



**4.2. Erläuterungsbericht:
Ziegler Holding GmbH
Betzenmühle 3
95703 Plößberg / Opf.
Planfeststellung §18 AEG**



Im Auftrag von:

Ziegler Holding GmbH
Betzenmühle 3
95703 Plößberg / Opf.

Verfasser:

AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH
Derbystraße 3
85276 Pfaffenhofen/Ilm
Mail: office@anschlussbahnprofis.com
Internet: www.anschlussbahnprofis.com

© 2019 AnschlussBahnProfis – Alle Rechte vorbehalten
P1622 – Ziegler Holding GmbH 95703 Plößberg / Opf., Planfeststellung §18 AEG
29.04.2019

Inhaltsverzeichnis des Erläuterungsberichtes

1	Allgemeines.....	4
1.1	Allgemeine Erläuterungen und Zweck der Planvorlage.....	4
1.2	Projektbezeichnung und Beschreibung	4
1.3	Erläuterung der Plannummern	4
1.4	Lage der Anschlussbahn.....	4
1.5	Aktuelle und zukünftige Nutzung der Gleise.....	6
1.6	Betroffene Behörden und andere öffentliche Einrichtungen	6
2	Betriebliche Aufgabenstellung	7
2.1	Zukünftig geplante Betriebsführung.....	7
2.2	Betriebliche Maßnahmen zum Schutz des Bahnbetriebes während der Bauzeit ...	7
2.3	Sicherungsmaßnahmen bei evtl. Gefahrguttransporten	7
2.4	Bauzeiten während der Bauausführung	7
3	Änderungen vorhandener Anlagen.....	7
3.1	Werkseigene ortsfeste Bauwerke und Anlagen	7
3.2	Ortsfeste Bauwerke und Anlagen Dritter	7
3.2.1	Oberleitungsanlagen der Deutschen Bahn AG	7
3.2.2	Stellwerkstechnik des örtlichen Stellwerks.....	8
3.2.3	Kabelkanal der Deutschen Bahn AG	8
3.3	Planung der werkseigenen Bahnanlage	8
3.3.1	Linienführung und Trassierungselemente – Pläne 2000 und 3100.....	8
3.3.2	Gradienten – Plan 4100	8
3.3.3	Unterbau und evtl. vorgesehene Maßnahmen zur Gewährleistung der Tragfähigkeit	8
3.3.4	Oberbau, Angaben der Oberbauform – Pläne 5001 und 5002.....	8
3.3.5	Bahnkörperquerschnitt / Regellichtraum / Sicherheitsraum – Pläne 3500, 5001 und 5002	8
3.3.6	Entwässerung	9
3.3.7	Evtl. zwischenzeitliche Verlegung von Kabel- und Leitungen	9
3.3.8	Beleuchtung	9
3.3.9	Höhengleiche Kreuzungen	9
3.3.10	Arbeitssicherheit	9
4	Kosten der Baumaßnahme	9
5	Antragsteller und Eigentümer der Gleisanlage.....	9

Abbildungsverzeichnis des Erläuterungsberichtes

Abbildung 1:	Lage der Anschlussbahn der Ziegler Holding GmbH im Eisenbahnnetz (Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende).....	5
Abbildung 2:	Gleisschema des Gleisanschlusses der Firma Ziegler Holding GmbH (Quelle: eigene Darstellung)	5

Tabellenverzeichnis des Erläuterungsberichtes

Tabelle 1:	Auflistung der Bau- und Nutzlängen im Gleisanschluss – Bestand (Quelle: eigene Gleisvermessung)	6
Tabelle 2:	Auflistung der Weichen und deren Weichenform – Bestand (Quelle: eigene Gleisvermessung).....	6

1 Allgemeines

1.1 Allgemeine Erläuterungen und Zweck der Planvorlage

Im Rahmen der Vorlage soll der Antrag auf Planfeststellung der im Folgenden beschriebenen Baumaßnahme erfolgen.

Dieser Bauantrag gemäß §18 AEG¹ in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG² bzw. Art. 72 bis 78 BayVwVfG³ beinhaltet die Instandsetzung der bestehenden Gleisanlagen inkl. Anpassung der Höhenlage (durchgehendes, gleichmäßiges Gefälle im Bereich der Instandsetzung) inkl. Neubau der Asphaltdeckungen zwischen den Gleisen. Ferner umfasst der vorliegende Bauantrag auch den Neubau der Entwässerungsanlagen im Bereich der Gleisinstandsetzung, den Neubau von Lärmschutzwänden im Bereich des gesamten Anschlusses und die Erweiterung der Beleuchtung.

Dieser eisenbahnrechtliche Antrag wird bei der Regierung von Mittelfranken als Landes-eisenbahnaufsicht Nordbayern eingereicht.

1.2 Projektbezeichnung und Beschreibung

Die hier beschriebenen Anlagen laufen unter dem Arbeitstitel „Ziegler Holding GmbH 95703 Plößberg / Opf., Planfeststellung §18 AEG“. Antragstellerin dieses Bauantrages ist die Ziegler Holding GmbH.

Im Rahmen dieses Vorhabens sind im Wesentlichen folgende Änderungen vorgesehen:

- Instandsetzung der bestehenden Gleise 6, 7, 9, 10 und 12 bezüglich Höhe (Anpassung der Höhenlage), ferner das Gleis des Nebenanschlusses der Raiffeisen (Arbeitstitel: Gleis8) inkl. Neubau der Asphaltdeckungen zwischen den Gleisen.
- Im Zuge der Instandsetzung der oben aufgeführten Gleise der Neubau der benötigten Entwässerungsanlagen.
- Ferner der Neubau von Lärmschutzwänden auf Basis des beigefügten Schalltechnischen Gutachtens.
- Daneben werden die Beleuchtungsanlagen um zusätzliche Leuchten erweitert, welche auch in diesem Bauantrag beantragt werden.

Die Realisierung der Gesamtmaßnahme ist bis unmittelbar nach Erteilung der Genehmigung geplant.

1.3 Erläuterung der Plannummern

Im vorliegenden Erläuterungsbericht werden an den betreffenden Stellen auf die Pläne verwiesen. Diese Pläne werden mit der Plannummer bezeichnet, welche aus einer vierstelligen Nummer bestehen. Eine Auflistung der Pläne und dazugehöriger Plannummer ist in **Kapitel 4.4 des Gesamtantrages** zu finden.

1.4 Lage der Anschlussbahn

Der Gleisanschluss des Unternehmens Ziegler Holding GmbH befindet sich in Wiesau. Er liegt an der DB-Strecke 5050 (Weiden (Oberpf.) – Oberkotzau) direkt am Bahnhof Wiesau. Der gesamte Gleisanschluss sowie die anschließende DB-Strecke 5050 sind nicht elektrifiziert. Die Abbildung 1 zeigt den Gleisanschluss im Netzzusammenhang.

Der Gleisanschluss ist mittels zweier Anschlussweichen (Weichen 11 und 43) an die Gleisanlagen der DB im Bahnhof Wiesau zweiseitig (sowohl in Richtung Oberkotzau als auch in Richtung Weiden (Oberpf.)) angebunden. Im Gleisanschluss befinden sich vier zweiseitig

¹ Allgemeines Eisenbahngesetz

² Verwaltungsverfahrensgesetz

³ Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz

anfahrbare Ladegleise und zwei einseitig bedienbare Lade- bzw. Abstellgleise. In Abbildung 2 ist der Gleisanschluss schematisch mit Bezeichnung der Gleise dargestellt.

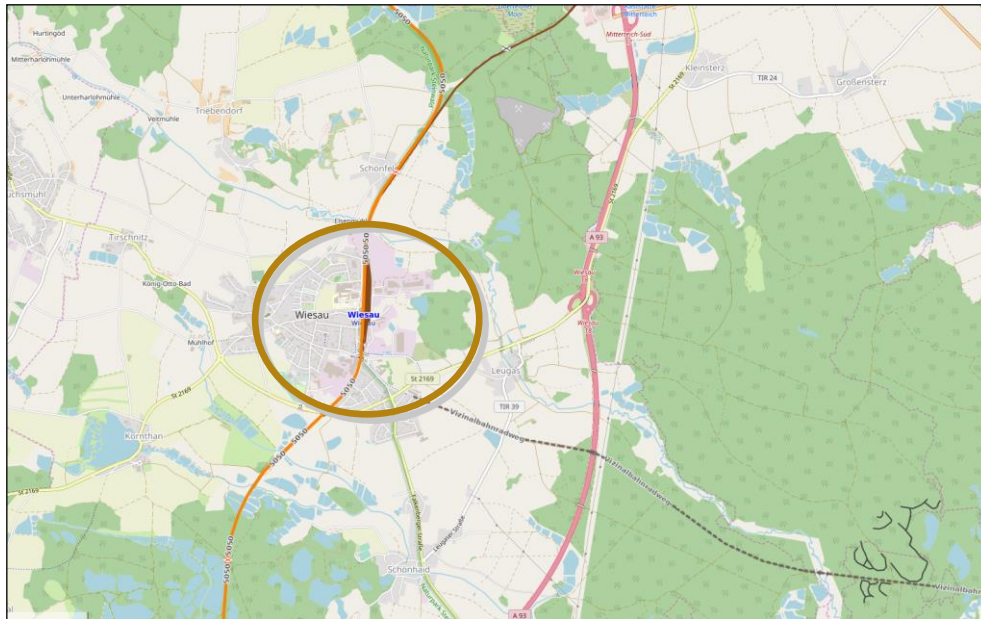


Abbildung 1: Lage der Anschlussbahn der Ziegler Holding GmbH im Eisenbahnnetz (Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

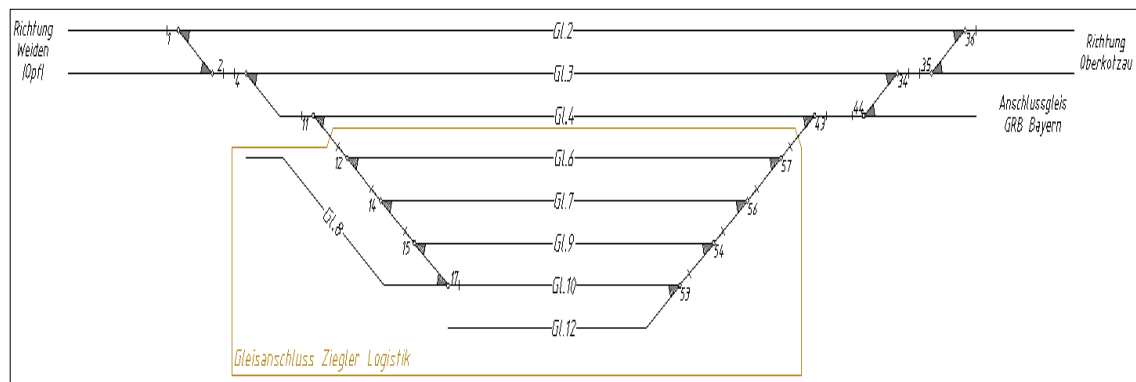


Abbildung 2: Gleisschema des Gleisanschlusses der Firma Ziegler Holding GmbH (Quelle: eigene Darstellung)

Der Gleisanschluss der Ziegler Holding GmbH hat ab Gleisanschluss eine Gesamtlänge von etwa 3.176 m und weist eine Gesamtnutzlänge von 2.808 m auf. Zum Gleisanschluss gehören je Ausfahrtrichtung (Norden und Süden) eine handgestellte Gleissperre als Flankenschutz und acht Weichen. Eine genaue Aufstellung der Längen bzw. der Weichenformen erfolgt in Tabelle 1 bzw. Tabelle 2.

Tabelle 1: Auflistung der Bau- und Nutzlängen im Gleisanschluss – Bestand
(Quelle: eigene Gleisvermessung)

Gleisnummer	Baulänge [m]	Nutzlänge [m]
6	728,89	596,13
7	655,03	564,15
9	574,07	497,37
10	469,13	424,48
12	549,33	532,29
8	199,51	193,65
Summe	3.175,96	2.808,07

Tabelle 2: Auflistung der Weichen und deren Weichenform – Bestand
(Quelle: eigene Gleisvermessung)

Weichennummer	Weichenform
12	500-1:14
14 & 15	500-1:12
17	190-1:6,3
53	190-1:7,5
54, 56 & 57	300-1:9

1.5 Aktuelle und zukünftige Nutzung der Gleise

Die aktuelle und zukünftige Nutzung der Gleise unterscheidet sich nicht, da die Gleise aufgrund der Instandsetzung lediglich in der Höhe angepasst werden und mit neu zu errichtenden Entwässerungsleitungen ausgeführt werden. Auch durch den Neubau von Lärmschutzwänden kommt es zu keiner Änderung der aktuellen und zukünftigen Nutzung der Gleise.

1.6 Betroffene Behörden und andere öffentliche Einrichtungen

Für Angelegenheiten von nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur und Technologie zuständig, vertreten durch die Regierung von Mittelfranken, welche als Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern im Regierungsbezirk Oberpfalz auftritt (§ 23b Abs. 1 ZustVVerk)⁴.

⁴ Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen.

2 Betriebliche Aufgabenstellung

Im Zuge der Instandsetzung der Gleisanlagen werden Lärmschutzwände zwischen dem Anschluss und den Gleisen der DB gebaut. Die Lärmschutzwände werden komplett auf dem Grundstück der Antragstellerin errichtet. Vor und während der Errichtung der Lärmschutzwand werden Abstimmungen zwischen der Antragstellerin und der DB Netz AG erfolgen. Die DB Netz AG und deren zuständige Anlagenverantwortlichen wurden in mehreren Terminen über das Projekt informiert.

2.1 Zukünftig geplante Betriebsführung

Die zukünftige Betriebsführung im Gleisanschluss entspricht der aktuellen Betriebsführung im Anschluss.

Weitere Informationen zur Betriebsführung können **Kapitel 3 des Gesamtantrages** entnommen werden.

2.2 Betriebliche Maßnahmen zum Schutz des Bahnbetriebes während der Bauzeit

Einschränkungen im Bahnbetrieb im Bahnhof Wiesau betreffen allein die Anlagen der Antragstellerin. Sie werden daher betriebsintern und in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG geregelt und mit dem beistellenden EVU⁵ abgestimmt.

Betriebsanlagen der DB Netz AG werden während des Bauablaufes geschützt.

2.3 Sicherungsmaßnahmen bei evtl. Gefahrguttransporten

Im Gleisanschluss werden keine Gefahrguttransporte durchgeführt.

2.4 Bauzeiten während der Bauausführung

Nach Erteilung einer Baugenehmigung werden die beantragten Bauwerke werktags (Montag bis Samstag ohne Feiertage) zu Tagzeiten errichtet, d. h. die Bauarbeiten erfolgen zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr.

Sollten Bauwerke außerhalb der oben genannten Zeiten errichtet werden, werden vorab die Betroffenen informiert und der Baulärm möglichst gering gehalten.

3 Änderungen vorhandener Anlagen

3.1 Werkseigene ortsfeste Bauwerke und Anlagen

Im Bereich der Gleisanlage befinden sich Entwässerungsanlagen auf dem Gelände der Antragstellerin sowie ein Kabelschacht westlich entlang von Gleis 4 im Bahnhof.

Weitere Bauwerke auf dem Werksgelände sind in **Kapitel 3 des Gesamtantrages** beschrieben.

3.2 Ortsfeste Bauwerke und Anlagen Dritter

Durch die Baumaßnahme sind keine Anlagen der Deutschen Bahn AG betroffen.

3.2.1 Oberleitungsanlagen der Deutschen Bahn AG

Die Strecke 5050 ist momentan nicht elektrifiziert, jedoch werden die Lärmschutzwände, soweit im Bereich möglicher Oberleitungsanlagen, für eine spätere Elektrifizierung durch Installation einer Erdung vorbereitet.

⁵ Eisenbahnverkehrsunternehmen

3.2.2 Stellwerkstechnik des örtlichen Stellwerks

Die Stellwerkstechnik des örtlichen Stellwerkes muss nicht angepasst werden.

3.2.3 Kabelkanal der Deutschen Bahn AG

Der Kabelkanal westlich des Anschlusses wurde im vergangenen Jahr verlegt und liegt nun außerhalb des Grundstückes der Antragstellerin.

3.3 Planung der werkseigenen Bahnanlage

3.3.1 Linienführung und Trassierungselemente – Pläne 2000 und 3100

Die Linienführung hält die rechtlichen und normativen Vorgaben der BayEBOA⁶ und der Obri-NE⁷ ein. In den Plänen 2000 und 3100 ist die Gleisinstandsetzung dargestellt. Die Trassierung entspricht zukünftig auch der aktuellen Gleislage.

3.3.2 Gradiente – Plan 4100

Neigungswechsel von $<1,0\text{‰}$ werden nicht ausgerundet, Neigungswechsel von $>1,0\text{‰}$ werden gemäß den Vorgaben der BayEBOA ausgerundet. In Plan 4100 sind die Gradienten der Gleisinstandsetzung dargestellt. Die geplanten Gleise sollen knickfrei an die Bestandsgleise anschließen.

3.3.3 Unterbau und evtl. vorgesehene Maßnahmen zur Gewährleistung der Tragfähigkeit

Im Bereich des Anschlusses wird die Tragfähigkeit des Untergrundes durch baustellenbegleitende Lastplattendruckversuche sichergestellt.

3.3.4 Oberbau, Angaben der Oberbauform – Pläne 5001 und 5002

Vorgesehen ist im Anschluss ein verschweißtes Rillenschienengleis Ph37 auf Betonschwellen (K- oder KS-Oberbau) als Schottergleis, welches im Bereich der Instandsetzung mittels Asphalt eingedeckt wird. Der Asphaltoberbau wird auf die maximalen Straßenlasten ausgelegt werden, als Anschluss an die Rillenschienen werden Fugenvergüsse eingebracht. Der Gleisschotter wird mittels Trennvlies vom Asphalt getrennt.

3.3.5 Bahnkörperquerschnitt / Regellichtraum / Sicherheitsraum – Pläne 3500, 5001 und 5002

Die Gleisanlagen weisen einen Gleisabstand von $\geq 4,5$ m (Bestand) auf. Die beidseitig der Gleise angeordneten Rangiererwege werden mittels Markierungen gekennzeichnet.

Ein Rangiererweg liegt in der Geraden zwischen 1,7 Metern (gleisnahe Begrenzung) und 3,0 Metern (gleisferne Begrenzung) von der Gleisachse. Die Außenkante des Lichtraumprofils liegt bei 2,2 Metern (BayEBOA) und diejenige des Sicherheitsraums bei 2,25 Metern (BGI 770⁸).

Da der Rangiererweg einen größeren Abstand von der Gleisachse als das Lichtraumprofil und der Sicherheitsabstand aufweist sowie während des Betriebes die Rangiererwege freigehalten werden müssen, wird zur besseren Übersichtlichkeit nur der Rangiererweg markiert.

Eine Aufweitung der genannten Flächen und Profile in Radien kleiner 250 Metern werden beachtet. Die Anlage erfüllt somit die Anforderungen der BayEBOA und jene der Berufsgenossenschaft.

⁶ Bayerische Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen

⁷ Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen

⁸ Fachinformation 770 der VBG (Verwaltungs-Berufsgenossenschaft)

3.3.6 Entwässerung

Im Bereich der Gleisinstandsetzung werden die Entwässerungsanlagen neugebaut. Das anfallende Niederschlagswasser wird im Bereich der Gleise mittels Schienenentwässerung gesammelt (Abstand ca. alle 20 Meter) und in parallelen Sammelleitern zu einem Drosselschacht geführt, die Asphaltflächen zwischen den Gleisen werden in separaten Straßeneinläufen gesammelt. Es ist zu erwähnen, dass aufgrund der Bestandsabstände zwischen den Gleisen (nur zwischen den Gleisen 6 und 7 sowie 9 und 10) das anfallende Niederschlagswasser ausnahmsweise in die begleitenden Gleise mittels Neigung der Oberfläche geleitet wird. Die geringen, zulässigen Gleismittenabstände erlauben keinen Einbau von Straßeneinläufen, weshalb zwischen den erwähnten Gleisen die Flächen ausnahmsweise über die Schienen entwässert werden.

3.3.7 Evtl. zwischenzeitliche Verlegung von Kabel- und Leitungen

Es werden keine Kabel oder Leitungen umgelegt werden.

3.3.8 Beleuchtung

Die für eine Verladestelle erforderliche Mindestbeleuchtungsstärke von 30 Lux sowie für einen Arbeitsbereich entlang von Gleisen von 10 Lux wird durch eine gesamtplanerische Gleisfeld- sowie Lagerflächenbeleuchtung gewährleistet. Die Versorgung der Beleuchtungseinrichtungen erfolgt über die Energieversorgung der Antragstellerin. Als Bemessungslichtstärken dienen die Vorgaben der ASR A3.4⁹, Anhang 2, Aufzählung 5.

In der beigefügten Lichtberechnung wurde die Belegung der Gleise durch Züge beachtet, als Referenzfahrzeug wurde das Lichtraumprofil gem. BayEBOA gewählt, um alle möglichen Fahrzeuge abzudecken. Die für den Bahnbetrieb benötigten Lichter werden nur während des Betriebs eingeschaltet und können mittels Schalter an- und ausgeschaltet werden.

3.3.9 Höhengleiche Kreuzungen

Die Errichtung der Gleise findet unabhängig vom Betrieb im Werk statt.

Für die Benutzung der Gleise werden entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z.B. Pfeifsignal) in der Bedienungsanweisung verankert. An der straßenseitigen Werkszufahrt ist die Vorfahrt des Eisenbahnverkehrs bereits jetzt durch Schilder und Hinweistafeln kenntlich gemacht.

3.3.10 Arbeitssicherheit

Die Arbeitssicherheit wird durch die ausreichend hohe Beleuchtungsstärke der Lichtanlagen, durch die Markierung des Rangierweges auf der Fläche und durch betriebliche Sicherheitsmaßnahmen gewährleistet.

4 Kosten der Baumaßnahme

Die Kosten der Baumaßnahmen im Gleisbereich betragen 3.068.000,00 € und beinhalten die in Kapitel 4 des Gesamtantrages beschriebenen Anlagen.

5 Antragsteller und Eigentümer der Gleisanlage

Ziegler Holding GmbH

Betzenmühle 3

95703 Plößberg / Opf.

⁹ Technische Regeln für Arbeitsstätten - Beleuchtung