Glasow Damm Süd	<i>ohne</i>	BAG S	19,066	Abzw ¹⁾
		Blankenfelde (Kr Teltow-Fläming)	Blankenfelde	Blankenfelde	BBF	19,457	Hp ¹⁾
		Dahlewitz	Dahlewitz	Dahlewitz	BDT	20,647	Hp ¹⁾
		Rangsdorf	Rangsdorf	Rangsdorf	BRSF	24,240	Bf ¹⁾
		Dabendorf	Dabendorf	Dabendorf	BDAB	30,660	Bk+ Hp ¹⁾
		Zossen	Zossen	Zossen	BZO	32,740	Bf ¹⁾
		Wünsdorf-Waldstadt	Wünsdorf-Waldst	Wünsdorf Waldstadt	BWUE	39,075	Bf ¹⁾
		Neuhof (b Zossen)	Neuhof(b Zossen)	Neuhof (b Zossen)	BNE	42,149	Hp
		Baruth (Mark)	Baruth (Mark)	Baruth (Mark)	BBA	51,185	Bf
		Klasdorf Glashütte	Klasdorf	Klasdorf Glashütte	BKDF	56,076	Hp
		Golßen (Niederlausitz)	Golßen NL	Golßen (Niederlausitz)	BGO	61,835	Bf ²⁾
		Drahnsdorf	Drahnsdorf	Drahnsdorf	BDF	68,489	Hp
		Luckau-Uckro	Luckau-Uckro	Luckau-Uckro	BUK	76,070	Bf
		Walddrehna	Walddrehna	Walddrehna	BWA	85,889	Bf ²⁾
		Brenitz-Sonnenwalde	Brenitz-Sonnew	<i>ohne</i>	BBRS	93,851	Bbf
		Doberlug-Kirchhain Nord	Doberlug-Kh Nord	<i>ohne</i>	BDKN	99,756	Bft
		Doberlug-Kirchhain ob Bbf	Doberlug-K o Bbf	<i>ohne</i>	BDKB	102,426	Bft
		Doberlug-Kirchhain ob Bstg	Doberlug-K o Bst	Doberlug-Kirchhain	BDKO	102,954	Bft
		Rückersdorf (Niederl)	Rückersdorf NL	Rückersdorf	BRO	109,014	Bf ²⁾
		Rückersdorf - Hohenleipisch	RB-Gr km 110,000	<i>ohne</i>	YBLOR	110,000	RB-Grenze ³⁾
	Hohenleipisch Bbf	Hohenleip Bbf	<i>ohne</i>	BHL B	116,452	Bft	
	Hohenleipisch Ort	Hohenleip Ort	Hohenleipisch	BHL	117,444	Bft	
	Elsterwerda	Elsterwerda	Elsterwerda	BEW	122,750	Bf	
	Elsterwerda Streckenwechsel 6135/6248	Elsterwerda Strw	<i>ohne</i>	YLLEW	124,563	Strw ⁴⁾	
6190		Doberlug-Kirchhain unt Bf	Doberlug-K untBf	Doberlug-Kirchhain ⁵⁾	BDKU	-1,062	Bft
		Doberlug-Kirchhain ob Bbf	Doberlug-K o Bbf	Doberlug-Kirchhain ⁵⁾	BDKB	1,028	Bft
6191		Hennersdorf West		<i>ohne</i>	BHFW	-0,032	Abzw
		Doberlug-Kirchhain Nord	Doberlug-Kh Nord	<i>ohne</i>	BDKN	3,128	Bft
6192		Elsterwerda	Elsterwerda	Elsterwerda	BEW	0,290	Bf
		Elsterwerda-Biehla	Elsterwerda	Elsterwerda	BEB	1,664	Bft

Hinweise:

- 1) Die Betriebsstellen *Glasower Damm Süd* bis *Zossen* sowie südlich *Elsterwerda* liegen außerhalb der Ausbaustrecke und sind nur zum Verständnis des Kunden-VzG (Anlage 2) erwähnt.
- 2) Betrieblicher Bahnhof mit technischer Funktion Überleitstelle (nur Weichentrapez; keine Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrzeugen oder längere Wende)
- 3) Der Infrastrukturpunkt *Regionalbereichsgrenze* ist nur für statistische Zwecke vorhanden.
- 4) Der Infrastrukturpunkt *Streckenwechsel* ist nur für statistische Zwecke vorhanden.
- 5) Bahnsteige BDKU und BDKO können hier nicht erreicht werden

Ausgewählte Betriebsstellen werden nachfolgend in der Betrachtungsrichtung Berlin → Dresden (Nord → Süd) beschrieben.

Die dabei angegebenen Gleisnutzlängen sind Nettolängen; entsprechend der Planungsrichtlinie wurden von den aus den Signalstandorten ermittelten Bruttolängen 2 x 10 m abgezogen.

Die jeweilige Tabelle der Ein- und Ausfahrbereiche sowie Bahnhofsgleise gibt dabei die Signale und Bezeichnung der Fahrten auf dem Regelgleis an. Auf eine zusätzliche Darstellung der Signale und Fahrtmöglichkeiten im Gegengleis wurde dabei in der Regel verzichtet (ansonsten Darstellung in *grau und kursiv*).

2.4.1 Neuhof (b Zossen)

2.4.1.1 Betriebliche Beschreibung

Der Haltepunkt Neuhof (BNE) befindet sich im Steuerbereich des Bf Baruth und hat keine betriebliche Relevanz.

<u>Kontakte:</u> özF: <i>Selchow (BZ Berlin)</i>	☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl Taste 2
	☎ Festnetz: (030) 297 41924
Streckendisponent: <i>Kreis 5</i>	☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl Taste 1
	☎ Festnetz: (030) 297 60265
Notfalleitstelle: <i>BZ Berlin</i>	☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF
	☎ Festnetz: (030) 297 41556

2.4.1.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation:	DAS mit Sprachmodul
3-S-Zentrale:	Potsdam ☎ Festnetz: (0331) 2357 520
Bahnhofsmanagement: Bahnhofsmanager:	Cottbus Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com
Lage:	15806 Neuhof (b Zossen), Nähe Neuhofer Dorfstraße (K7226) Geokoordinaten: Lat/Lon: 52°08'20,758" / 13°28'46,450" Höhe: 42 m UTM WGS84: 395948,4 m / 5777599,5 m
Erreichbarkeit:	Neuhof (b Zossen); von der Neuhofer Dorfstraße über bahnteigseparate Rampenanlagen
Barrierefreier Zugang (PRM):	Stufenfreier Zugang zum Gleis; ein Wechsel der Gleise ist nur über die Fußgängerüberführung am km 42,3 möglich.
SEV-Haltestelle:	In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Straße.

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	1	55 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 42,064	km 42,234	Ja
2	2	55 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 42,064	km 42,234	Ja

2.4.2 Baruth (Mark)

2.4.2.1 Betriebliche Beschreibung

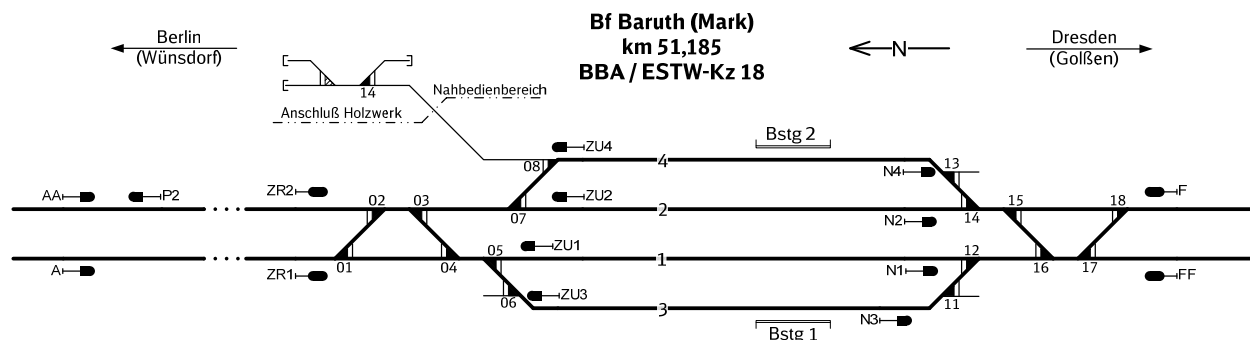


Abbildung 3: Schematischer Gleisplan Bf. Baruth (Mark) (BBA)

Der Bahnhof Baruth (Mark) (BBA), ESTW-Kennziffer 18, verfügt über je einen doppelten Gleiswechsel am nördlichen und südlichen Bahnhofskopf und je ein Überholungsgleis auf der West- und Ostseite.

Der Gleiswechsel W03/W04 und W17/W18 der durchgehenden Hauptgleise kann abzweigend mit 100 km/h befahren werden, der Gleiswechsel W01/W02 und W15/W16 der durchgehenden Hauptgleise jedoch nur mit 60 km/h. Die Ein- und Ausfahrten zu den Bahnsteigen in den Überholgleisen sind mit 60 km/h möglich. Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen. An den ESig kann Vorsichtssignal (Zs7) und an den ASig und BkSig Ersatzsignal (Zs1) gezeigt werden.

Bis zur Inbetriebnahme des ESTW Wünsdorf in einer späteren Baustufe ist das Befahren des Gegengleises zwischen Wünsdorf und Baruth in beiden Fahrrichtungen nicht auf Signal Zs 6, sondern nur mit Ersatzauftrag möglich.

Wegen Sichtüberschneidungen (Torwirkung) auf das Einfahrtsignal der Gegenrichtung in der Fahrtrichtung Dresden → Berlin (ESig 18FF in km 52,210) sind gleichzeitige Fahrten auf dem Regel- und Gegengleis in dieser Fahrtrichtung momentan nicht zulässig.

Gleis Nr.	Einfahrbereich		Bahnhofsgleis		Ausfahrbereich		
	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Einfahrt} in km/h	Art und Zweck	Nutzlänge (netto)	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Ausfahrt} in km/h	Ende Weichenbereich ¥
Fahrtrichtung Berlin → Dresden (Strecke 6135aR / 800a)							
1	ZSig 18ZR1 km 50,050	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	708 m	ASig 18N1 km 51,550	100 bis 160	km 51,915
3		40 bis 60	Überholgleis Ri + Bahnsteiggleis	715 m	ASig 18N3 km 51,480	60	
2		60	Durchgehendes Hauptgleis GRi	710 m	ASig 18N2 km 51,550	60	
4		40 bis 60	Überholgleis GRi + Bahnsteiggleis	693 m	ASig 18N4 km 51,538	60	
Fahrtrichtung Dresden → Berlin (Strecke 6135bR / 800b)							
2	ESig 18F km 52,210	160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	710 m	ZSig 18ZU2 km 50,825	160	km 50,395
4		40 bis 60	Überholgleis Ri + Bahnsteiggleis	693 m	ZSig 18ZU4 km 50,825	60	
1		60 bis 100	Durchgehendes Hauptgleis GRi	708 m	ZSig 18ZU1 km 50,825	100	
3		40 bis 60	Überholgleis GRi + Bahnsteiggleis	715 m	ZSig 18ZU3 km 50,745	60	

<u>Kontakte:</u>	özF: <i>Selchow (BZ Berlin)</i>	☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl Taste 2
		☎ Festnetz: (030) 297 41924
	Streckendisponent: <i>Kreis 5</i>	☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl Taste 1
		☎ Festnetz: (030) 297 60265
	Notfalleitstelle: <i>BZ Berlin</i>	☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF
		☎ Festnetz: (030) 297 41556
	RadioBlockCentre: <i>Selchow</i>	☎ GSM-R: <i>wird noch bekanntgegeben</i>

2.4.2.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation:	DAS mit Sprachmodul
3-S-Zentrale:	Potsdam ☎ Festnetz: (0331) 2357 520
Bahnhofsmanagement: Bahnhofsmanager:	Cottbus Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com
Lage:	15837 Baruth, Bahnhofstraße Geokoordinaten: Lat/Lon: 52°03'37,392" / 13°30'39,570" Höhe: 56 m UTM WGS84: 397919,2 m / 5768800,8 m
Erreichbarkeit:	Baruth (Mark) Ort; von der Hauptstraße (B96) auf Bahnhofstraße
Barrierefreier Zugang (PRM):	Ja
SEV-Haltestelle:	In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	1	55 cm	170 m	2,50 m	Beton	km 51,295	km 51,465	Ja
2	2	55 cm	170 m	2,50 m	Beton	km 51,295	km 51,465	Ja

2.4.3 Klasdorf

2.4.3.1 Betriebliche Beschreibung

Der Haltepunkt Klasdorf Glashütte (BKDF) befindet sich im Steuerbereich des Bf Baruth und hat keine betriebliche Relevanz.

<u>Kontakte:</u> özF: <i>Selchow</i> (BZ Berlin)	☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl Taste 2
	☎ Festnetz: (030) 297 41924
Streckendisponent: <i>Kreis 5</i>	☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl Taste 1
	☎ Festnetz: (030) 297 60265
Notfalleitstelle: <i>BZ Berlin</i>	☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF
	☎ Festnetz: (030) 297 41556

2.4.3.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation:	DAS mit Sprachmodul
3-S-Zentrale:	Potsdam ☎ Festnetz: (0331) 2357 520
Bahnstationsmanagement: Bahnhofsmanager:	Cottbus Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com
Lage:	15837 Klasdorf, Klasdorfer Bahnhofstraße (K7224) Geokoordinaten: Lat/Lon: 52°01'17,847" / 13°32'36,002" Höhe: 60 m UTM WGS84: 400049,9 m / 5764444,9 m
Erreichbarkeit:	Klasdorf Ort; von der Klasdorfer Bahnhofstraße (K7224) über bahnsteigseparate Treppenanlagen
Barrierefreier Zugang (PRM):	Stufenfreier Zugang zum Gleis. Ein Wechsel der Gleise ist nicht stufenfrei möglich, da das andere Gleis nur über eine Fußgängerüberführung erreichbar ist.
SEV-Haltestelle:	In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	1	55 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 56,088	km 56,258	Ja
2	2	55 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 55,895	km 56,058	Ja

2.4.4 Golßen (Niederlausitz)

2.4.4.1 Betriebliche Beschreibung

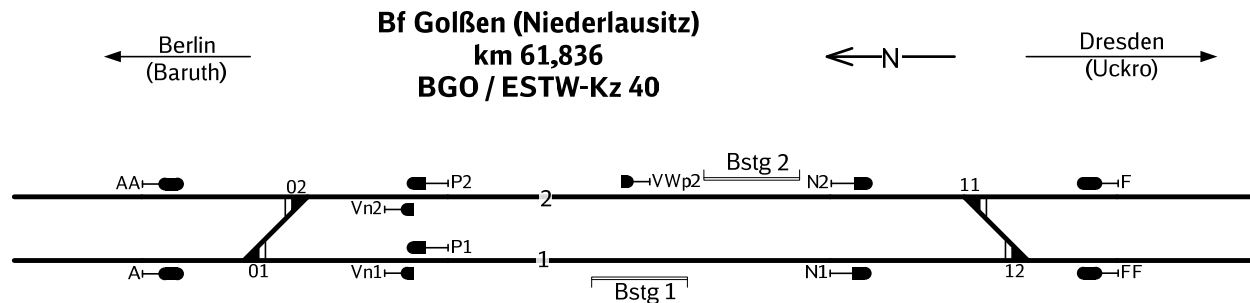


Abbildung 4: Schematischer Gleisplan Bf. Golßen (Niederlausitz) (BGO)

Der Bahnhof Golßen (Niederlausitz) (BGO), ESTW-Kennziffer 40, verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel am nördlichen und südlichen Bahnhofskopf und keine Überholungsgleise.

Die Gleiswechsel der durchgehenden Hauptgleise können abzweigend mit 60 km/h befahren werden.

Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen. An den ESig kann Vorsichtssignal (Zs7) und an den ASig und BkSig Ersatzsignal (Zs1) gezeigt werden.

Die Längsneigung der Gleise beträgt im gesamten Bahnhof weniger als 2,5 ‰.

Gleis Nr.	Einfahrbereich		Bahnhofsgleis		Ausfahrbereich		
	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Einfahrt} in km/h	Art und Zweck	Nutzlänge (netto)	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Ausfahrt} in km/h	Ende Weichenbereich ¥
Fahrtrichtung Berlin → Dresden (Strecke 6135aR / 800a)							
1	ESig 40A km 60,360	160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	917 m	ASig 40N1 km 62,037	160	km 62,318
2		80	Durchgehendes Hauptgleis GRi	917 m	ASig 40N2 km 62,037	60 bis 160	
Fahrtrichtung Dresden → Berlin (Strecke 6135bR / 800b)							
2	ESig 40F km 62,600	160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	917 m	ASig 40P2 km 61,100	60 bis 160	km 60,639
1	ESig 40FF km 62,600	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis GRi	917 m	ASig 40P1 km 61,100	160	

Kontakte: özF: Selchow (BZ Berlin)

☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl **Taste 2**
☎ Festnetz: (030) 297 41924

Streckendisponent: Kreis 5

☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl **Taste 1**
☎ Festnetz: (030) 297 60265

Notfallleitstelle: BZ Berlin

☎ GSM-R: Direktwahl **Notruf** über özF
☎ Festnetz: (030) 297 41556

RadioBlockCentre: Selchow

☎ GSM-R: *wird noch bekanntgegeben*

2.4.4.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation: DAS mit Sprachmodul

3-S-Zentrale: Potsdam
 ☎ Festnetz: (0331) 2357 520

Bahnhofsmanagement: Cottbus
 Bahnmanager: Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229
 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com

Lage: 15938 Golßen, Am Bahnhof
 Geokoordinaten:
 Lat/Lon: 51°58'26,189" / 13°34'29,426"
 Höhe: 62 m
 UTM WGS84: 402107,7 m / 5759099,0 m

Erreichbarkeit: Golßen Stadt; von der Bahnhofstraße auf Straße Am Bahnhof

Barrierefreier Zugang (PRM): Ja

SEV-Haltestelle: In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	1	76 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 61,657	km 61,827	Ja
2	2	76 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 61,843	km 62,139	Ja

2.4.5 Drahnsdorf

2.4.5.1 Betriebliche Beschreibung

Der Haltepunkt Drahnsdorf (BDF) befindet sich im Gleis der Regelfahrtrichtung Berlin → Dresden im Steuerbereich des Bf Golßen sowie im Gleis der Regelfahrtrichtung Dresden → Berlin im Steuerbereich des Bf Uckro und hat keine betriebliche Relevanz.

<u>Kontakte:</u> özF: <i>Selchow</i> (BZ Berlin)	☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl Taste 2
	☎ Festnetz: (030) 297 41924
Streckendisponent: <i>Kreis 5</i>	☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl Taste 1
	☎ Festnetz: (030) 297 60265
Notfalleitstelle: <i>BZ Berlin</i>	☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF
	☎ Festnetz: (030) 297 41556

2.4.5.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation:	DAS mit Sprachmodul
3-S-Zentrale:	Potsdam ☎ Festnetz: (0331) 2357 520
Bahnstationsmanagement: Bahnhofsmanager:	Cottbus Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com
Lage:	15938 Drahnsdorf, Bahnhofstraße Geokoordinaten: Lat/Lon: 51°54'57,661" / 13°34'53,497" Höhe: 66 m UTM WGS84: 402441,3 m / 5752648,1 m
Erreichbarkeit:	Drahnsdorf; von der Dorfstraße (L71) auf Bahnhofstraße über bahnsteigseparate Treppenanlagen
Barrierefreier Zugang:	Stufenfreier Zugang zum Gleis. Ein Wechsel der Gleise ist nicht stufenfrei möglich, da das andere Gleis nur über eine Fußgängerüberführung erreichbar ist.
SEV-Haltestelle:	In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	1	76 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 68,404	km 68,574	Nein
2	2	76 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 68,404	km 68,574	Nein

2.4.6 Luckau-Uckro

2.4.6.1 Betriebliche Beschreibung

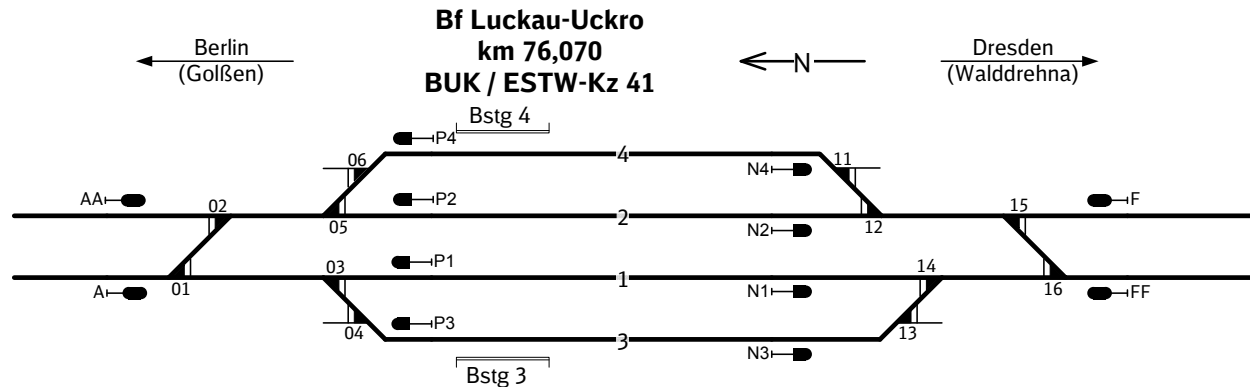


Abbildung 5: Schematischer Gleisplan Bf. Luckau-Uckro (BUK)

Der Bahnhof Luckau-Uckro (BUK), ESTW-Kennzahl 41, verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel am nördlichen und südlichen Bahnhofskopf und je ein Überholungsgleis auf der West- und Ostseite. Die Gleiswechsel der durchgehenden Hauptgleise können abzweigend je mit 60 km/h befahren werden, die Ein- und Ausfahrten in die Überholgleise sind mit 80 km/h möglich.

Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen. An den ESig kann Vorsichtssignal (Zs7) und an den ASig und BkSig Ersatzsignal (Zs1) gezeigt werden. Planmäßiges Rangieren ist nicht vorgesehen, die Einstellung von Rangierstraßen aber möglich.

Gleis Nr.	Einfahrbereich		Bahnhofsgleis		Ausfahrbereich		
	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Einfahrt} in km/h	Art und Zweck	Nutzlänge (netto)	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Ausfahrt} in km/h	Ende Weichenbereich ¥
Fahrtrichtung Berlin → Dresden (Strecke 6135aR / 800a)							
1	ESig 41A km 75,280	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	749 m	ASig 41N1 km 76,709	160	km 77,079
3		60 bis 80	Überholgleis Ri + Bahnsteiggleis	749 m	ASig 41N3 km 76,709	80	
2		60	Durchgehendes Hauptgleis GRi	749 m	ASig 41N2 km 76,709	60 bis 160	
4		40 bis 60	Überholgleis GRi + Bahnsteiggleis	759 m	ASig 41N4 km 76,709	60 bis 80	
Fahrtrichtung Dresden → Berlin (Strecke 6135bR / 800b)							
2	ESig 41FF km 77,438	160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	749 m	ASig 41P2 km 75,940	60 bis 160	km 75,553
4		40 bis 80	Überholgleis Ri + Bahnsteiggleis	727 m	ASig 41P4 km 75,940	60 bis 80	
1	ESig 41FF km 77,438	160	Durchgehendes Hauptgleis GRi	749 m	ASig 41P1 km 75,940	160	km 75,532
3		80	Überholgleis GRi + Bahnsteiggleis	861 m	ASig 41P3 km 75,940	80	

Kontakte: özF: Selchow

☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl **Taste 2**
☎ Festnetz: (030) 297 41924

Streckendisponent: Kreis 5

☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl **Taste 1**
☎ Festnetz: (030) 297 60265

Notfallleitstelle: BZ Berlin

☎ GSM-R: Direktwahl **Notruf** über özF
☎ Festnetz: (030) 297 41556

RadioBlockCentre: Selchow

☎ GSM-R: wird noch bekanntgegeben

Wegen Sichtüberschneidungen (Torwirkung) auf das Einfahrsignal der Gegenrichtung in der Fahrtrichtung Dresden → Berlin (ESig 41FF in km 77,438) sind gleichzeitige Fahrten auf dem Regel- und Gegengleis in dieser Fahrtrichtung momentan nicht zulässig.

2.4.6.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation:	DAS mit Sprachmodul
3-S-Zentrale:	Potsdam ☎ Festnetz: (0331) 2357 520
Bahnhofsmanagement:	Cottbus
Bahnhofsmanager:	Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com
Lage:	15925 Luckau Uckro, Bahnhofstraße Geokoordinaten: Lat/Lon: 51°51'05,103" / 13°36'29,367" Höhe: 84 m UTM WGS84: 404135,5 m / 5745428,4 m
Erreichbarkeit:	Uckro; von der Uckroer Hauptstraße (B102) auf Bahnhofstraße
Barrierefreier Zugang:	Ja
SEV-Haltestelle:	In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
3	3	55 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 75,985	km 76,158	Ja
4	4	55 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 75,975	km 76,156	Ja

2.4.7 Walddrehna

2.4.7.1 Betriebliche Beschreibung

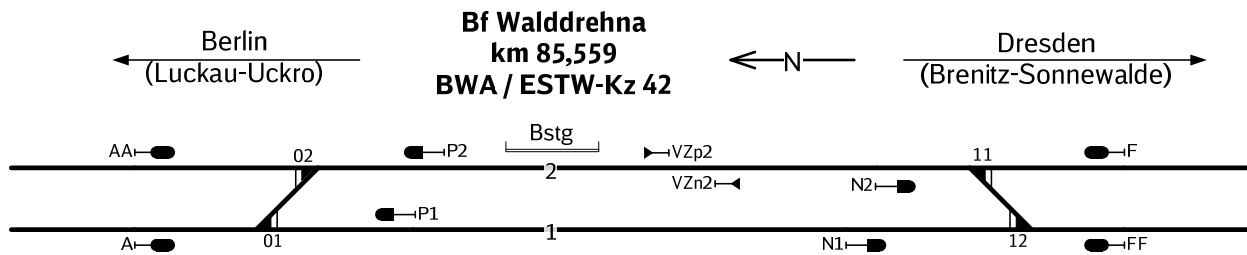


Abbildung 6: Schematischer Gleisplan Walddrehna (BWA)

Der Bahnhof Walddrehna (BWA), ESTW-Kennzahl 42, verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel am nördlichen und südlichen Bahnhofskopf und kein Überholungsgleis. Daher ist ein Beginnen und Enden von Zugfahrten zwar grundsätzlich möglich, jedoch hinsichtlich der Trassenkapazität auf der Ausbaustrecke nur eingeschränkt realisierbar.

Die Gleiswechsel der durchgehenden Hauptgleise können abzweigend mit 80 km/h befahren werden.

Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen. An den ESig kann Vorsichtssignal (Zs7) und an den ASig und BkSig Ersatzsignal (Zs1) gezeigt werden.

Die maßgebende Neigung beträgt auf den durchgehenden Hauptgleisen 1 und 2 zwischen den ESig 42A / 42AA und der Spitze der Weiche 42W02 (Nordkopf) 3,0 ‰, in allen weiteren Bereichen des Bahnhofs weniger als 2,5 ‰.

Planmäßiges Rangieren ist nicht vorgesehen, die Einstellung von Rangierstraßen aber möglich.

Gleis Nr.	Einfahrbereich		Bahnhofsgleis		Ausfahrbereich		
	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Einfahrt} in km/h	Art und Zweck	Nutzlänge (netto)	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Ausfahrt} in km/h	Ende Weichenbereich ¥
Fahrtrichtung Berlin → Dresden (Strecke 6135aR / 800a)							
1	ESig 41A km 84,655	160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	720 m	ASig 41N1 km 85,982	160	km 86,361
2		60 bis 80	Durchgehendes Hauptgleis GRi	979 m	ASig 41N2 km 86,048	80 bis 160	
Fahrtrichtung Dresden → Berlin (Strecke 6135bR / 800b)							
2	ESig 41F km 86,700	160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	909 m	ASig 41P2 km 85,295	80 bis 160	km 84,961
1	ESig 41FF km 86,700	80 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis GRi	720 m	ASig 41P1 km 85,242	80 bis 160	km 84,927

Kontakte: özF: Selchow

☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl Taste 2
 ☎ Festnetz: (030) 297 41924

Streckendisponent: Kreis 5

☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl Taste 1
 ☎ Festnetz: (030) 297 60265

Notfallleitstelle: BZ Berlin

☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF
 ☎ Festnetz: (030) 297 41556

RadioBlockCentre: Selchow

☎ GSM-R: wird noch bekanntgegeben

2.4.7.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation:	DAS mit Sprachmodul
3-S-Zentrale:	Potsdam ☎ Festnetz: (0331) 2357 520
Bahnhofsmanagement:	Cottbus
Bahnhofsmanager:	Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com
Lage:	15926 Walddrehna, Bahnhofstraße (K6131) Geokoordinaten: Lat/Lon: 51°46'21,535" / 13°37'01,644" Höhe: 114 m UTM WGS84: 404586,8 m / 5736656,6 m
Erreichbarkeit:	Walddrehna; von der Hauptstraße (K6131) auf Bahnhofstraße (K6131)
Barrierefreier Zugang:	Ja
SEV-Haltestelle:	In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	2	76 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 85,474	km 85,644	Ja

2.4.8 Brenitz-Sonnenwalde

2.4.8.1 Betriebliche Beschreibung

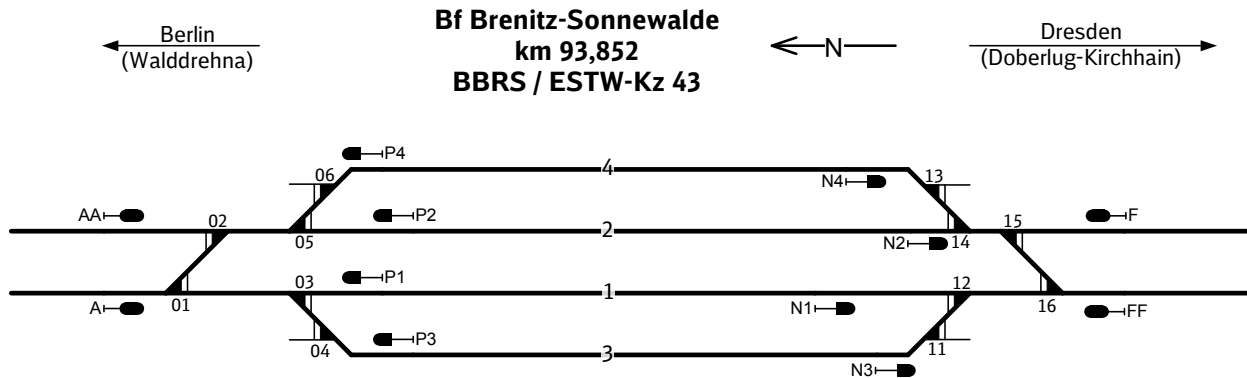


Abbildung 7: Schematischer Gleisplan Bbf. Brenitz-Sonnenwalde (BBRS)

Der Betriebsbahnhof Brenitz-Sonnenwalde (BBRS), ESTW-Kennzahl 43, verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel an beiden Bahnhofsköpfen und zwei Überholgleise, welche abzweigend alle mit 60 km/h befahren werden können. Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen zugelassen. An den ESig kann Vorsichtssignal (Zs7) und an den ASig Ersatzsignal (Zs1) gezeigt werden. Planmäßiges Rangieren ist nicht vorgesehen, die Einstellung von Rangierstraßen aber möglich.

Gleis Nr.	Einfahrbereich		Bahnhofsgleis		Ausfahrbereich		
	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Einfahrt} in km/h	Art und Zweck	Nutzlänge (netto)	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Ausfahrt} in km/h	Ende Weichenbereich †
Fahrtrichtung Berlin → Dresden (Strecke 6135aR / 800a)							
1	ESig 43A km 92,880	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	688 m	ASig 43N1 km 94,152	160	km 94,469
3		40 bis 60	Überholgleis Ri	758 m	ASig 43N3 km 94,220	60	
2		60	Durchgehendes Hauptgleis GRi	684 m	ASig 43N2 km 94,255	60 bis 160	
4		40 bis 60	Überholgleis GRi	680 m	ASig 43N4 Km 94,160	60	
Fahrtrichtung Dresden → Berlin (Strecke 6135bR / 800b)							
2	ESig 43F km 94,810	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	684 m	ASig 43P2 km 93,551	60 bis 160	km 93,222
4		40 bis 60	Überholgleis Ri	765 m	ASig 43P2 km 93,460	60	
1	ESig 43FF km 94,810	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis GRi	688 m	ASig 43P1 km 93,444	160	km 93,222
3		40 bis 60	Überholgleis GRi	706 m	ASig 43P3 Km 93,494	60	

Kontakte: özF: Selchow

☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl Taste 2

☎ Festnetz: (030) 297 41924

Streckendisponent: Kreis 5

☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl Taste 1

☎ Festnetz: (030) 297 60265

Notfallleitstelle: BZ Berlin

☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF

☎ Festnetz: (030) 297 41556

RadioBlockCentre: Selchow

☎ GSM-R: wird noch bekanntgegeben

2.4.8.2 Verkehrliche Beschreibung

In Brenitz-Sonnenwalde (BBRS) hat es keine Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige) mehr.

2.4.9 Doberlug-Kirchhain

2.4.9.1 Betriebliche Beschreibung

Der Bahnhof Doberlug-Kirchhain (BDKO), Kennzahl 45, ist bereits vor der Streckensperrung mit ESTW-Technik ausgerüstet worden.

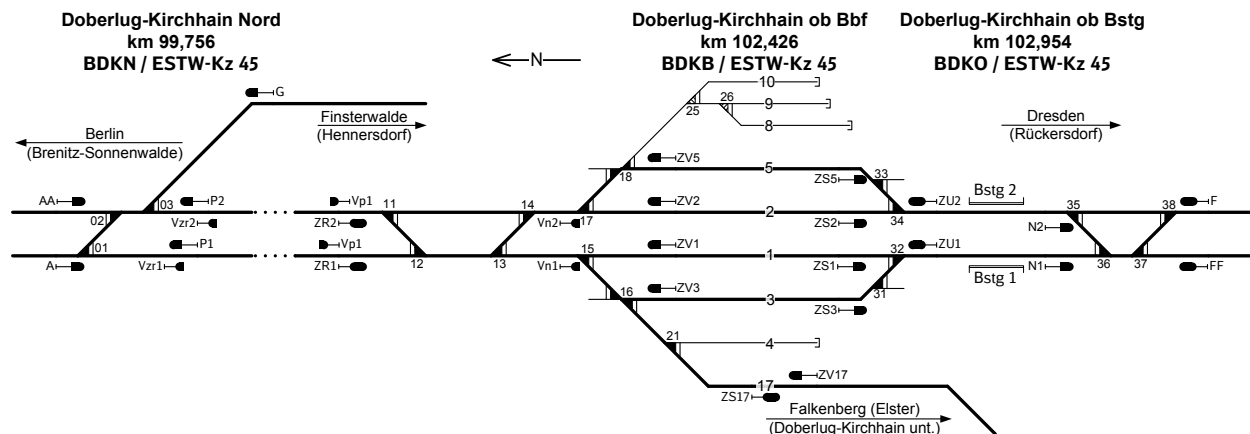


Abbildung 8: Schematischer Gleisplan Bf. Doberlug-Kirchhain (BDKO)

Doberlug-Kirchhain Nord

Der Bahnhofsteil Doberlug-Kirchhain Nord (BDKN), Kennzahl 45, verknüpft über die Verbindungskurve nach Hennersdorf West die Ausbaustrecke mit der Strecke 6403 / 200 in Richtung Finsterwalde und Cottbus.

2.4.9.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation: Zugzielanzeiger mit automatischer Ansage, gesteuert aus dem Ansagenzentrum Cottbus

3-S-Zentrale: Potsdam
 ☎ Festnetz: (0331) 2357 520

Bahnhofsmanagement: Cottbus
 Bahnhofsmanager: Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229
 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com

Lage: 03253 Doberlug-Kirchhain, Bahnhofstraße
 Geokoordinaten:
 Lat/Lon: 51°37'12,861" / 13°33'50,856"
 Höhe: 104 m
 UTM WGS84: 400597,0 m / 5719778,0 m

Erreichbarkeit: Doberlug-Kirchhain; von der Bahnhofstraße (L70),
 Bahnhofsallee (L60) auf Bahnhofstraße

Barrierefreier Zugang: Nein

SEV-Haltestelle: In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen
 Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	1	30 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 102,809	km 103,113	Nein
2	2	28 cm	170 m	3,00 m	Beton	km 102,809	km 103,113	Nein

2.4.10 Rückersdorf (Niederlausitz)

2.4.10.1 Betriebliche Beschreibung

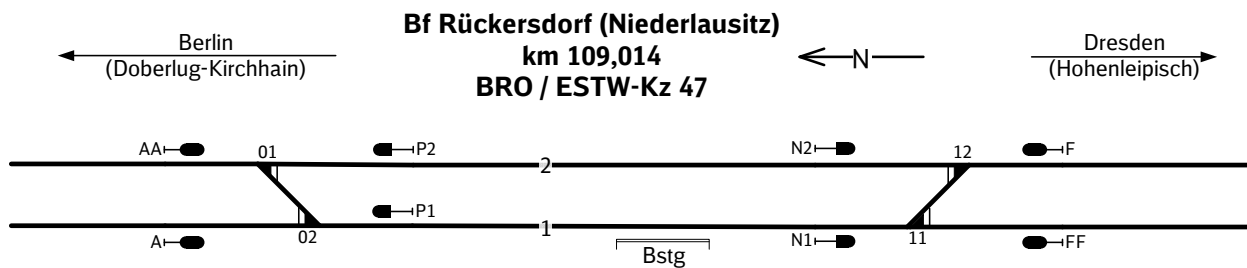


Abbildung 9: Schematischer Gleisplan Bf. Rückersdorf (BRO)

Der Bahnhof Rückersdorf (Niederlausitz) (BRO), ESTW-Kennzahl 47, verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel am westlichen und östlichen Bahnhofskopf und kein Überholungsgleis. Die Gleiswechsel der durchgehenden Hauptgleise können abzweigend mit 60 km/h befahren werden.

Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen. An den ESig kann Vorsichtssignal (Zs7) und an den ASig und BkSig Ersatzsignal (Zs1) gezeigt werden.

Die maßgebende Neigung beträgt auf den durchgehenden Hauptgleisen 1 und 2 zwischen den ESig 45A / 45AA und der Spitze der Weiche 45W02 (Westkopf) 3,0 ‰ (1 : 84), in allen weiteren Bereichen des Bahnhofs weniger als 2,5 ‰.

Gleis Nr.	Einfahrbereich		Bahnhofsgleis		Ausfahrbereich		
	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Einfahrt} in km/h	Art und Zweck	Nutzlänge (netto)	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Ausfahrt} in km/h	Ende Weichenbereich ‰
Fahrtrichtung Berlin → Dresden (Strecke 6135aR / 800a)							
1	ESig 47A km 108,440	40 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	706 m	ASig 47N1 km 109,515	60 bis 160	km 109,638
2	ESig 47AA km 108,440	40 bis 60	Durchgehendes Hauptgleis GRi	625 m	ASig 47N2 km 109,515	160	km 109,671
Fahrtrichtung Dresden → Berlin (Strecke 6135bR / 800b)							
2	ASig 47F km 109,980	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	625 m	ASig 47P2 km 108,870	160	km 108,677
1		40 bis 60	Durchgehendes Hauptgleis GRi	692 m	ASig 47P1 km 108,860	60 bis 160	

Kontakte: özF: *Selchow*

☎ GSM-R: 73002702 oder Direktwahl Taste 2

☎ Festnetz: (030) 297 41924

Streckendisponent: *Kreis 5*

☎ GSM-R: 73000201 oder Direktwahl Taste 1

☎ Festnetz: (030) 297 60265

Notfallleitstelle: *BZ Berlin*

☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF

☎ Festnetz: (030) 297 41556

RadioBlockCentre: *Selchow*

☎ GSM-R: *wird noch bekanntgegeben*

2.4.10.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation:	DAS mit Sprachmodul
3-S-Zentrale:	Potsdam ☎ Festnetz: (0331) 2357 520
Bahnhofsmanagement: Bahnhofsmanager:	Cottbus Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com
Lage:	03238 Rückersdorf, Bahnhofstraße (L622) Geokoordinaten: Lat/Lon: 51°33'59,133" / 13°34'27,744" Höhe: 102 m UTM WGS84: 401189,6 m / 5713779,7 m
Erreichbarkeit:	Rückersdorf Ort; von der Bahnhofstraße (L622)
Barrierefreier Zugang:	Ja
SEV-Haltestelle:	In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der nächstgelegenen Verkehrsstraße

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	1	55 cm	170 m	3,00 m	Betonsteine	km 108,929	km 109,099	Ja

2.4.11 Hohenleipisch

2.4.11.1 Betriebliche Beschreibung

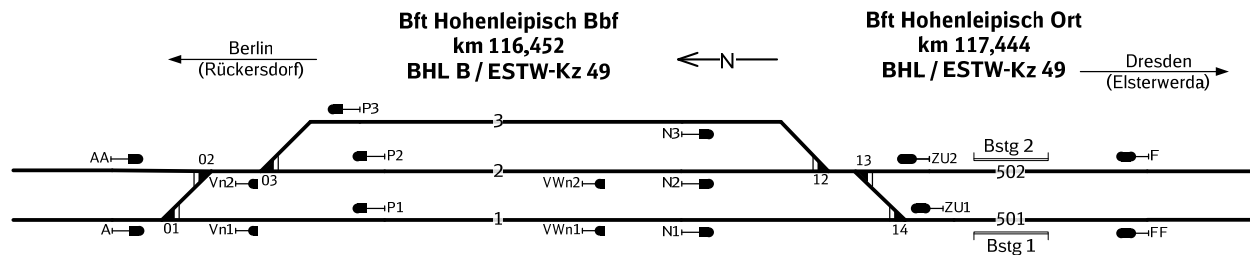


Abbildung 10: Schematischer Gleisplan Bf. Hohenleipisch (BHL)

Der Bahnhof Hohenleipisch (BHL), ESTW-Kennzahl: 49, verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel am nördlichen und südlichen Bahnhofskopf und ein Überholungsgleis auf der Ostseite. Alle Weichen der Überleitverbindungen und des Überholungsgleises können mit 80 km/h befahren werden; in Fahrtrichtung Dresden → Berlin kommt es wegen verkürzter Durchrutschwege teilweise jedoch zu verringerten Einfahrgeschwindigkeiten. Die Betriebsstelle liegt in einem langgezogenen Rechtsbogen in einem tiefen Einschnitt. In Hohenleipisch wurden in der Fahrtrichtung Berlin - Dresden die Ausfahrsvorsignalwiederholer am Gleis 1 (VWn1) und 2 (VWn2) mit einer Signalbrücke neu errichtet.

Gleis Nr.	Einfahrbereich		Bahnhofsgleis		Ausfahrbereich		
	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Einfahrt} in km/h	Art und Zweck	Nutzlänge (netto)	Typ, Lage und Bezeichnung des Signals	V _{Ausfahrt} in km/h	Ende Weichenbereich ¥
Fahrtrichtung Berlin → Dresden (Strecke 6135aR / 800a)							
1	ESig 49A km 115,286	160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	838 m	ASig 49N1 km 116,884	160	km 117,235
2		80	Durchgehendes Hauptgleis GRi	822 m	ASig 49N2 km 116,884	80	
3		80	Überholgleis GRi	844 m	ASig 49N3 km 116,884	80	
501	ASig 49N1-3 km 116,884	80 bis 160	Bahnsteiggleis	189 m	entfällt		
Fahrtrichtung Dresden → Berlin (Strecke 6135bR / 800b)							
502	ESig 49F Km 117,880	70 bis 160	Bahnsteiggleis	208 m	ZSig 49ZU2 km 117,306	60 bis 160	km 115,640
2	ZSig 49ZU2 km 117,306	60 bis 160	Durchgehendes Hauptgleis Ri	822 m	ASig 49P2 km 116,020	160	
3		60 bis 80	Überholgleis Ri	844 m	ASig 49P3 km 116,042	80	
1	ZSig 49ZU1 km 117,325	160	Durchgehendes Hauptgleis GRi	838 m	ASig 49P1 km 116,026	160	

Kontakte: özF: Elsterwerda (BZ Leipzig)

☎ GSM-R: 74022602 oder Direktwahl Taste 2
 ☎ Festnetz: (0341) 968 6712

Notfallleitstelle: BZ Leipzig

☎ GSM-R: Direktwahl Notruf über özF
 ☎ Festnetz: (0341) 968 6666

RadioBlockCentre: ohne

☎ GSM-R: ohne

2.4.11.2 Verkehrliche Beschreibung

Verkehrsstation

Fahrgastinformation: DAS mit Sprachmodul

3-S-Zentrale: Potsdam
 ☎ Festnetz: (0331) 2357 520

Bahnhofsmanagement: Cottbus
 Bahnmanager: Sebastian Lange, ☎ Festnetz: (0355) 443229
 Mail: sebastian.lange@deutschebahn.com

Lage: 04934 Dreska, OT Hohenleipisch; Döllinger Straße (L 621)
 Geokoordinaten:
 Lat/Lon: 51°29'35,665" / 13°33'56,717"
 Höhe: 115 m
 UTM WGS84: 400432,7 m / 5705652,7 m

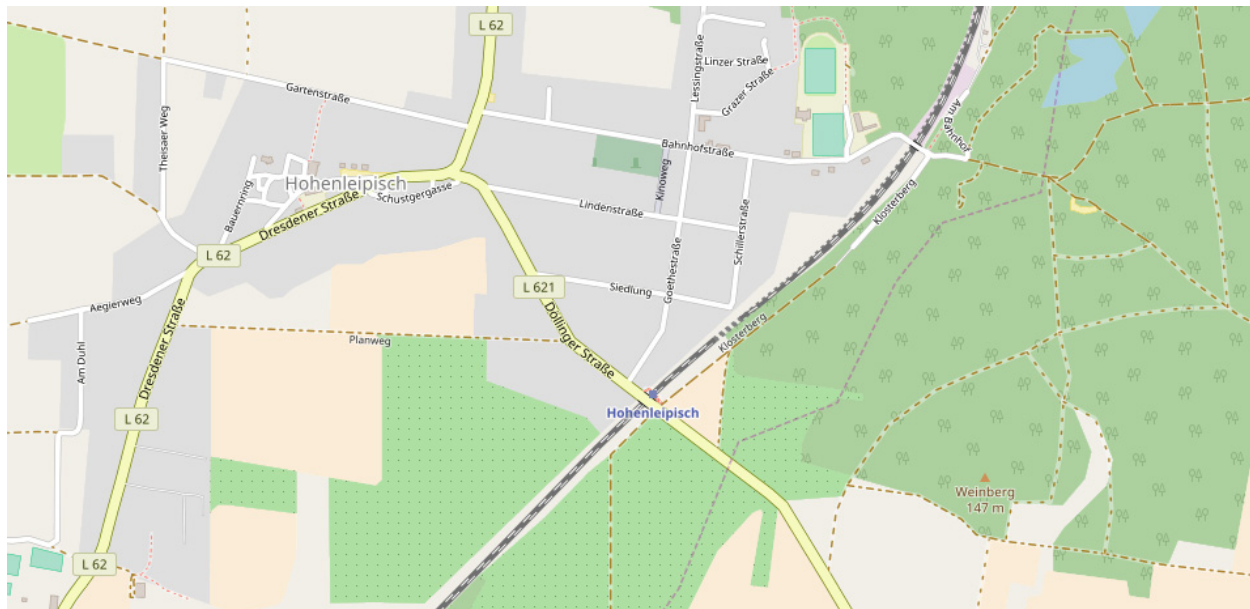
Erreichbarkeit: Stadt Hohenleipisch; von der Döllinger Straße (nächst HNr 46) über bahnsteigseparate Treppenanlagen

Barrierefreier Zugang: nein; Treppen mit mehr als 30 Stufen

SEV-Haltestelle: Hohenleipisch Dorf (Fußweg ca. 1 km)

Bahnsteig

Nr.	Gleis	Höhe	Nutzlänge	Breite	Material	Beginn	Ende	PRM
1	501	55 cm	170 m	2,50 m	Beton	km 117,359	km 117,529	Nein
2	502	55 cm	170 m	2,50 m	Beton	km 117,359	km 117,529	Nein



2.5 Geschwindigkeiten

Die Inbetriebnahmegeschwindigkeit der Ausbaustrecke beträgt zum Jahresfahrplan 2018 vorerst 160 km/h. Dabei ist die Ausbaustrecke baulich grundsätzlich für Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h hergerichtet, es bestehen dabei folgende Abweichungen:

- Gesamter Bereich der Ausbaustrecke: Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit nach § 15 (3) EBO auf 160 km/h bis zur ETCS-Inbetriebnahme
- Bereich Gehrener Bogen (km 79 - 82): Dauerhafte Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h wegen der im Bestand verbleibenden Trassierung (Bögen)
- Bereich Doberlug-Kirchhain (km 101 - 104): Vorübergehende Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 - 140 km/h (teilweise 50 km/h für Züge mit Streckenklasse > C4) wegen Brückenmängeln bis zur Fertigstellung des Neubau Kreuzungsbauwerk mit der Strecke 6345 / **850**
- Bereich Hohenleipisch - Elsterwerda (km 117 - 123): Dauerhafte Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h wegen der im Bestand verbleibenden Trassierung (Bögen) und des Bahnübergangs km 119,225

Die Hektometertafel-genaue und verbindliche Lage der zulässigen Geschwindigkeiten entnehmen Sie bitte der Anlage 2 (Kunden-VzG).

Im geplanten Endausbauzustand nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn im Berliner Stadtgebiet wird eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im Bundesland Berlin und eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h (Ausnahme: Gehrener Bogen) bis zum Nordkopf Hohenleipisch angestrebt.

2.6 Oberbau

entfällt

2.7 Heißläufer- und Festbremsortungseinrichtungen

Die Ausbaustrecke ist mit Heißläufer- und Festbremsortungseinrichtungen (HOA / FBOA) ausgerüstet. Für jede HOA / FBOA sind der Höchstgeschwindigkeit des Zuges entsprechende Stellsignale berechnet und nachfolgend ausgewiesen:

HOA-Nr. / Name	Stellsignal bei Heißläufer und Festbremse = heiß			Stellbahnhof, ggf. Stellsignal bei Heißläufer und Festbremse = warm		
	>= 160 km/h	< 160 km/h	>= 200 km/h	>= 160 km/h	< 160 km/h	>= 200 km/h
Neuhof HOA 656; km 44,690; Fahrtrichtung Dresden → Berlin						
656.1b	ESig F des Bf Wünsdorf	ESig F des Bf Wünsdorf	entfällt	Bf Wünsdorf	Bf Wünsdorf	entfällt
656.2b	ESig FF des Bf Wünsdorf	ESig FF des Bf Wünsdorf	entfällt	Bf Wünsdorf	Bf Wünsdorf	entfällt
Walddrehna HOA 536; km 83,450; Fahrtrichtung Dresden → Berlin						
536.1b	ESig 41F des Bf Uckro	ESig 41F des Bf Uckro	entfällt	Bf Uckro; ggf. Einzelzugruf durch özF (siehe CSM-RA)	Bf Uckro; ggf. Einzelzugruf durch özF (siehe CSM-RA)	entfällt
536.2b	ESig 41FF des Bf Uckro	ESig 41FF des Bf Uckro	entfällt	Bf Uckro; ggf. Einzelzugruf durch özF (siehe CSM-RA)	Bf Uckro; ggf. Einzelzugruf durch özF (siehe CSM-RA)	entfällt

Walddrehna HOA 537; km 87,310; Fahrtrichtung Berlin → Dresden

537.1a	ESig 43A des Bf Brenitz-S.	ESig 43A des Bf Brenitz-S.	<i>entfällt</i>	Bf Brenitz-Sonnenwalde	Bf Brenitz-Sonnenwalde	<i>entfällt</i>
537.2a	ESig 43AA Bf Brenitz-S.	ESig 43AA Bf Brenitz-S.	<i>entfällt</i>	Bf Brenitz-Sonnenwalde	Bf Brenitz-Sonnenwalde	<i>entfällt</i>

Hohenleipisch HOA 650; km 118,040; Fahrtrichtung Berlin → Dresden

650.1a	ESig A des Bf Elsterwerd	ESig A Bf Elsterwerda	<i>entfällt</i>	Bf Elsterwerda	Bf Elsterwerda	<i>entfällt</i>
650.2a	ESig AI des Bf Elsterwerd	ESig AI Bf Elsterwerda	<i>entfällt</i>	Bf Elsterwerda	Bf Elsterwerda	<i>entfällt</i>

2.8 Neigungen

Fahrtrichtung Berlin → Dresden

Strecke	von km	bis km	Neigung [‰]	Länge [km]	markanter Punkt am Beginn des Neigungsabschnittes	folgende Neigung
6135 800	22,840	23,506	-5,0	0,666	200 m vor SÜ A10 Südlicher Berliner Ring	↘ -4,1 ‰
	35,600	37,528	5,0	1,928		↗ 4,7 ‰
	42,790	43,426	5,6	0,636	200 m nach SÜ Neuhof	↗ 4,4 ‰
	43,646	44,640	5,1	0,994	vor SÜ Lindenbruck	↗ 7,1 ‰
	44,877	45,400	5,0	0,523		↘ -0,8 ‰
	46,243	47,375	5,0	1,132		↗ 0,6 ‰
	50,075	50,665	-5,2	0,590	nach ZSig 18R1 Bf Baruth	↘ -1,2 ‰
	76,959	77,781	6,3	0,822	nach Ende Weichenbereich	↗ 4,0 ‰
	82,175	83,382	5,5	1,207		↗ 5,5 ‰
	84,756	85,335	-5,0	0,579	100 m nach ESig 42A Bf Walddrehna	↗ 0,5 ‰
	109,335	109,925	-5,0	0,590	200 m nach Bf Rückersdorf	↘ -0,1 ‰
	110,560	111,500	5,3	0,940	nach EÜ Hühlenfließ	↗ 5,2 ‰
	114,425	116,250	5,2	1,825	400 m nach Vorsignal	↗ 2,3 ‰
	117,750	118,822	-5,5	1,072	200 m nach SÜ L621	↘ -4,8 ‰
119,400	120,200	-5,2	0,800	200 m nach BÜ Dreska	↘ -4,7 ‰	

Fahrtrichtung Dresden → Berlin

Strecke	von km	bis km	Neigung [‰]	Länge [km]	markanter Punkt am Beginn des Neigungsabschnittes	folgende Neigung
6135 800	120,200	119,400	5,2	0,800	So 16 BÜ Dreska	↗ 6,4 ‰
	118,822	117,750	5,5	1,072		↗ 4,8 ‰
	116,250	114,425	-5,2	1,825		↘ -2,5 ‰
	111,500	110,560	-5,3	0,940	150 m nach EÜ Försterei	↗ 0,1 ‰
	109,925	109,335	5,0	0,590	nach ESig 47F Bf Rückersdorf	→ 0,0 ‰
	85,335	84,756	5,0	0,579	vor ASig 42P2 Bf Walddrehna	↗ 5,1 ‰
	83,382	82,175	-5,5	1,207		↘ -5,3 ‰
	77,781	76,959	-6,3	0,822	EÜ km 77,7	↘ -3,2 ‰
	50,665	50,075	5,2	0,590	SÜ K7225 Radeländer Weg	↗ 4,7 ‰
	47,375	46,243	-5,0	1,132		↘ -3,6 ‰
	45,400	44,877	-5,0	0,523	Ausfahrvorsignal 18Vp2	↘ -7,1 ‰
	44,640	43,646	-5,1	0,994		↘ -4,4 ‰
	43,426	42,790	-5,6	0,636		↘ -4,4 ‰
	37,528	35,600	-5,0	1,928	nach Ende Weichenbereich	↘ -1,0 ‰
23,506	22,840	5,0	0,666	Ausfahrsignal Rangsdorf	→ 0,0 ‰	

2.9 Signalanlagen und Zugbeeinflussungssysteme

Sämtliche Haupt- und Vorsignale der HI-Alttechnik auf der Ausbaustrecke wurden außer Betrieb genommen und zurückgebaut (außer gesamter Bahnhof Doberlug-Kirchhain, bereits mit Ks-Signaltechnik ausgerüstet). Neu wurden Ks-Signale (nach Ril 301.0102) aufgestellt und in Betrieb genommen.

Die Ausbaustrecke ist vollständig mit PZB ausgerüstet.

2.9.1 Beginn und Ende der ETCS-Führung

Zusätzlich zur vorhandenen Zugbeeinflussung PZB soll die Ausbaustrecke im Abschnitt ESig 18A Bf. Baruth (km 43,6) bis ESig 49F Bf. Hohenleipisch (km 117,7) zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem (nachfolgend als *Zugbeeinflussung* bezeichnet) ETCS ausgerüstet werden. Da die ETCS-Anlagen auf der Ausbaustrecke erst zu einem späteren Zeitpunkt errichtet und in Betrieb genommen werden, sind die

- Netzaufbau- und Funkeinwahlbereiche und -balisen,
- Grenzsignale zum ETCS- und NTC-Bereich (*PZB*) sowie zwischen den RBC und
- ggf. Zufahrtsicherungssignale

nicht Gegenstand dieses Streckenprospektes.

2.9.2 Richtungsanzeiger und Umleitung unter erleichterten Bedingungen

Es gibt gegenwärtig auf der Ausbaustrecke keine Richtungsanzeiger sowie keine Streckenwechsel und Umleitungen nach dem Verfahren Umleitung unter erleichterten Bedingungen.

Für die Abzweigstelle Doberlug-Kirchhain Nord (Fahrtrichtung Berlin → Dresden) ist die Wiederinbetriebnahme der Richtungsanzeiger zum Fahrplan 2019 vorgesehen (Bekanntgabe über La).

2.10 Oberleitung

2.10.1 Bauform

Um auf der Ausbaustrecke die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreichen zu können, wurden nicht nur Fahrbahn und Züge auf diese Herausforderung vorbereitet, es mussten ebenfalls die Energiebereitstellung und -verteilung überwiegend angepasst werden. Aus diesem Grund kommen für die durchgehenden Hauptgleise der Strecke 6135 / 800 im Bereich von km 40 bis km 117 Hochleistungsüberleitungen der Regelbauart *R200* zum Einsatz (zwischen Hp Neuhof und Bf Baruth (a) Bauart Re200 i), die eine Nutzung durch mit 1.950 mm breiten Stromabnehmer-Wippen ausgerüsteten Fahrzeugen gestatten. In den Überholungs- und ausgerüsteten Nebengleisen in diesem Bereich sind Re100-Überleitungen verbaut, die Fahrdrahthöhe beträgt in diesem Bereich 5,30 Meter.

Der gesamte Streckenabschnitt der Ausbaustrecke ist nicht Eurowippe-tauglich!

2.10.2 Oberstrombegrenzung

Es gilt laut den Berechnungen der DB Energie zum EG-Prüfverfahren die Einhaltung der höchstens zulässigen Zugströme (A) von 600 A.

2.10.3 Schutzstrecken

Auf der gesamten Ausbaustrecke gibt es keine Schutzstrecken oder Ausschaltstellen.

2.11 Kommunikation

2.11.1 Zugfunk

Die gesamte Ausbaustrecke und alle angrenzenden Strecken sind mit dem Zugfunksystem GSM-R ausgerüstet. Es gibt nach Messungen vor der Inbetriebnahme keine Bereiche ohne Funkabdeckung oder mit eingeschränktem Empfang. Somit sind für die Sprachkommunikation keine besonderen Zugfunkgeräte oder Bedienhandlungen notwendig. Die özF und die Bereichsdisponenten sind über GSM-R sowie als Rückfallebene über das Verfahren P-GSM (D), das öffentliche Telefonnetz, erreichbar. Die entsprechenden Telefonnummern sind im Abschnitt 2.4 verzeichnet.

2.11.2 Öffentlicher Mobilfunk

Die gesamte Ausbaustrecke ist grundsätzlich mit den Sprach- und Datennetzen aller drei in Deutschland aktiven öffentlichen Mobilfunkbetreiber versorgt. Die Verbindungsqualität für Sprache und Daten sowie die Datenübertragungsgeschwindigkeit ist dabei jedoch je nach Position des Fahrzeuges auf der Ausbaustrecke stark schwankend bis hin zu Verbindungsabbrüchen. Dabei sind Empfangsergebnisse stark abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, Dämpfung durch die Umgebung (Wetter) und Fahrzeuge (Ausstattung Mobilfunk-Repeater vs. Abschirmung Scheiben) sowie der Anzahl der jeweils gleichzeitig aktiven Teilnehmer.

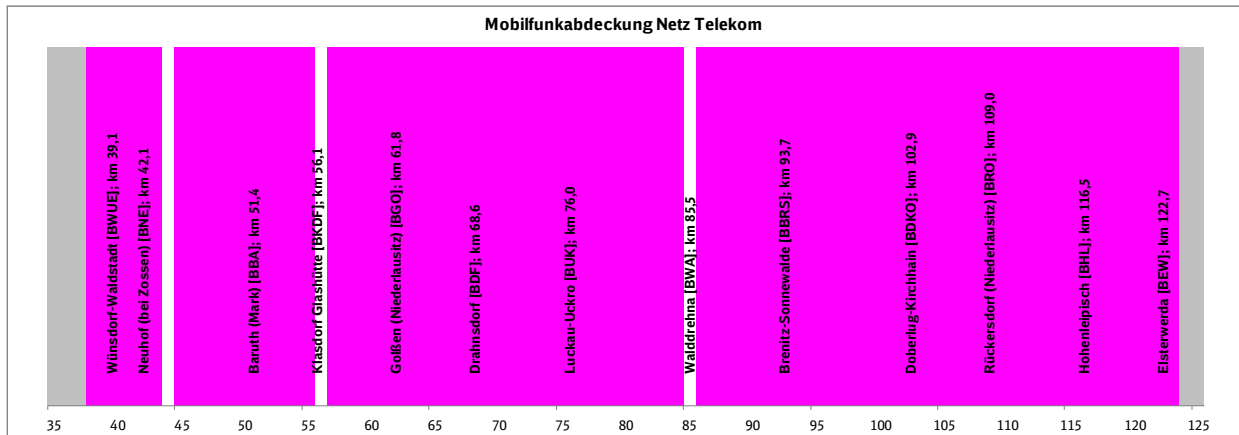
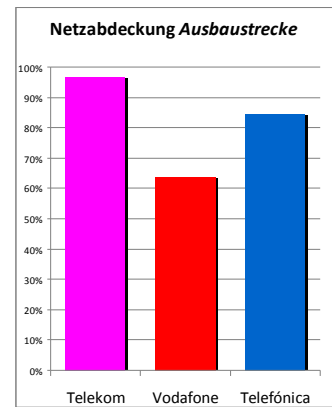


Abbildung 11: Mobilfunkabdeckung im Telekom-Netz auf der Ausbaustrecke

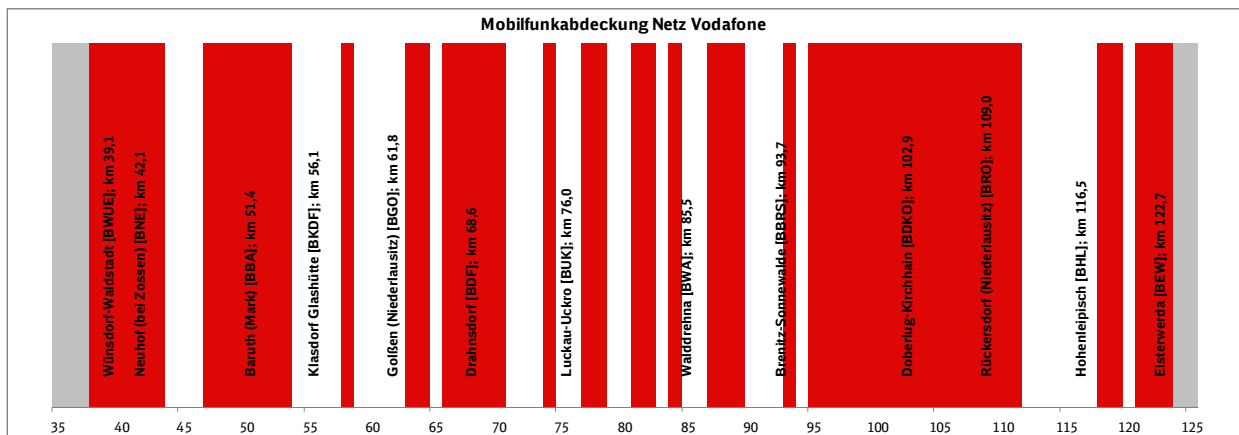


Abbildung 12: Mobilfunkabdeckung im Vodafone-Netz auf der Ausbaustrecke

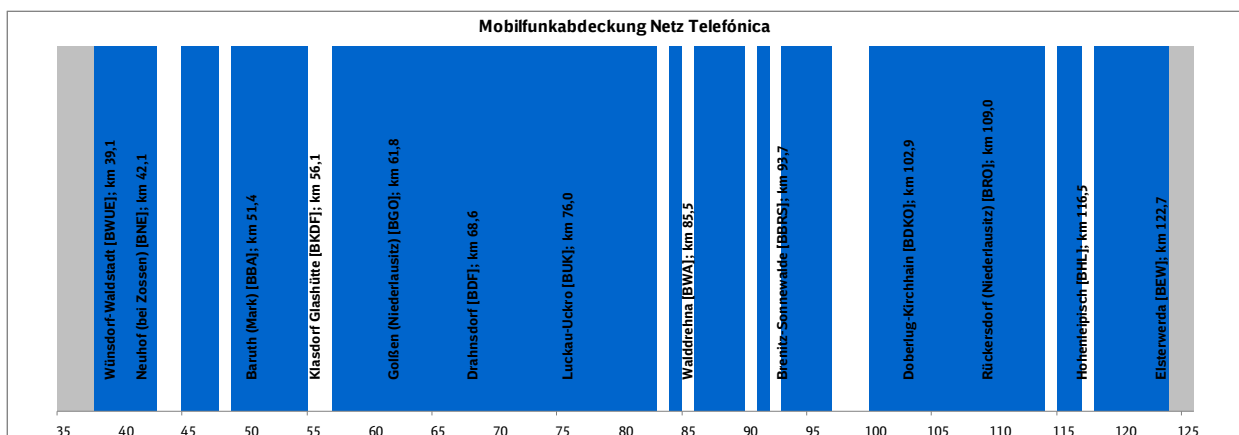


Abbildung 13: Mobilfunkabdeckung im Telefónica-Netz auf der Ausbaustrecke

2.12 Tunnel

Es gibt keine Tunnel auf der Ausbaustrecke.

2.13 Talbrücken

Es gibt keine Talbrücke auf der Ausbaustrecke.

2.14 Notbremsüberbrückung und NBÜ-Kennzeichnung

Es gibt keine Bereiche mit Notbremsüberbrückung und dementsprechend auch keine NBÜ-Kennzeichnung gemäß Ril 301.9001 Abschnitt 10 auf der Ausbaustrecke.

3 Brandschutz und Rettungskonzept

3.1 Notfallmanagement nach Ril 123

Es gelten die Regeln der Richtlinie 123 *Notfallmanagement* der Deutschen Bahn.

3.2 Rettungskonzept: Maßnahmen für die Selbstrettung

Es gilt die Rahmenrichtlinie 123.0130 *Maßnahmen der Selbstrettung im Reiseverkehr*.

3.3 Tunnel

Es gibt keine Tunnel auf der Ausbaustrecke.

3.4 Talbrücken

Es gibt keine Talbrücken auf der Ausbaustrecke.

3.5 Freie Strecke und Betriebsstellen

Unter diesem Punkt werden die Rettungseinrichtungen beschrieben. Der Standort der Rettungseinrichtung wird mit Kilometer und in Fahrtrichtung Berlin – Dresden (aufsteigender Kilometer) angegeben.

Bahnhof Wünsdorf (a) – km 50,400

Für den Abschnitt Wünsdorf-Waldstadt bis zum km 50,400 fanden keine Umbaumaßnahmen statt und die Anlagen auf der Ausbaustrecke verblieben im Bestand.

km 50,400 – Bahnhof Baruth (a)

- am km 50,400 Wendeanlage für Rettungsfahrzeuge mit Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg
- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 50,400 bis km 51,295 (nördliches Bahnsteigende)
- am km 50,659 Zugang bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über 2 Böschungstrep-
pen (Breite = 0,8 m)

Bahnhof Baruth (e) – Haltepunkt Klasdorf (a)

Am km 51,295 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über die Bahnsteige.

- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 51,465 (südliches Bahnsteigende) bis km 56,110
- am km 53,270 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg
- am km 54,480 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg, Wendeanlage für Rettungsfahrzeuge
- am km 54,812 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg über zwei Bö-
schungstrep-
pen von der SÜ Klein Ziescht
- am km 55,300 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg
- am km 55,750 Zugang (Breite = 0,8 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über
zwei Böschungstrep-
pen

Haltepunkt Klasdorf (e) – Bahnhof Golßen (a)

Am km 56,110 (nördliches Bahnsteigende) Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg über die Bahnsteige des Hp Klasdorf über zwei Treppen je Bahnsteig.

- am km 57,400 Zugang (Breite = 1,60 m) zum Rettungsweg
- am km 58,930 Wendeanlage mit Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg
- am km 60,897 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zu den Rettungswegen über zwei Böschungstreppen

Bahnhof Golßen (e) – Haltepunkt Drahnisdorf (a)

Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks. An den Bahnsteigen Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über die Bahnsteige über 2 Treppen je Bahnsteig.

- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 62,014 bis km 68,030
- am km 63,985 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über vier Böschungstreppen von der SÜ Landwehr
- am km 65,850 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen
- am km 68,030 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg
- am km 68,048 Palettenhaus (Unterstellung von Rollpaletten als Hilfsmittel für die Rettungskräfte)

Haltepunkt Drahnisdorf (e) – Bahnhof Luckau-Uckro (a)

Rettungsweg beidseitig. Am km 68,574 (südliches Bahnsteigende) Zugang (Breite = 1,60 m) bahnlinks zum Rettungsweg über die Bahnsteige über zwei Treppen je Bahnsteig.

- am km 69,400 vorhandene Wendeanlage mit Zugang (Breite = 1,60 m) bahnlinks zum Rettungsweg
- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 69,400 bis km 75,500
- am km 71,134 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen
- am km 72,700 Wendeanlage mit Zugang (Breite = 1,60 m) bahnlinks zum Rettungsweg
- am km 73,555 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen

Bahnhof Luckau-Uckro (e) – Bahnhof Walddrehna (a)

Bestandsschutz/kein Streckenausbau (keine baulichen Maßnahmen zur Umsetzung Ril BuK)

- am km 76,255 Palettenhaus (Unterstellung von Rollpaletten als Hilfsmittel für die Rettungskräfte)
- km 75,500 bis km 84,500 kein Streckenausbau, Bestandsschutz (keine baulichen Maßnahmen zur Umsetzung Ril BuK)
- km 84 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg

Bahnhof Walddrehna (e) – Bf Brenitz-Sonnewalde (a)

Die öffentliche Straße bahnlinks ist Bestandteil des Rettungswegekonzeptes.

- Rettungsweg bahnrechts auf vorhandenem Randweg von km 86,200 bis km 87,200.
- am km 86,200 bahnlinks Wendeanlage
- am km 87,200 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnlinks zum Rettungsweg
- am km 87,525 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen

- am km 88,525 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg
- am km 90,100 bahnlinks Wendeanlage vor EstW
- am km 90,005 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen
- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 91,000 bis km 93,000
- am km 93,125 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen

Bahnhof Brenitz-Sonnenwalde (e) – Bahnhof Doberlug-Kirchhain (a)

Im Bahnhofsbereich befinden sich die Rand- und Rettungswege an den jeweiligen Überholungsgleisen bahnaußen, an den Streckengleisen bahnrechts und bahnlinks.

- am km 93,315 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnlinks zum Palettenhaus (Unterstellung von Rollpaletten als Hilfsmittel für die Rettungskräfte)
- bei km 94,200 bahnlinks Wendeanlage
- bei km 95,900 bahnlinks Wendeanlage
- am km 97,357 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Gleis über zwei Böschungstreppen, Wendeanlage bahnlinks
- bei km 98,400 bahnlinks Wendeanlage, bahnrechts Rettungsweg (Breite = 1,60 m)
- bei km 102,800 bahnrechts Wendeanlage

Bahnhof Doberlug-Kirchhain (e) – Bahnhof Rückersdorf (a)

Rettungsweg bahnrechts auf vorhandenem Randweg.

- am km 103,730 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Rettungsweg über eine Böschungstreppe
- am km 104,865 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts zum Gleis
- am km 105,887 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Gleis über zwei Böschungstreppen von der SÜ Grube Erna
- am km 107,815 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen

Bahnhof Rückersdorf (e) – Bahnhof Hohenleipisch

Der Rettungsweg bahnrechts führt über die Zuwegung zum Bahnsteig (am nördlichen Bahnsteiganfang). Bahnlinks erfolgt die Anbindung über die 1,60m breite Böschungstreppe.

- Rettungsweg bahnlinks von km 108,870 bis km 109,700
- am km 109,000 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnlinks zum Rettungsweg über eine Böschungstreppe
- am km 110,177 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen
- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 110,177 bis km 111,675
- am km 111,675 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen
- bei km 111,700 bahnlinks Wendeanlage
- am km 112,790 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnlinks zum Rettungsweg
- am km 113,985 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen
- am km 114,775 Zugang (Breite = 1,60 m) bahnrechts und bahnlinks zum Rettungsweg über zwei Böschungstreppen
- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 109,000 bis km 115,000
- am km 116,138 Wendehammer und Zugang (Breite = 1,60 m) zum Gleis

Bahnhof Hohenleipisch (e) – Bahnhof Hohenleipisch Ort

Befestigte Zufahrt bahnlinks von km 116,138 bis km 116,689 in Privateigentum

Bahnsteig Hohenleipisch Ort

Anbindung der Rettungswege des Schienenweges an die vorhandenen Bahnsteige (Breite = 2,50 m) am nördlichen Bahnsteigende.

- Rettungsweg bahnrechts und bahnlinks von km 117,542 bis km 120,200
- am km 119,500 Ausweichstellen mit Zugang (Breite = 1,60 m) zum Gleis
- am km 120,200 Zugang (Breite = 1,60 m) über Graben
- bei km 120,300 Wendehammer mit Zugang (Breite = 1,60 m) zum Gleis

4 Verzeichnisse

4.1 Abkürzungsverzeichnis

Abzw	Abzweig
ASig	Ausfahrtsignal
BAGAP	Betrieblicher Alarm- und Gefahrenabwehrplan
Bbf	Betriebsbahnhof
Bf	Bahnhof
Bft	Bahnhofsteil
BGV	Berufsgenossenschaftliche Vorschriften
BkSig	Blocksignal
BOS-Funk	Nicht-öffentlicher mobiler UKW-Landfunkdienst für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (u.a. Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste)
BZ	Betriebszentrale
EBA	Eisenbahnbundesamt
EoA	<i>End of Authority</i>
ESig	Einfahrtsignal
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	Elektronisches Stellwerk - Außeneinheit
ETCS	<i>European Train Control System</i>
FV-DB	Fahrdienstvorschrift der DB Netz
Gbf	Güterbahnhof
GSM-R	<i>Global System for Mobile Communications - Rail</i>
GUV	Geltungsbereich von Unfallverhütungsvorschriften
GV	Güterverkehr
Hbf	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt
KMC	<i>Key Management Centre</i>
L2	Level 2
L2mS	Level 2 mit Außensignalen
L2oS	Level 2 ohne Außensignale
La	Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
MEG	Mitte "Empfangsgebäude"
NBS	Ausbaustrecke
NBÜ	Notbremsüberbrückung
NTC	<i>National Train Control</i>
özF	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
Pbf	Personenbahnhof
PV	Personenverkehr
PZB	Punkt förmige Zugbeeinflussung
RBC	<i>Radio Block Centre</i> ; auch: ETCS-Z
Ril	Richtlinie der DB Netz AG
Sbk	Selbstblocksignal
SRS	<i>System Requirement Specification</i> ; umg. auch <i>Baseline</i>
STM	<i>Specific Transmission Module</i>
TEN	Transeuropäische Netz
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
ÜBf	Überholbahnhof
UZ	Unterzentrale
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VzG	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten
ZSig	Zwischensignal

4.2 Abbildungsverzeichnis / Bildnachweis

Abbildung 1: Einbindung in das Transeuropäische Netz	6
Abbildung 2: Überregionale Lage im Netz	7
Abbildung 3: Schematischer Gleisplan Bf. Baruth (Mark) (BBA)	14
Abbildung 4: Schematischer Gleisplan Bf. Golßen (Niederlausitz) (BGO)	18
Abbildung 5: Schematischer Gleisplan Bf. Luckau-Uckro (BUK).....	21
Abbildung 6: Schematischer Gleisplan Waldrehna (BWA)	24
Abbildung 7: Schematischer Gleisplan Bbf. Brenitz-Sonnenwalde (BBRS)	26
Abbildung 8: Schematischer Gleisplan Bf. Doberlug-Kirchhain (BDKO)	27
Abbildung 9: Schematischer Gleisplan Bf. Rückersdorf (BRO)	28
Abbildung 10: Schematischer Gleisplan Bf. Hohenleipisch (BHL).....	30
Abbildung 11: Mobilfunkabdeckung im Telekom-Netz auf der Ausbaustrecke.....	37
Abbildung 12: Mobilfunkabdeckung im Vodafone-Netz auf der Ausbaustrecke	37
Abbildung 13: Mobilfunkabdeckung im Telefónica-Netz auf der Ausbaustrecke.....	37

Alle Abbildungen: Bahnkonzept Dresden; Vasco Paul Kolmorgen/Alexander Wolf/Arne Gerike,
Symbole: *Signalschablone* von Dr. Ulrich Maschek, Dresden (CC-BY-ND 4.0)

4.3 Anlagenverzeichnis

4.3.1 Übersichtskarte Ausbaustrecke im Netz des Regionalbereiches Ost

siehe Anlage 1

4.3.2 Auszug aus dem Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (Kunden-VzG)

siehe Anlage 2

4.3.3 Sonderdruck zur La Bereich Ost zur Inbetriebnahme (Sonderdruck La)

siehe Anlage 3 (nur gültig vom 3. Dezember bis 9. Dezember 2017)

4.3.4 Auszug aus den örtlichen Richtlinien (Streckenbuch; ehem. öRiLi Zub)

siehe EVU-spezifisches separates Dokument der EVU

4.3.5 Bedienungsanleitung GPSInfradat-Streckenkunde-DVD

siehe Anlage 5

4.4 Autorenverzeichnis / Impressum

Der Streckenprospekt und die GPSInfradat-Streckenkunde-DVD / -WebApp wurden erstellt von

Bahnkonzept GmbH Deutschland

Altplauen 19h

01187 Dresden

Ansprechpartner: Bärbel Jossunek; Vasco Paul Kolmorgen;

Tobias Bregulla; Arne Gerike; Alexander Wolf

☎ (0351) 466769-39

✉ dresden@bahnkonzept.de

im Auftrag der:

DB Netz AG; Regionalbereich Ost

ABS Berlin - Dresden

Umgehungsstraße 2

12529 Schönefeld

Ansprechpartner: Michael Wittreich

☎ (030) 297-28702

✉ michael.wittreich@deutschebahn.com

Herausgeber:

DB Netz AG; Regionalbereich Ost

Vertrieb und Fahrplan

Granitzstraße 55-56

13189 Berlin

Ansprechpartner: Renado Kropp

☎ (030) 297 41000

✉ dbnetz.ost@deutschebahn.com

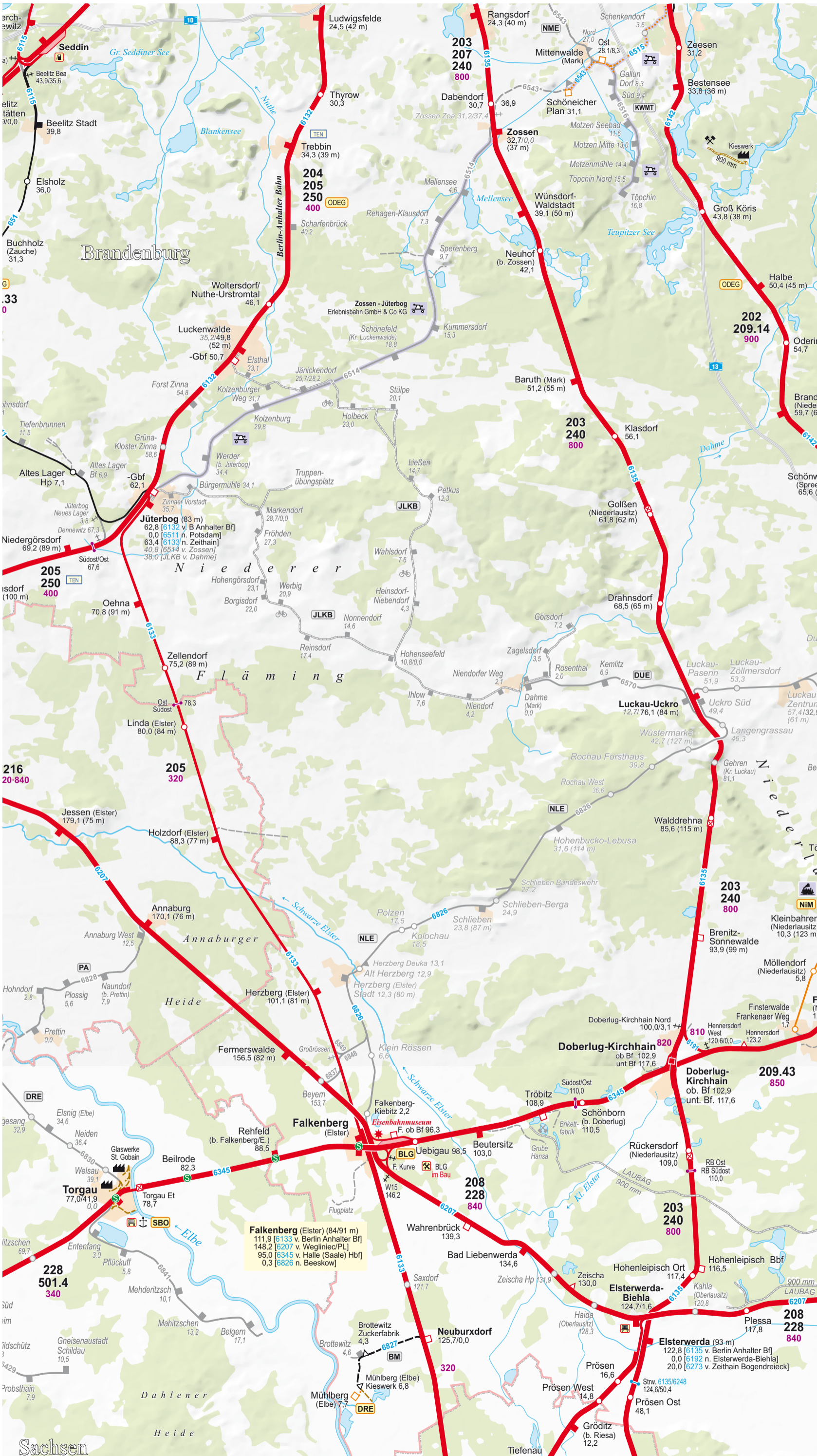
Wir danken allen weiteren Mitarbeitern der DB Netz, DB Engineering & Consulting, Baufirmen sowie Dritten, die mit ihren Angaben und ihrer Unterstützung zur Erstellung des Streckenprospektes beigetragen haben.

Der Aufbau und die Gestaltung des Streckenprospektes, die verwendeten Grafiken und Bilder, die Zusammenstellung sowie einzelne Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die der fotomechanischen oder elektronischen Wiedergabe, der Vervielfältigung und der Verbreitung mittels besonderer Verfahren (zum Beispiel Datenverarbeitung, Datenträger und Datennetze), auch teilweise, behält sich der Ersteller vor.

© Bahnkonzept Dresden / Vasco Paul Kolmorgen 2017

4.5 Änderungshistorie / Nachweis der Bekanntgaben

Nummer der Bekanntgabe	Gültig ab	Bemerkung / Geänderter Inhalt	Berichtigt / Eingearbeitet	
			am	durch
Erstausgabe	17.11.2017	---	---	---
1	10.12.2017	Gleispläne der Betriebsstellen von BBA bis BHL aktualisiert	08.12.2017	Bahnkonzept
1	10.12.2017	Gleistabellen der Betriebsstellen von BBA bis BHL aktualisiert	08.12.2017	Bahnkonzept
1	10.12.2017	Karten der Zugangsstellen von BBA bis BHL hinzugefügt	08.12.2017	Bahnkonzept
1	10.12.2017	Diverse Schreibfehler korrigiert	08.12.2017	Bahnkonzept



BAHN KONZEPT

