

# Streckenprospekt

---

Auftraggeber

**DB Netz AG**  
**Regionalbereich Südost**

Projekt

**Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung**

Strecke

**(Węliniec –) Grenze PKP/D – Horka – Falkenberg / Elster**

## Streckenabschnitt Horka – Knappenrode

Version

**1.1 vom 05.10.2018**

---



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Überblick</b>	<b>4</b>
1.1	Vorwort und Erläuterungen	4
1.2	Zweck des Streckenprospektes	4
1.3	Umfang der Streckenkunde-Unterlagen	5
1.4	Einbindung in das Streckennetz	5
1.4.1	Transeuropäisches Netz	5
1.4.2	Überregionale Lage im Netz	6
1.4.3	Regionale Lage im Netz	6
1.5	Einschränkungen bei der Nutzung des Schienenweges	6
1.5.1	Restriktionen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen	6
1.5.2	Technische Restriktionen im Streckenabschnitt Horka Gbf – Knappenrode	6
1.5.3	Technische Restriktionen der Grenzbetriebsstrecke	6
<b>2</b>	<b>Merkmale der Infrastruktur</b>	<b>7</b>
2.1	Streckennummern	7
2.2	Streckenstandards, Ausrüstung und Betriebsweisen	7
2.3	Schnittstellen zur vorhandenen Infrastruktur	8
2.4	Betriebsstellen	8
2.4.1	Übersicht über die Betriebsstellen	8
2.4.2	Bielawa Dolna	9
2.4.3	Horka Gbf und Särichen (ESTW-A Horka)	9
2.4.4	Niesky, Petershain, Quitzdorf und Mücka (ESTW-A Niesky)	11
2.4.5	Klitten Ost, Klitten West, Klitten und Uhyst (ESTW-A Klitten)	13
2.4.6	Lohsa (ESTW-A Lohsa)	14
2.4.7	Knappenrode (ESTW-A Knappenrode)	15
2.4.8	Horka Pbf	16
2.4.9	Mückenhain	16
2.4.10	Spreewitz Süd	16
2.5	Grenzbetriebsstrecke Węgliniec – Grenze PKP/DB – Horka	17
2.6	Oberbau	17
2.7	Bahnübergänge	18
2.8	Heißläufer- und Festbremsortungsanlagen	19
2.9	Neigungen	19
2.9.1	Bf Horka Gbf	19
2.9.2	Bf Niesky	20
2.9.3	Bf Knappenrode	20
2.10	Signalanlagen und Zugbeeinflussungssysteme	20

2.10.1	Zugbeeinflussungssystem .....	20
2.10.2	Richtungsanzeiger .....	20
2.11	Oberleitung .....	20
2.12	Kommunikation .....	21
2.12.1	Zugfunk.....	21
2.12.2	Erreichbarkeiten.....	21
<b>3</b>	<b>Regeln für die Transition .....</b>	<b>23</b>
3.1	Signalisierung der Transition / Orientierungszeichen .....	23
3.2	Regeln für die stehende Transition vom 29.10.2018.bis 12.12.2020 .....	23
3.2.1	Allgemeine Regeln .....	23
3.2.2	Fahrtrichtung Węgliniec – Horka Gbf .....	24
3.2.3	Fahrtrichtung Horka Gbf – Węgliniec.....	25
3.3	Regeln für die stehende Transition ab 13.12.2020.....	26
<b>4</b>	<b>Brandschutz und Rettungskonzept .....</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>Verzeichnisse.....</b>	<b>26</b>
5.1	Abkürzungsverzeichnis .....	26
5.2	Anlagenverzeichnis .....	28
5.2.1	Übersichtsplan Grenzbetriebsstrecke mit Systemtrennstelle PKP / DB .....	28
5.2.2	Übersichtspläne Horka – Knappenrode .....	28
5.2.3	Übersichtsplan Horka Pbf.....	28
5.2.4	Übersichtsplan Abzw Mückenhain .....	28
5.2.5	Übersichtsplan Bk Weißkollm – Abzw Spreewitz Süd .....	28
5.2.6	Transition vom 29.10.2018 bis 12.12.2020 .....	28
5.2.7	Transition ab 13.12.2020.....	28
5.3	Autorenverzeichnis / Impressum.....	29
5.4	Änderungshistorie / Nachweis der Bekanntgabe.....	29

# 1 Überblick

## 1.1 Vorwort und Erläuterungen

Die Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft erhielt am 1. Dezember 1869 die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Kohlfurt (Wępliniec) und Falkenberg/Elster. 1874 wurde der eingleisige Betrieb als Teilstück der Fernverbindung zwischen Breslau (Wrocław) und Magdeburg aufgenommen. Ab 1911 war die Strecke zwischen Kohlfurt (Wępliniec) und Falkenberg/Elster durchgehend zweigleisig.

Der Streckenabschnitt Horka – Knappenrode ist Teil der Bahnstrecke Wępliniec – Grenze PKP/DB – Horka – Falkenberg (E) – Roßlau (Elbe). Die Bahnstrecke ist eine Hauptbahn in Polen, Sachsen, Brandenburg und Sachsen-Anhalt.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Strecke durch die Oder-Neiße-Grenze geteilt. Ab August 1947 erfolgte als Reparationsleistung die abschnittsweise Demontage des zweiten Streckengleises zwischen Wępliniec und Knappenrode. Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr blieb die Strecke von Bedeutung; öffentlichen Personenverkehr gab es jedoch seit 1945 nicht mehr.

Anfang der 1960er Jahre musste die Strecke wegen des Aufschlusses eines neuen Braunkohlefeldes nordöstlich der Ortschaft Lohsa zwischen Uhyst und Lohsa neu trassiert werden. Aufgrund der Neutrassierung weist die Strecke zwischen km 61,6 und km 61,7 eine Überlänge von 1600 m auf.

Seit der Osterweiterung der Europäischen Union wächst der Warenaustausch in Ost-West-Richtung ständig. Entsprechend der gestiegenen Bedeutung im Güterverkehr wurden der vollständige zweigleisige Ausbau, die Elektrifizierung der Strecke sowie die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h zwischen der polnischen Grenze und Knappenrode in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen.

Im Rahmen der Baumaßnahme ABS Knappenrode – Horka – Grenze (D/PL) erfolgte zwischen Wępliniec (PKP) und Knappenrode der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke **295 PKP** bzw. **6207 / 840**.

Mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Horka – Knappenrode am 29.10.2018 geht auch die neue Signaltechnik mit den ESTW-A Lohsa, Klitten und Niesky in Betrieb. Der Streckenabschnitt ist vorerst im Abschnitt Niesky – Abzw Särichen eingleisig. Das Streckengleis (2) in diesem Abschnitt geht im Dezember 2019 in Betrieb.

## 1.2 Zweck des Streckenprospektes

Der nachfolgende Streckenprospekt soll den Eisenbahnfahrzeugführer in die Lage versetzen, die Strecke **295 PKP** bzw. **6207 / 840** zwischen Bielawa Dolna und Hoyerswerda sowie die davon abzweigenden Strecken nach Studium der Unterlagen und evtl. weiterer Einweisungen eigenverantwortlich sicher zu befahren. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) entscheidet nach den Umständen des Einzelfalles, ob die Streckenkenntnis allein durch Einsichtnahme in den Streckenprospekt erworben werden darf.

Das Studium des Streckenprospektes dient dem Erwerb der Streckenkenntnis nach DB-Richtlinie 491.0755 bzw. VDV-Schrift 755.

Der Streckenprospekt ersetzt nicht die Kenntnis, Ausbildung und Prüfung der sonstigen im Bahnbetrieb üblichen Regelwerke und Vorschriften, insbesondere der:

- Ril 301 „*Signalbuch*“
- Ril 408 „*Fahrdienstvorschrift*“
- Ril 483.xxxx „*Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen*“
- Ril 793.xxxx „*Triebfahrzeuge bedienen*“
- Ril 302.xxxx „*Signalordnung, Bahnbetrieb international*“
- Ir-1 (R-1) „*Instruktion zur Durchführung von Zugfahrten / Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów*“
- Ir-9 (R-34) „*Instruktion zur Technik der Rangierarbeit / Instrukcja o technice pracy manewrowej*“

Diese sind im Rahmen des netzzugangsrelevanten Regelwerkes beim Infrastrukturbetreiber DB Netz AG (siehe Kapitel 5.3) zu beziehen.

### 1.3 Umfang der Streckenkunde-Unterlagen

Der Streckenprospekt beinhaltet die wichtigsten, für die Streckenkunde relevanten Angaben zu den folgenden Streckenabschnitten bzw. Strecken:

- **295 PKP:** Węgliniec – Bielawa Dolna (e) – Grenze PL/D (– Horka Gbf)
- **6207 / 840:** (Bielawa Dolna (e) –) Grenze PL/D – Hoyerswerda (a)
- **6208 / 841:** Horka Gbf – Horka Pbf (e)
- **6209 / 842:** Abzw Särichen – Abzw Mückenhain (e)
- **6218 / 850:** Knappenrode (e) – Abzw Spreewitz Süd (e)

Alle hier enthaltenen Angaben beziehen sich ausschließlich auf diese Strecken.

Im Streckenprospekt werden jeweils die zutreffenden

- **Streckennummern nach VzG fett und unterstrichen**  
für Trassenbestellung, DB-Netz interne Kommunikation usw.
- **Streckennummern nach La fett und kursiv**  
für das Auffinden der Strecken in der La

dargestellt.

Der Streckenprospekt stellt den Zustand zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Horka – Knappenrode am 29. Oktober 2018 dar.

### 1.4 Einbindung in das Streckennetz

#### 1.4.1 Transeuropäisches Netz

Die Strecke Węgliniec – Bielawa Dolna (e) – Grenze PL/D – Horka Gbf – Hoyerswerda (**295 PKP** und **6207 / 840**) ist Teil des konventionellen Transeuropäischen Netzes (TEN). Dazu gehören insbesondere auch die durchgehenden Hauptgleise der Bf Horka Gbf und Niesky sowie die Gleise 1, 2 und 3 des Bf Knappenrode.

Außerdem gehört die Strecke Horka Gbf – Horka Pbf (**6208 / 841**) zum konventionellen Transeuropäischen Netz.

#### 1.4.2 Überregionale Lage im Netz

Der Streckenabschnitt Horka – Knappenrode ist Teil der Bahnstrecke Węgliniec – Grenze PKP/DB – Horka – Falkenberg (E) – Roßlau (Elbe) und Bestandteil des paneuropäischen Schienenverkehrskorridors C-E 30. Er ist nach dem europäischen Übereinkommen AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport) eine Hauptachse des internationalen kombinierten Ladungsverkehrs (z. B. Container und LKW-Sattelaufleger).

#### 1.4.3 Regionale Lage im Netz

Der Streckenabschnitt Horka – Knappenrode grenzt im Osten an das Netz der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.. Auf polnischer Seite ist die erste Betriebsstelle die Üst Bielawa Dolna. Der erste Bahnhof auf polnischem Gebiet ist Węgliniec.

Im Westen führt die Strecke weiter über Hoyerswerda, Falkenberg (Elster) und Lutherstadt Wittenberg nach Roßlau (Elbe).

Weitere Verknüpfungen zum Bestandsnetz der DB AG bestehen im Bahnhof Horka Gbf über die Verbindungsbahn **6208 / 841** nach Horka Pbf und in der Abzw Särichen über die Verbindungsbahn **6209 / 842** nach der Abzw Mückenhain zur Strecke **6142 / 830** (Berlin – Görlitz) sowie im Bahnhof Knappenrode über die Verbindungsbahn **6218 / 850** über die Abzw Spreewitz Süd nach Spreewitz. Von der Abzw Spreewitz Süd führt die Strecke **6222 / 851** in nördliche Richtung weiter nach Graustein und trifft dort ebenfalls auf die Strecke **6142 / 830**.

### 1.5 Einschränkungen bei der Nutzung des Schienenweges

#### 1.5.1 Restriktionen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Momentan sind keine Restriktionen für die Benutzung des Streckenabschnittes Horka – Knappenrode in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz AG bekannt. Die Strecke kann mit allen Fahrzeugen (Dieseltraktion und elektrische Traktion) und Verkehrsarten (Personen- und Güterverkehr) freizügig genutzt werden.

Bei Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen werden aufgrund der Transition besondere Anforderungen an die zu verwendende Fahrzeugtechnik gestellt. Die technischen Restriktionen der Grenzbetriebsstrecke (siehe Kapitel 1.5.3) sind zu beachten.

#### 1.5.2 Technische Restriktionen im Streckenabschnitt Horka Gbf – Knappenrode

Es bestehen keine Restriktionen auf dem Streckenabschnitt Horka Gbf – Knappenrode. Der Streckenabschnitt ist vollständig mit PZB 90 ausgerüstet.

#### 1.5.3 Technische Restriktionen der Grenzbetriebsstrecke

Die auf der Grenzbetriebsstrecke verkehrenden Tzf müssen mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet sein (Netzzugangskriterium). In Polen ist dies das System SHP und in Deutschland das System PZB 90. Die deutschen und die polnischen Zugbeeinflussungssysteme sind nicht kompatibel. Für die Grenzbetriebsstrecke sind Transitionsregeln zu beachten (siehe Kapitel 3).

Bei elektrischer Traktion ist zu beachten, dass das Tzf mit beiden Stromsystemen (3 kV Gleichstrom bzw. 15 kV, 16,7 Hz) kompatibel ist.

**1.5.3.1 Sonstiges**

Auf folgenden Strecken sind außergewöhnliche Züge zugelassen:

Strecke	Züge mit Zuggattungsergänzung			
	-A	-L	-D	-K
<b>295 PKP</b> und <b>6207 / 840</b> Bielawa Dolna – Horka Gbf	nein	nein	nein	ja
<b>6207 / 840</b> Särichen – Horka Gbf	ja	nein	nein	ja
<b>6207 / 840</b> Horka Gbf – Hoyerswerda	ja	nein	ja	ja
<b>6208 / 841</b>	ja	nein	nein	ja
<b>6209 / 842</b>	ja	nein	ja	ja
<b>6218 / 850</b>	ja	nein	nein	ja

**2 Merkmale der Infrastruktur****2.1 Streckennummern**

Für die Benutzung des Streckenabschnittes Horka – Knappenrode sind folgende Streckennummern maßgeblich:

- Wępliniec – Bielawa Dolna – Grenze PKP/DB (– Horka Gbf)  
**Strecke 295 der PKP**
- (Wępliniec – Bielawa Dolna –) Grenze PKP/DB – Horka Gbf – Roßlau (Elbe)  
**VzG-Strecke 6207 = La-Strecke Südost 840**
- Horka Gbf – Horka Pbf  
**VzG-Strecke 6208 = La-Strecke Südost 841**
- Abzw Särichen – Abzw Mückenhain  
**VzG-Strecke 6209 = La-Strecke Südost 842**
- (Knappenrode –) Bk Weißkollm – Spreewitz  
**VzG-Strecke 6218 = La-Strecke Südost 850**

**2.2 Streckenstandards, Ausrüstung und Betriebsweisen**

Streckeneigenschaft	<b>295 PKP</b>	<b>6207 / 840</b>	<b>6208 / 841</b>	<b>6209 / 842</b>	<b>6218 / 850</b>
Streckenategorie	ersten Ranges	Hauptbahn	Hauptbahn	Hauptbahn	Hauptbahn
Transeuropäische Netze	TEN konventionell	TEN konventionell	TEN konventionell	nein	nein
Streckenklasse	D3	D4	D4	D4	D4

Streckeneigenschaft	295 PKP	<u>6207</u> / 840	<u>6208</u> / 841	<u>6209</u> / 842	<u>6218</u> / 850
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	120 km/h (Horka Grenze – km 24,2) 160 km/h (km 24,2 – km 66,8)	60 km/h	60 km/h	100 km/h
Verkehr	PV / GV	PV / GV	PV / GV	PV / GV	PV / GV
Anzahl der Streckengleise	2	2	1	1	1
Zugbeeinflussung	SHP	PZB 90	PZB 90	PZB 90	PZB 90
Elektrifizierung	3 kV, DC	15 kV; 16,7 Hz	nein	nein	15 kV; 16,7 Hz
Zugfunk	analog (PL) (Kanal R1)	GSM-R (D)	GSM-R	GSM-R bis km 1,8	GSM-R
Streckenblock	Relaisblock (XPBL – BHG)	Relaisblock (XPBL – BHG) Zentralblock (BHG – BKN)	Relaisblock	Relaisblock	Relaisblock
Betriebsweise	Ir1 der PKP PLK S.A.	FV-DB Ril 408	FV-DB Ril 408	FV-DB Ril 408	FV-DB Ril 408
Bremsweg	1300 m	1000 m (BXH – km 69,0)	700 m	700 m	700 m
Befahren des Gegengleises	GWB	GWB (XPBL – BKN) nur mit Befehl (BKN – BHW)	entfällt	entfällt	entfällt

### 2.3 Schnittstellen zur vorhandenen Infrastruktur

siehe Kapitel 1.4.3

### 2.4 Betriebsstellen

#### 2.4.1 Übersicht über die Betriebsstellen

Auf dem Streckenabschnitt sind folgende Betriebsstellen und Infrastrukturstellen vorhanden:

Strecke		Betriebsstelle / Infrastrukturpunkt					
Nummer (VzG)	Nummer (La)	Langname (Ril 100)	Kurzname (Ril 100)	Name (verkehrlich)	Kürzel (Ril100)	Kilometer (Lage-km) <sup>(1)</sup>	Typ
295 PKP	---	Bielawa Dolna	Bielawa Dolna	ohne	XPBL	12,540	Üst
<u>6207</u>	840	Horka Grenze	Horka Grenze	ohne	BXH	13,424	Gp
		Horka Gbf	Horka Gbf	Horka Gbf	BHG	21,167	Bf
		Särichen	Särichen	ohne	BSAE	23,912	Abzw
		Niesky	Niesky	Niesky	BNY	27,798	Bf
		Petershain	Petershain	Petershain	BPE	33,824	Hp



Strecke		Betriebsstelle / Infrastrukturpunkt					
Nummer (VzG)	Nummer (La)	Langname (Ril 100)	Kurzname (Ril 100)	Name (verkehrlich)	Kürzel (Ril100)	Kilometer (Lage-km) <sup>(1)</sup>	Typ
		Quitzdorf	Quitzdorf		BQU		Awanst
		Mücka	Mücka	Mücka	BMC	36,859	Hp
		Klitten Ost	Klitten Ost	ohne	BKLO		Üst
		Klitten West	Klitten West	ohne	BKLW		Üst
		Klitten	Klitten	Klitten	BKL	45,846	Hp
		Uhyst	Uhyst	Uhyst	BUS	52,013	Hp
		Lohsa	Lohsa	Lohsa	BLOH	60,406	Hp
		Knappenrode	Knappenrode	Knappenrode	BKN	66,526	Bf
<b>6208</b>	<b>841</b>	Horka Pbf	Horka Pbf	Horka Pbf	BHR	1,750	Bf
<b>6209</b>	<b>842</b>	Mückenhain	Mückenhain	ohne	BMH	1,795	Abzw
<b>6218</b>	<b>850</b>	Weißkollm	Weißkollm	ohne	BWKM	3,912	Bk
		Spreewitz Süd	Spreewitz Süd	ohne	BSPS	9,674	Abzw
		Spreewitz	Spreewitz	Spreewitz	BSPE	12,130	Bf

<sup>(1)</sup> Lage-km gem. Betriebsstellenkarten der DB AG

Die Betriebsstellen werden nachfolgend in Fahrtrichtung Ost → West beschrieben.

#### 2.4.2 Bielawa Dolna

Die Üst Bielawa Dolna befindet sich im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.

Die Üst Bielawa Dolna wird in der Regel durch den Fdl Wępliniec fernbedient

Ein Schematischer Gleisplan der Üst Bielawa Dolna ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.1) beige-fügt.

Die dSAT-Anlage der PKP PLK S.A. befindet sich in der Üst Bielawa Dolna in km 12,480 im Streckengleis 2. Sie überwacht Züge bei der Fahrt auf dem Regelgleis vom Bf Horka Gbf nach Bf Wępliniec und bei der Fahrt auf dem Gegengleis vom Bf Wępliniec nach Bf Horka Gbf. Diese Anlage hat folgende Überwachungsfunktionen: heiße Achslager, heiße Bremsen, Radsatzlast, dynamische Überlastung.

#### 2.4.3 Horka Gbf und Särichen (ESTW-A Horka)

##### 2.4.3.1 Steuerbereich des ESTW-A Horka

Der Steuerbereich des ESTW-A Horka umfasst den Bf Horka Gbf und die Abzw Särichen.

Er erstreckt sich

- auf der Strecke **6207 / 840** von km 13,4 (Anschluss ESTW Bielawa Dolna, PKP) bis km 25,3 (Anschluss ESTW-A Niesky)
- auf der Strecke **6208 / 841** von km 1,1 (Vsig 95Vg) bis km 0,0

- auf der Strecke **6209 / 842** von km 1,1 (Vsig 95V25) bis km 0,0

Dem ESTW-A Horka ist die BZ-Kennzahl „95“ zugeordnet.

Das ESTW-A Horka ist an die ESTW-UZ Hoyerswerda angeschlossen, die der Betriebszentrale Leipzig, Steuerbezirk 10, zugeordnet ist. Die Bedienung des ESTW-A erfolgt durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (öZF) Hoyerswerda 1 (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.1).

### 2.4.3.2 Bf Horka Gbf

Der Bf Horka Gbf ist Systemwechselbahnhof der Grenzstrecke Wępliniec – Horka Gbf und somit die erste bzw. letzte Betriebsstelle auf dem Gebiet der DB AG.

Der Bf Horka Gbf verfügt über je einen doppelten Gleiswechsel am östlichen und westlichen Bahnhofskopf und je zwei seitenrichtige Überholungsgleise auf der Nord- und Südseite.

Auf der Nordseite des Bf Horka Gbf zweigt die Verbindungsbahn **6208 / 841** von und nach Horka Pbf ab. Die benachbarte Betriebsstelle ist der Bf Horka Pbf (siehe Kapitel 2.4.8).

Im Bf Horka Gbf befinden sich der Anschluss Gleis Lodenau und Anschlussgleise der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH.

Der Bahnhof Horka Gbf wird wie folgt begrenzt:

- aus Richtung Bielawa Dolna (Grenze D/PL) durch die Esig 95A und 95AA in km 19,910
- aus Richtung Abzw Särichen durch die Esig 95F und 95FF in km 22,535
- aus Richtung Horka Pbf durch das Esig 95G in km 0,490

Die Gleiswechsel der durchgehenden Hauptgleise können abzweigend mit 60 km/h befahren werden, die Ein- und Ausfahrten in die Überholungsgleise sind mit 60 km/h möglich.

Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen.

Gleisnummer	Art und Zweck des Gleises	Gleisnutzlänge
18	Nebengleis / Abstellgleis	36 m
17	Nebengleis / Abstellgleis	36 m
8	Hauptgleis / Überholgleis	764 m
7	Hauptgleis / Überholgleis	764 m
6	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Niesky – Bielawa Dolna	757 m
5	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Bielawa Dolna – Niesky	757 m
4	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6208 / 841</b> / Überholgleis	763 m
3	Hauptgleis / Überholgleis	763 m
2	Nebengleis / Abstellgleis	320 m
1	Nebengleis / Abstellgleis	320 m
14	Nebengleis / Abstellgleis	100 m
13	Anschluss Gleis Lodenau	

Gleisnummer	Art und Zweck des Gleises	Gleisnutzlänge
23	Nebengleis / Abstellgleis	35 m
22	Nebengleis / Abstellgleis	35 m

Ein Schematischer Gleisplan des Bf Horka Gbf ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.1) beigefügt.

### 2.4.3.3 Abzw Särichen

Auf der Südseite der Abzw Särichen zweigt vom Streckengleis (2) die Verbindungsbahn **6209 / 842** von und nach Mückenhain ab. Die benachbarte Betriebsstelle ist die Abzw Mückenhain (siehe Kapitel 2.4.9).

Das Streckengleis (2) Bf Niesky – Abzw Särichen bleibt bis Dezember 2019 Baugleis. Der genannte Abschnitt bleibt vorerst nur eingleisig befahrbar.

Die Abzw Särichen wird wie folgt begrenzt:

- aus Richtung Horka Gbf durch die Bksig 9521 und 9523 am km 23,610
- aus Richtung Niesky durch das Bksig 9524 am km 24,305
- aus Richtung Abzw Mückenhain durch das Bksig 9525 am km 0,353

Die Weichen der Abzw Särichen sind abzweigend mit 60 km/ befahrbar.

Ein Schematischer Gleisplan der Abzw Särichen ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.1) beigefügt.

## 2.4.4 Niesky, Petershain, Quitzdorf und Mücka (ESTW-A Niesky)

### 2.4.4.1 Steuerbereich des ESTW-A Niesky

Der Steuerbereich des ESTW-A Niesky umfasst den Bf Niesky, die Awanst Quitzdorf sowie die Hp Petershain und Mücka.

Er erstreckt sich

- auf der Strecke **6207 / 840** von km 25,3 (Anschluss ESTW-A Horka) bis km 38,0 (Anschluss ESTW-A Klitten)

Dem ESTW-A Niesky ist die BZ-Kennzahl „90“ zugeordnet.

Das ESTW-A Niesky ist an die ESTW-UZ Hoyerswerda angeschlossen, die der Betriebszentrale Leipzig, Steuerbezirk 10, zugeordnet ist. Die Bedienung des ESTW-A erfolgt durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (öZf) Hoyerswerda 1 (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.1).

### 2.4.4.2 Bf Niesky

Der Bf Niesky verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel vom Streckengleis (2) zum Streckengleis (1) am östlichen und westlichen Bahnhofskopf und zwei Überholungsgleise auf der Nordseite.

Auf der Südseite des Bf Niesky befindet sich die Anschlussbahn von und zur Stahl- und Brückenbau Niesky GmbH, auf der Nordseite die Anschlussbahn von und zur WBN Waggonbau Niesky GmbH.

Das Gleis 1 im Bf Niesky und das Streckengleis (2) Bf Niesky – Abzw Särichen bleiben bis Dezember 2019 Baugleis. Vorerst bleiben der genannte Streckenabschnitt nur eingleisig befahrbar und der Bahnsteig 1 verkehrlich nicht nutzbar.

Der Bahnhof Niesky wird wie folgt begrenzt:

- aus Richtung Horka durch das Esig 90A in km 26,750
- aus Richtung Klitten durch die Esig 90F und 90FF in km 28,796

Der Gleiswechsel der durchgehenden Hauptgleise kann abzweigend mit 60 km/h befahren werden, die Ein- und Ausfahrten in die Überholgleise sind mit 60 km/h möglich.

Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen.

Gleisnummer	Art und Zweck des Gleises	Gleisnutzlänge
	Nebenanlage, Richtung Anschluss Stahl- und Brückenbau Niesky	
1	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Lohsa – Särichen, vorerst Baugleis	----
2	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Särichen – Lohsa	750 m
3	Hauptgleis / Überholgleis	744 m
4	Hauptgleis / Überholgleis	687m – 756 m
13	Nebengleis / Abstellgleis	47 m
33	Anschlussbahn WBN Waggonbau Niesky GmbH	

### **Bahnsteige**

Bahnsteig	Gleis	Nutzlänge	Höhe	Beginn	Ende
1	1 (Baugleis)	90 m	55 cm	km 27,774	km 27,864
2	2	90 m	55 cm	km 27,774	km 27,864

Ein Schematischer Gleisplan des Bf Niesky ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.1) beigefügt.

### **2.4.4.3 Hp Petershain**

Der Haltepunkt Petershain befindet sich im Steuerbereich des ESTW-A Niesky und hat keine betriebliche Relevanz.

### **Bahnsteige**

Bahnsteig	Gleis	Nutzlänge	Höhe	Beginn	Ende
1	(1)	90 m	55 cm	km 33,863	km 33,953
2	(2)	90 m	55 cm	km 33,862	km 33,952

#### 2.4.4.4 Awanst Quitzdorf

Auf dem Streckengleis (2) befindet sich zwischen dem Bf Niesky und der Üst Klitten Ost die Awanst Quitzdorf (Anschlussbahn Heim-Baustoffe GmbH).

#### 2.4.4.5 Hp Mücka

Der Haltepunkt Mücka befindet sich im Steuerbereich des ESTW-A Niesky und hat keine betriebliche Relevanz.

##### **Bahnsteige**

Bahnsteig	Gleis	Nutzlänge	Höhe	Beginn	Ende
1	(1)	90 m	55 cm	km 37,302	km 37,392
2	(2)	90 m	55 cm	km 37,114	km 37,204

#### 2.4.5 Klitten Ost, Klitten West, Klitten und Uhyst (ESTW-A Klitten)

##### 2.4.5.1 Steuerbereich des ESTW-A Klitten

Der Steuerbereich des ESTW-A Klitten umfasst die Üst Klitten Ost und Klitten West sowie die Hp Klitten und Uhyst.

Er erstreckt sich

- auf der Strecke **6207 / 840** von km 38,0 (Anschluss ESTW-A Niesky) bis km 52,0 (Anschluss ESTW-A Lohsa)

Dem ESTW-A Klitten ist die BZ-Kennzahl „89“ zugeordnet.

Das ESTW-A Klitten ist an die ESTW-UZ Hoyerswerda angeschlossen, die der Betriebszentrale Leipzig, Steuerbezirk 10, zugeordnet ist. Die Bedienung des ESTW-A erfolgt durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (öZF) Hoyerswerda 1 (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.1).

##### 2.4.5.2 Üst Klitten Ost

Die Üst Klitten Ost wird wie folgt begrenzt:

- aus Richtung Niesky durch die Bksig 8953 und 8955 in km 40,795
- aus Richtung Klitten West durch die Bksig 8952 und 8954 in km 41,400

Die Weichen der Üst Klitten Ost sind abzweigend mit 80 km/h befahrbar.

Gleisnummer	Art und Zweck des Gleises
(1)	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Niesky – Lohsa
(2)	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Lohsa – Niesky

### 2.4.5.3 Üst Klitten West

Die Üst Klitten West wird wie folgt begrenzt:

- aus Richtung Klitten Ost durch die Bksig 8957 und 8959 in km 42,160
- aus Richtung Lohsa durch die Bksig 8956 in km 42,900 und 8958 in km 42,893

Die Weichen der Üst Klitten West sind abzweigend mit 60 km/ befahrbar.

Gleisnummer	Art und Zweck des Gleises
(1)	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Niesky – Lohsa
(2)	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Lohsa – Niesky

### 2.4.5.4 Hp Klitten

Der Haltepunkt Klitten befindet sich im Steuerbereich des ESTW-A Klitten und hat keine betriebliche Relevanz.

#### Bahnsteige

Bahnsteig	Gleis	Nutzlänge	Höhe	Beginn	Ende
1	(1)	90 m	55 cm	km 45,781	km 45,871
2	(2)	90 m	55 cm	km 45,587	km 45,677

### 2.4.5.5 Hp Uhyst

Der Haltepunkt Uhyst befindet sich im Steuerbereich des ESTW-A Klitten und hat keine betriebliche Relevanz.

#### Bahnsteige

Bahnsteig	Gleis	Nutzlänge	Höhe	Beginn	Ende
1	(1)	90 m	55 cm	km 51,764	km 51,854
2	(2)	90 m	55 cm	km 51,571	km 51,661

### 2.4.6 Lohsa (ESTW-A Lohsa)

#### 2.4.6.1 Steuerbereich des ESTW-A Lohsa

Der Steuerbereich des ESTW-A Lohsa umfasst den Hp Lohsa.

Er erstreckt sich

- auf der Strecke **6207 / 840** von km 52,0 (Anschluss ESTW-A Klitten) bis km 62,0 (Anschluss ESTW-A Knappenrode)

Dem ESTW-A Lohsa ist die BZ-Kennzahl „88“ zugeordnet.

Das ESTW-A Lohsa ist an die ESTW-UZ Hoyerswerda angeschlossen, die der Betriebszentrale Leipzig, Steuerbezirk 10, zugeordnet ist. Die Bedienung des ESTW-A erfolgt durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (öZF) Hoyerswerda 1 (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.1).

Zwischen km 61,6 und km 61,7 ist eine Überlänge von 1634 m vorhanden.

#### 2.4.6.2 Hp Lohsa

Der Haltepunkt Lohsa befindet sich im Steuerbereich des ESTW-A Lohsa und hat keine betriebliche Relevanz.

##### Bahnsteige

Bahnsteig	Gleis	Nutzlänge	Höhe	Beginn	Ende
1	(1)	90 m	55 cm	km 59,710	km 59,800
2	(2)	90 m	55 cm	km 59,707	km 59,797

#### 2.4.7 Knappenrode (ESTW-A Knappenrode)

##### 2.4.7.1 Steuerbereich des ESTW-A Knappenrode

Der Steuerbereich des ESTW-A Knappenrode umfasst den Bf Knappenrode.

Er erstreckt sich

- auf der Strecke **6207 / 840** von km 62,0 (Anschluss ESTW-A Lohsa) bis km 69,0 (Anschluss Bf Hoyerswerda)
- auf der Strecke **6218 / 850** von km 2,9 (Anschluss Bk Weißkollm) bis km 0,0

Dem ESTW-A Knappenrode ist die BZ-Kennzahl „86“ zugeordnet.

Das ESTW-A Knappenrode ist an die ESTW-UZ Hoyerswerda angeschlossen, die der Betriebszentrale Leipzig, Steuerbezirk 10, zugeordnet ist. Die Bedienung des ESTW-A erfolgt durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (öZF) Hoyerswerda 1 (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.1).

##### 2.4.7.2 Bf Knappenrode

Der Bf Knappenrode verfügt über je einen einfachen Gleiswechsel vom Streckengleis (1) zum Streckengleis (2) am östlichen und westlichen Bahnhofskopf und ein Überholungsgleis auf der Südseite.

Auf der Nordseite des Bf Knappenrode zweigt die Verbindungsbahn **6218 / 850** von und nach Sprewitz ab. Die benachbarte Betriebsstelle ist die Abzw Sprewitz Süd (siehe Kapitel 2.4.10).

Auf der Südseite des Bf Knappenrode befindet sich der Anschluss Caminau Kaolinwerk GmbH.

Der Bahnhof Knappenrode wird wie folgt begrenzt:

- aus Richtung Lohsa durch die Esig 86A und 86AA in km 64,073
- aus Richtung Hoyerswerda durch die Esig 86F und 86FF in km 67,062

Der Gleiswechsel der durchgehenden Hauptgleise am westlichen Bahnhofskopf kann abzweigend mit 100 km/h befahren werden, der Gleiswechsel am östlichen Bahnhofskopf mit 60 km/h.

Auf der Strecke **6218 / 850** sind Ein- und Ausfahrten in die Gleise 1 und 2 mit 100 km/h möglich.

Die Ein- und Ausfahrten in das Überholgleis sind mit 60 km/h befahrbar.  
Durchfahrten sind auf allen Hauptgleisen in beiden Richtungen zugelassen.

Gleisnummer	Art und Zweck des Gleises	Gleisnutzlänge
13	Nebengleis, Anschluss Caminau Kaolinwerk GmbH	
23	Nebengleis / Abstellgleis	123 m
3	Hauptgleis / Überholgleis	1270 m
2	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Hoyerswerda – Lohsa	1270 m
1	Durchgehendes Hauptgleis Strecke <b>6207 / 840</b> Fahrtrichtung Lohsa – Hoyerswerda	1450 m

Ein Schematischer Gleisplan des Bf Knappenrode ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.1) beigefügt.

#### 2.4.8 Horka Pbf

Der Bf Horka Pbf befindet sich an den Strecken

- **6142 / 830** Berlin Treptow Strw – Cottbus –Görlitz, im Abschnitt Weißwasser (OL) – Görlitz und
- **6208 / 841** Horka Gbf – Horka Pbf

Der Bf Horka Pbf ist mit mechanischer Stellwerkstechnik, PZB 90 und Lichtsignalen ausgerüstet.  
Im Bf Horka Pbf ist planmäßiges Rangieren nicht vorgesehen.

Die Bedienung der sicherungstechnischen Anlage erfolgt durch den Fahrdienstleiter (Fdl) Stw B2 und den Weichenwärter (Ww) Stw W1 (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.4).

Ein Schematischer Gleisplan des Bf Horka Pbf ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.3) beigefügt.

#### 2.4.9 Mückenhain

Die Abzw Mückenhain befindet sich an den Strecken

- **6142 / 830** Berlin Treptow Strw – Cottbus –Görlitz, im Abschnitt Horka Pbf – Görlitz und
- **6209 / 842** Abzw Särichen – Abzw Mückenhain

Die Abzw Mückenhain ist mit mechanischer Stellwerkstechnik, PZB 90 und Lichtsignalen ausgerüstet.

Die Bedienung der sicherungstechnischen Anlage erfolgt durch den Fahrdienstleiter (Fdl) Abzw BMH (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.5).

Ein Schematischer Gleisplan der Abzw Mückenhain ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.4) beigefügt.

#### 2.4.10 Spreewitz Süd

Die Abzw Spreewitz Süd befindet sich an den Strecken

- **6218 / 850** Knappenrode – Spreewitz und
- **6222 / 851** Spreewitz Süd – Graustein



Die Abzw Spreewitz Süd ist ferngestellt mit Stellwerkstechnik GS II Dr ausgerüstet.

Die Bedienung der sicherungstechnischen Anlage erfolgt durch den Fahrdienstleiter (Fdl) Bf Spreewitz BMH (telefonische Erreichbarkeit siehe Kapitel 2.12.2.6).

Ein Schematischer Gleisplan der Abzw Spreewitz Süd ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.5) beigefügt.

## 2.5 Grenzbetriebsstrecke Węglińiec – Grenze PKP/DB – Horka

Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen Węglińiec und Horka Gbf zweigleisig und elektrifiziert. In Deutschland hat sie den Status einer Hauptbahn, in Polen ist sie eine Bahn ersten Ranges.

Zwischen den Systemwechselbahnhöfen Węglińiec und Horka Gbf befindet sich im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. die Betriebsstelle Bielawa Dolna (km 12,540). Die Üst Bielawa Dolna wird in der Regel durch den Fdl Węglińiec fernbedient.

Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke wird zwischen dem Bf Węglińiec und der Systemtrennstelle mit 3 kV Gleichspannung und zwischen der Systemtrennstelle und dem Bf Horka Gbf mit 15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung betrieben. Die Systemtrennstelle befindet sich in km 15,000 in der Längstrennung der Oberleitung zwischen km 14,962 und km 15,018 auf jedem Gleis.

Das Regelgleis (rechtes Gleis) Bielawa Dolna – Horka Gbf wird als Streckengleis 1 und das Regelgleis (rechtes Gleis) Horka Gbf – Bielawa Dolna wird als Streckengleis 2 bezeichnet.

Die Einfahrvorsignale ToH (Regelgleis) und ToG (Gegengleis) der Überleitstelle Bielawa Dolna stehen in km 14,289 im Bereich der DB Netz AG. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalvorschriften Ie – 1 der PKP PLK S.A.. Warnsignale W 11 b (Vorsignalbaken) zu den Einfahrvorsignalen ToH und ToG stehen in km 14,389, km 14,489, km 14,589. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalvorschriften Ie – 1 der PKP PLK S.A. In jedem Streckengleis ist je ein Gleismagnet 1000 Hz der SHP (SHP = samoczynne hamowanie pociągu = Einrichtungen der selbsttätigen Zugbremsung) im km 14,489 für die Vorsignale ToG und ToH (km 14,289) der Überleitstelle Bielawa Dolna in Fahrtrichtung Węglińiec vorhanden. Die Magneten sind ständig wirksam und lösen im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus.

In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind die Orientierungszeichen GSM-R (D) durch die DB Netz AG in km 13,247 an jedem Gleis angebracht. In der Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen sind durch die PKP PLK S.A. an jedem Gleis W 28 „Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal“ in km 13,247 (300 m vor Blocksignal der Üst Bielawa Dolna) aufgestellt.

Für die Grenzbetriebsstrecke Węglińiec – Grenze PKP/DB – Horka sind besondere Regelungen zu beachten (siehe Kapitel 3 Regeln für die Transition). Darüber hinaus sind die Regelungen detailliert in der Ril 302.2207Z01 Örtliche Grenzvereinbarung Horka Gbf – Węglińiec (siehe Anlage 2.4.3 betrieblich-technisches Regelwerk der SNB DB Netz) aufgeführt.

Ein Schematischer Gleisplan der Grenzbetriebsstrecke ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.1) beigefügt.

## 2.6 Oberbau

Der gesamte Streckenabschnitt ist in üblicher Schotterbauart erstellt. Randwege sind beidseitig der zweigleisigen Strecke vorhanden.

## 2.7 Bahnübergänge

Bezeichnung		Lage		BÜSA
		Strecke	km	
BÜ 16,5	Rothenburg/O.L.	<b><u>6207</u> / 840</b>	16,580	RBÜT LzF-Üs (bis 12.12.20 vorübergehend a.B.)
BÜ 23,7	Särichen	<b><u>6207</u> / 840</b>	23,748	RBÜT LzHH-Hp (GFR)
		<b><u>6209</u> / 842</b>	0,140	
BÜ 28,2	Muskauer Straße	<b><u>6207</u> / 840</b>	28,225	RBÜT LzHH-Hp (GFR)
BÜ 31,1	Moholz, Lange Straße	<b><u>6207</u> / 840</b>	31,177	RBÜT LzH-ÜS <sub>OE</sub> (vLz)
BÜ 31,8	Moholz, Koseler Weg	<b><u>6207</u> / 840</b>	31,808	RBÜT LzH-ÜS <sub>OE</sub> (vLz)
BÜ 33,8	Petershain, Dorfstr. / K8470	<b><u>6207</u> / 840</b>	33,817	RBÜT LzHH-Hp (GFR)
BÜ 34,2	Petershain, Horschaer Weg	<b><u>6207</u> / 840</b>	34,242	RBÜT LzH-Hp
BÜ 36,4	Mücka, Petershainer Weg	<b><u>6207</u> / 840</b>	36,480	RBÜT LzH-Hp/ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 37,2	Mücka, Hoyerswerdaer Str. / S121	<b><u>6207</u> / 840</b>	37,251	RBÜT LzH/F-Hp/ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 41,0	Tauer, Im Erlengrund	<b><u>6207</u> / 840</b>	41,014	RBÜT LzH-Hp
BÜ 44,7	Klitten, Schulstraße	<b><u>6207</u> / 840</b>	44,740	RBÜT LzH-ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 45,0	Klitten, Halbendorfer Str. / K8472	<b><u>6207</u> / 840</b>	45,044	RBÜT LzH/F-ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 45,7	Klitten, Heidestraße / S121	<b><u>6207</u> / 840</b>	45,726	RBÜT LzH/F-ÜS <sub>OE</sub> (vLz)
BÜ 49,1	Uhyst, Bärwalder See	<b><u>6207</u> / 840</b>	49,158	RBÜT LzH-ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 51,1	Uhyst, Pfarrweg / B156	<b><u>6207</u> / 840</b>	51,190	RBÜT LzH/F-ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 51,7	Uhyst, Bautzener Straße / K8473	<b><u>6207</u> / 840</b>	51,712	RBÜT LzH/F-ÜS <sub>OE</sub> (vLz)
BÜ 53,6	Drehna, Rotdornallee	<b><u>6207</u> / 840</b>	53,646	RBÜT LzH-Hp/ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 57,2	Driewitz, Drehnaer Straße	<b><u>6207</u> / 840</b>	57,270	RBÜT LzH-ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 58,8	Litschen, Uhyster Straße	<b><u>6207</u> / 840</b>	58,813	RBÜT LzH-Hp/ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 59,3	Litschen, Am Dorfanger	<b><u>6207</u> / 840</b>	59,349	RBÜT LzH-Hp/ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 59,6	Lohsa, Am Silbersee	<b><u>6207</u> / 840</b>	59,657	RBÜT LzH/F-Hp/ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 61,1	Lohsa, Mühlweg	<b><u>6207</u> / 840</b>	61,182	RBÜT LzH-Hp/ÜS
BÜ 62,2	Weißkollm, Alte Schulstraße	<b><u>6207</u> / 840</b>	62,263	RBÜT LzH-ÜS <sub>OE</sub>
BÜ 0,1	Särichen	<b><u>6209</u> / 842</b>	0,177	RBÜT LzH-Hp
BÜ 0,7	Horka-Mitte	<b><u>6209</u> / 842</b>	0,707	RBÜT LzH/F-Fü (vLz)

## 2.8 Heißläufer- und Festbremsortungsanlagen

Der Streckenabschnitt Horka – Knappenrode ist mit Heißläufer- und Festbremsortungsanlagen (HOA /FBOA) ausgerüstet. Für jede HOA / FBOA wurden der Höchstgeschwindigkeit des Zuges (160 km/h für Personenzüge und 120 km/h für Güterzüge) entsprechend Stellsignale und Stellbahnhöfe berechnet und nachfolgend ausgewiesen.

HOA/FBOA-Nr. / Name	Stellsignal für alle Heißläufer (Pz und Gz)	Stellbahnhof für alle Warmläufer (Pz und Gz)
HOA/FBOA 938 Horka; km 15,880; Fahrtrichtung Horka – Knappenrode		
938.1a	Esig 95A	Bf Horka Gbf
938.2a	Esig 95AA	Bf Horka Gbf
HOA/FBOA 551 Petershain; km 33,730; Fahrtrichtung Knappenrode – Horka		
551.1b	Esig 90FF	Bf Niesky
551.2b	Esig 90F	Bf Niesky
HOA/FBOA 557 Lohsa; km 61,125; Fahrtrichtung Horka – Knappenrode		
557.1a	Esig 86A	Bf Knappenrode
557.2a	Esig 86AA	Bf Knappenrode
HOA/FBOA 556 Hoyerswerda; km 72,014; Fahrtrichtung Knappenrode – Horka		
556.1b	Esig 86FF	Bf Knappenrode
556.2b	Esig 86F	Bf Knappenrode

## 2.9 Neigungen

Folgende Maßgebende Neigungen im Bahnhof größer 2,5 ‰ (1:400) sind zu beachten:

### 2.9.1 Bf Horka Gbf

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in ‰	Bemerkungen
Gleise 5 und 6 von Höhe Ra10 bis Höhe Asig 95P5/P6	4,2	fällt in Ri Polen
von Höhe Asig 95N3/N4/N5/N6 bis Höhe Ls 95L806Y	5,0	steigt in Ri Abzw Särichen
von Höhe Ls 95L806Y bis Höhe Ra10	8,0	steigt in Ri Abzw Särichen
von Höhe Ls 95L804Y bis Höhe Ra10	6,0	fällt in Ri Horka Pbf

### 2.9.2 Bf Niesky

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in ‰	Bemerkungen
von Höhe Asig 90N2 bis Höhe Asig 90P2	4,8	fällt in Ri Horka Gbf
von Höhe Asig 90N3 bis Höhe Asig 90P3	1,4	fällt in Ri Horka Gbf
von Höhe Asig 90N4 bis Höhe Asig 90P4	k.A.	keine Angaben

### 2.9.3 Bf Knappenrode

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in ‰	Bemerkungen
von Höhe Asig 86P2/P3/km 65,0 bis Höhe Ra10	5,0	fällt in Ri Hoyerswerda

## 2.10 Signalanlagen und Zugbeeinflussungssysteme

### 2.10.1 Zugbeeinflussungssystem

siehe Kapitel 2.2 Streckenstandards, Ausrüstung und Betriebsweisen

### 2.10.2 Richtungsanzeiger

Folgende Signale sind mit Richtungsanzeiger (Zs 2) bzw. Richtungsvoranzeiger (Zs 2v) ausgerüstet:

Betriebsstelle	Signal	Kennbuchstabe	
		Zs 2	Zs 2v
Abzw Särichen	95V24		H = Horka M = Mückenhain
	9524	H = Horka M = Mückenhain	
Bf Knappenrode	86P3		K = Klitten W = Weißkollm

## 2.11 Oberleitung

Im Bereich der Strecke **295 (PKP)** wird die Oberleitungsanlage mit 3 kV Gleichspannung (DC) betrieben. Es kommen Oberleitungen der Oberleitungsbauart GS-OL mit Fahrdrabt 2xRi100 zum Einsatz. Die Regelfahrdrabhöhe (FH) beträgt 5,50 m, die Regelsystemhöhe (SH) 1,80 m.

Im Bereich der Strecke **6207 / 840** wird die Oberleitungsanlage mit 15 kV / 16,7 Hz Wechselspannung (AC) betrieben. Die Streckengleise sind mit Kettenwerken der Oberleitungsbauart Re 200 mit Fahrdrabt Ri100 ausgerüstet. Die Regelfahrdrabhöhe (FH) beträgt 5,50 m, die Regelsystemhöhe (SH) 1,80 m.

## 2.12 Kommunikation

### 2.12.1 Zugfunk

siehe Kapitel 2.2 Streckenstandards, Ausrüstung und Betriebsweisen

### 2.12.2 Erreichbarkeiten

#### 2.12.2.1 özF: Hoyerswerda 1

] GSM-R:	74 03 73 02
Rückfallebene:	74 03 73 32
] Basa:	927 – 6746
] Telekom:	(0341) 968 6746
☎ Basa:	927 – 6669
☎ Telekom:	(0341) 968 6669

#### 2.12.2.2 Streckendisponent: Bd Ost

] GSM-R:	74 00 03 01
Rückfallebene:	74 00 03 31
] Basa:	927 – 6624
] Telekom:	(0341) 968 6624
☎ Basa:	927 – 6669
☎ Telekom:	(0341) 968 6669

#### 2.12.2.3 Notfalleitstelle: BZ Leipzig

] GSM-R:	
] Basa:	927 – 6666
] Telekom:	(0341) 968 6666
☎ Basa:	927 – 6669
☎ Telekom:	(0341) 968 6669

#### 2.12.2.4 Bf Horka Pbf

] GSM-R:	74 00 57 02
] Basa:	99630 – 355 (Fdl Stw B2)
	99630 – 150 (Ww Stw W1)
] Telekom:	(035892) 57 – 355 (Fdl Stw B2)
	(035892) 57 – 150 (Ww Stw W1)
	01523 754 3983
] Basa:	99630 – 117 (Fdl Stw B2)
] Telekom:	(035892) 57 – 117 (Fdl Stw B2)

#### 2.12.2.5 Abzw Mückenhain

] GSM-R:	74 01 38 02
] Basa:	996630 – 321 (Fdl Abzw BMH)
] Telekom:	(035892) 57 – 321 (Fdl Abzw BMH)
	01523 754 3985

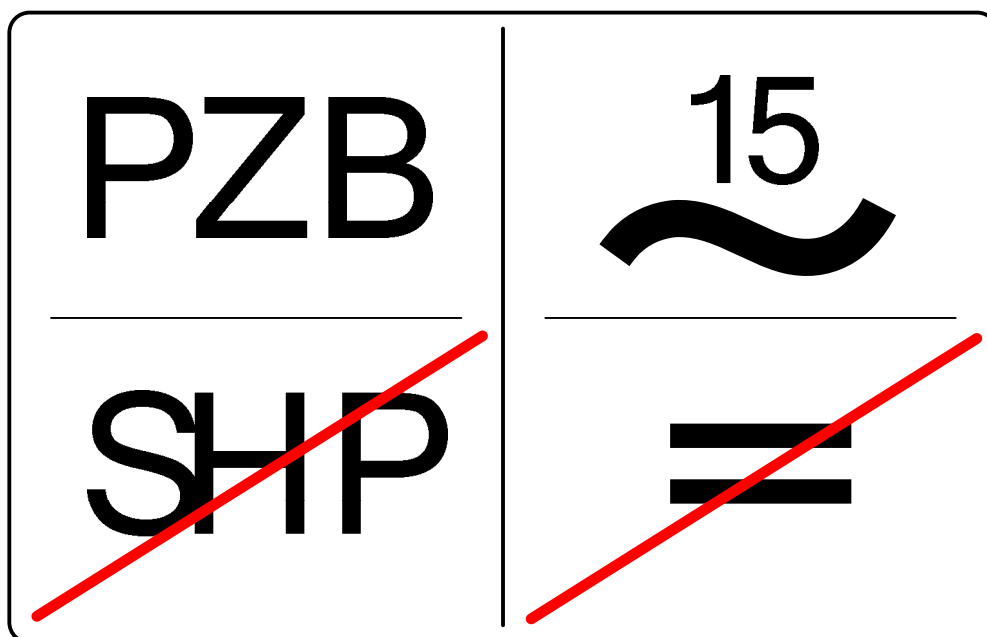
#### 2.12.2.6 Bf Spreewitz

] GSM-R:	74 00 82 02
	74 00 82 32 (Fdl Stw B1)

### 3 Regeln für die Transition

#### 3.1 Signalisierung der Transition / Orientierungszeichen

In Fahrtrichtung von Wępliniec nach Horka Gbf werden in beiden Streckengleisen im km 15,800 befristet Orientierungszeichen „Transition Horka“ aufgestellt.



Das Orientierungszeichen enthält sowohl Informationen zum Umschalten der Zugbeeinflussung als auch Informationen zum Umschalten des Stromsystems. Mit den Informationen „SHP-Bereich endet“ (links unten) und „PZB-Aktivierung erforderlich“ (links oben) werden die notwendigen Informationen zum Umschalten der Zugbeeinflussung bekanntgegeben. Dabei sind sowohl Fahrzeuge der Dieseltraktion als auch der elektrischen Traktion angesprochen. Für elektrisch betriebene Fahrzeuge werden die Informationen aufgenommen, dass Gleichspannung nicht zur Verfügung steht (rechts unten) und Wechselspannung im Oberleitungssystem anliegt (rechts oben).

Die Züge der Fahrtrichtung von Wępliniec nach Horka Gbf müssen zur stehenden Transition bis 12.12.2020 am Orientierungszeichen halten. Eine unzulässige Vorbeifahrt am Orientierungszeichen „Transition Horka“ gilt nach dem betrieblichen Regelwerk der DB Netz AG als gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb (außergewöhnliches Ereignis im Sinne der ÖGV). Der Triebfahrzeugführer muss sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fdl Horka Gbf (özf Hoyerswerda 1) verständigen. Wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind, darf der Fdl Horka Gbf dem Tf einen Befehl G 2 für die Weiterfahrt erteilen.

#### 3.2 Regeln für die stehende Transition vom 29.10.2018 bis 12.12.2020

##### 3.2.1 Allgemeine Regeln

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen erfolgt in der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland im Rahmen eines Halts zur Transition am Orientierungszeichen „Transition Horka“ in km 15,817 und in der Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen im Rahmen eines Halts zur Transition vor den Blocksignalen der Üst Bielawa Dolna.

Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion erfolgt das Umschalten des Stromsystems (15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung / 3 kV Gleichspannung) im Stand während des Halts zur Transition der Zugbeeinflussungssysteme.

Eine Skizze zur stehenden Transition vom 29.10.2018 bis 12.12.2020 ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.6) beigefügt.

### 3.2.2 Fahrtrichtung Wępliniec – Horka Gbf

#### 3.2.2.1 Zugfunk

Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät bis km 13,247 aktiv sein. Der deutsche Zugfunk GSM-R (D) muss im Zugfunkgerät in Höhe des Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 aktiviert werden.

Können Tzf den Zugfunk nur im Stillstand wechseln, ist ein zweites mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen. Dieses Gerät muss die SIM-Karte der DB Netz AG mit dem Teilnehmerprofil „Lrf“ haben. Die funktionale Registrierung an dem Gerät hat spätestens am Orientierungszeichen GSM-R (D) zu erfolgen. Der Zugfunk im Fahrzeugendgerät ist beim Halt zur Transition in km 15,817 umzuschalten.

#### 3.2.2.2 Systemtrennstelle

Die Systemtrennstelle in km 15,000 ist gemäß Ril 301 der DB Netz AG signalisiert.

Nach Vorbeifahrt am Signal EI 5 – ‚Bügel an‘ in km 15,048 am Ende der Systemtrennstelle bleiben alle Stromabnehmer im Zug gesenkt. Es folgt ein Schwungfahrabschnitt bis zum Halt am Orientierungszeichen ‚Transition Horka‘ in km 15,817.

Nach dem Wechsel des Stromsystems auf 15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung können die Stromabnehmer angelegt werden.

#### 3.2.2.3 Zugbeeinflussungssystem

Auf dem führenden Fahrzeug wird die Zugbeeinflussung vom System SHP auf das System PZB 90 gewechselt.

Den durchgeführten Wechsel meldet der Tzf an den Fdl Horka Gbf (özf Hoyerswerda 1) mit dem Wortlaut:

*„Zug Nr. .... am Orientierungszeichen „Transition Horka“, PZB eingeschaltet / pociąg numer ..... PZB zostało załączone przy wskaźniku miejsca zmiany systemu“.*

Nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl Horka Gbf dem Zug eine mündliche Zustimmung zur Weiterfahrt am Orientierungszeichen „Transition Horka“ geben mit dem Wortlaut:

*„Zug Nr. .... darf Richtung Horka Gbf weiterfahren / zezwalam na dalszą jazdę pociągu numer ..... w kierunku stacji Horka Gbf“*

#### 3.2.2.4 Halt aus unvorhergesehenem Anlass

Kommt ein Zug zwischen der Systemtrennstelle und dem Orientierungszeichen „Transition Horka“ aus einem unvorhergesehenen Anlass zum Stehen, meldet der Triebfahrzeugführer das Halten dem Fdl Horka Gbf (özf Hoyerswerda 1) mit Angabe seines Standorts und des Grundes für das Halten.



Wenn der Zug weiterfahren kann, holt sich der Tf die Zustimmung zur Transition vom Fdl Horka Gbf ein. Sobald der Tf mit dem Wortlaut:

*„Zug Nr. .... in km ....., PZB eingeschaltet / pociąg numer .... PZB zostało załączone w km .....,“*

die Umschaltung der Systeme bestätigt hat, darf der Transitions halt am Orientierungszeichen „Transition Horka“ entfallen. Der Fdl Horka Gbf darf der Weiterfahrt des Zuges mündlich zustimmen, wenn der für die Üst Bielawa Dolna zuständige Fdl zugestimmt hat.

### **3.2.3 Fahrtrichtung Horka Gbf – Węgliniec**

#### **3.2.3.1 Systemtrennstelle**

Die Systemtrennstelle in km 15,000 ist gemäß Ril 301 der DB Netz AG signalisiert.

Nach Vorbeifahrt am Signal EI 5 – ‚Bügel an‘ in km 14,932 am Ende der Systemtrennstelle bleiben alle Stromabnehmer im Zug gesenkt. Es folgt ein Schwungfahrabschnitt bis zum Halt vor dem Blocksignal in km 12,947 der Üst Bielawa Dolna. Nach dem Anhalten vor dem Blocksignal und dem Wechsel des Stromsystems in 3 kV Gleichspannung können die Stromabnehmer angelegt werden.

#### **3.2.3.2 Zugfunk**

Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät spätestens ab km 13,247 (Höhe des Hinweiszeichens W 28 „Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal“) aktiv sein.

#### **3.2.3.3 Zugbeeinflussungssystem**

Auf dem führenden Fahrzeug wird die Zugbeeinflussung vom System PZB 90 auf das System SHP gewechselt. Anschließend meldet der Tf den durchgeführten Wechsel der Zugbeeinflussung an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut:

*„Bielawa Dolna, Zug Nr. ...., SHP eingeschaltet / Bielawa Dolna w pociągu nr ....., SHP zostało załączone“.*

Nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl das Blocksignal auf Fahrt stellen, das Ersatzsignal bedienen bzw. bei Erfordernis einen entsprechenden zweisprachigen Befehl G d/pl erteilen.

#### **3.2.3.4 Halt aus unvorhergesehenem Anlass**

Kommt ein Zug zwischen der Systemtrennstelle und dem Blocksignal H oder G der Üst Bielawa Dolna aus einem unvorhergesehenen Anlass zum Halten, meldet der Triebfahrzeugführer das Halten dem Fdl Horka Gbf (özF Hoyerswerda 1) mit Angabe seines Standorts und des Grunds für das Halten.

Wenn der Zug weiterfahren kann, holt sich der Tf die Zustimmung zum Anlegen des Stromabnehmers im Stromsystem 3 kV Gleichspannung, zur Transition der Zugbeeinflussung von PZB 90 zu SHP und dem Umstellen auf analogen Zugfunk polnischer Bauart vom Fdl Horka Gbf ein.

Der Fdl Horka Gbf verständigt den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl darüber, wo der Zug steht, dass er den Tf mit der Umstellung aller Systeme beauftragt hat und der Weiterfahrt des Zuges zustimmt mit folgendem Wortlaut:

*„Zug Nr. .... hält in km ....., Transition beauftragt, der Weiterfahrt wird zugestimmt / pociąg numer .... zatrzymany w km ..., wydano polecenie zmiany systemów, wydano zgodę na kontynuację jazdy“.*

Der Tf meldet den durchgeführten Wechsel der Zugbeeinflussung an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut:

*„Zug Nr. ..., km ..., SHP eingeschaltet / pociąg nr ..... SHP zostało załączone w km .....“.*

Der für die Üst Bielawa Dolna zuständige Fdl stimmt mündlich der Weiterfahrt des Zuges zu.

### 3.3 Regeln für die stehende Transition ab 13.12.2020

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen erfolgt in beiden Fahrtrichtungen in der Üst Bielawa Dolna. Zu diesem Zweck muss ein Halt in Bielawa Dolna eingeplant werden. Die Züge halten vor den Blocksignalen der Überleitstelle in ihrer Fahrtrichtung.

Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion muss die technische Möglichkeit bestehen, das Stromsystem (15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung / 3 kV Gleichspannung) während der Fahrt und bei eingeschaltetem Zugbeeinflussungssystem PZB 90 zu wechseln.

Eine Skizze zur stehenden Transition ab 12.12.2020 ist in der Anlage (siehe Kapitel 5.2.7) beigelegt.

## 4 Brandschutz und Rettungskonzept

Im Abschnitt Horka Gbf – Knappenrode gelten die Regeln der Ril 123 „Notfallmanagement, Brandschutz“ der DB AG.

Als Flucht- und Rettungswege sind die vorhandenen Trograssen vorgesehen.

## 5 Verzeichnisse

### 5.1 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
(a)	ausschließlich
ABS	Ausbaustrecke
AC	Wechselstrom
Abzw	Abzweigstelle
Asig	Ausfahrtsignal
Awanst	Ausweichanschlussstelle
Basa	Bahnselbstanschluss
Bf	Bahnhof
Bk	Blockstelle
Bksig	Blocksignal
BZ	Betriebszentrale
D	Deutschland

Abkürzung	Erläuterung
DB	Deutsche Bahn
DC	Gleichstrom
(e)	einschließlich
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
Esig	Einfahrsignal
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	abgesetzter Stellrechner eines ESTW
ESTW-UZ	Elektronisches Stellwerk – Unterzentrale
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FBOA	Festbremsortungsanlage
Fdl	Fahrdienstleiter
FH	Regelfahrdrahthöhe
FV	Fahrdienstvorschrift
Gbf	Güterbahnhof
Gp	Grenzpunkt zu anderen Bahnen
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail
GV	Güterverkehr
GWB	Gleiswechselbetrieb
Gz	Güterzüge
HOA	Heißläuferortungsanlage
Hp	Haltepunkt
La	Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
ÖGV	Örtliche Grenzvereinbarung
özF	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
Pbf	Personenbahnhof
PKP	Polskie Koleje Państwowe (Polnische Staatsbahnen)
PL	Polen
PLK	Polskie Linie Kolejowe (Polnische Bahnlinie)
PV	Personenverkehr
Pz	Personenzüge
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung

Abkürzung	Erläuterung
RfSB	Reglungen für die Betriebsführung über die Staatsgrenze
Ril	Richtlinie der DB Netz AG
Üst	Überleitstelle
SH	Regelsystemhöhe
SHP	Samoczynne hamowanie pociagu / Einrichtung der selbsttätigen Zugbremsung der PKP
Stw	Stellwerk
TEN	Transeuropäisches Netz
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vsig	Vorsignal
VzG	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten
Ww	Weichenwärter

## 5.2 Anlagenverzeichnis

### 5.2.1 Übersichtsplan Grenzbetriebsstrecke mit Systemtrennstelle PKP / DB

Anlage 1 Schematischer Lageplan Grenzbetriebsstrecke mit Systemtrennstelle PKP / DB

### 5.2.2 Übersichtspläne Horka – Knappenrode

Anlage 2 Streckenübersicht Streckenabschnitt Horka - Knappenrode

### 5.2.3 Übersichtsplan Horka Pbf

Anlage 3 Schematischer Lageplan Horka Pbf

### 5.2.4 Übersichtsplan Abzw Mückenhain

Anlage 4 Lageplan der Betriebsstelle Abzw Mückenhain

### 5.2.5 Übersichtsplan Bk Weißkollm – Abzw Spreewitz Süd

Anlage 5 Lageplanskizze Strecke 6218

### 5.2.6 Transition vom 29.10.2018 bis 12.12.2020

Anlage 6 Skizze Transition vom 29.10.2018 bis 12.12.2020

### 5.2.7 Transition ab 13.12.2020

Anlage 7 Skizze Transition ab 13.12.2020

### 5.3 Autorenverzeichnis / Impressum

Der Streckenprospekt wurde erstellt von:

**SIGNON Deutschland GmbH**

Standort Dresden  
Berliner Straße 7  
01067 Dresden

Ansprechpartner: Martina Meier  
☎ +49 351 20589-127  
✉ [martina.meier@signon-group.com](mailto:martina.meier@signon-group.com)

im Auftrag der: DB Netz AG; Regionalbereich Südost

Ammonstraße 8  
01069 Dresden

Ansprechpartner: Lutz Böttcher  
☎ +49 351 461 25466  
✉ [Lutz.Boettcher@deutschebahn.com](mailto:Lutz.Boettcher@deutschebahn.com)

Herausgeber: DB Netz AG; Regionalbereich Südost

Vertrieb (I.NM-SO-K)  
Brandenburger Straße 1  
D-04103 Leipzig

Ansprechpartner: Thomas Kleinsteuber (Leiter Regionaler Vertrieb)  
☎ +49 341-968-7008  
✉ [dbnetz.suedost@deutschebahn.com](mailto:dbnetz.suedost@deutschebahn.com)

### 5.4 Änderungshistorie / Nachweis der Bekanntgabe

Nummer der Bekanntgabe	Gültig ab	Bemerkung / Geänderter Inhalt	Berichtigt / Eingearbeitet	
			am	durch
Erstausgabe	10.10.2018	---	---	---

---Ende des Dokumentes---