

Leistungsbeschreibung

**für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung
zu Ausbaumaßnahmen der NRE-Strecke 6386
zur Reaktivierung des SPNV**

Stand: 09.07.2025

Inhaltsverzeichnis

1. Gegenstand der Ausschreibung
2. Grundlagen / vorhandene Unterlagen
3. Projektbeschreibung
4. Planungsgegenstände

1 Gegenstand der Ausschreibung

Gegenstand der Ausschreibung ist die Erstellung einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung, welche alle infrastrukturellen Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme des SPNVs im Streckenabschnitt Döbeln Infrastrukturgrenze DB InfraGO AG / NRE (km 55,630 der Strecke 6386) bis Meißen-Triebischtal Infrastrukturgrenze NRE / DB InfraGO AG (km 92,820 der Strecke 6386) umfasst.

2 Grundlagen / vorhandene Unterlagen

- Durch den Auftraggeber beigestellte Daten / Unterlagen:
 - Vollständige Vorplanung Ausbau der NRE-Strecke 6386 zur Reaktivierung des SPNV, Abschnitt Döbeln (a) – Roßwein – Nossen – Meißen-Triebischtal (a) vom 27.09.2024 der Firma ISB GmbH
 - Bestandspläne der DB AG (pdf; u.a. ivl, ivmg)
 - Aktuelles VzG der NRE
 - Ingenieurbauwerke: Gutachten und Prüfberichte zu Muldebrücken
 - Maßnahmenübersicht SGFFG-Projekt

- Anzuwendende Regelwerke:
 - NE-Richtlinien
 - VDV-Vorschriften
 - Richtlinien der DB AG

3 Projektbeschreibung

Das SÄCHSISCHE STAATSMINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDESENTWICKLUNG plant im Benehmen mit den Aufgabenträgern die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Relation Döbeln – Meißen – Coswig – Dresden.

Zur Durchführung bzw. Wiederinbetriebnahme des SPNVs auf dieser Relation ist ein langfristiger und wirtschaftlicher Betrieb der vorhandenen Infrastruktur sicherzustellen.

Der Abschnitt Döbeln Infrastrukturgrenze DB Netz AG / NRE (km 55,630 der Strecke 6386) bis Meißen-Triebischtal Infrastrukturgrenze NRE / DB Netz AG (km 92,820 der Strecke 6386) wird durch die Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH (NRE) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betrieben. Die hier ausgeschriebenen Planungsleistungen beziehen sich auf diesen räumlichen Umgriff der Strecke 6386 von km 55,630 bis km 92,820. Dies schließt jedoch nicht aus, dass angrenzende und außerhalb des hier genannten räumlichen Umgriffs befindliche Anlagen der DB InfraGO AG oder weiterer Infrastrukturunternehmen der DB AG sowie der NRE von Anpassungen und Änderungen betroffen sind und im Rahmen dieser Ausschreibung beplant werden müssen.

In der vorliegenden Vorplanung (Lph. 2) wurde auch im Kontext einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der Firma ITP intraplan GmbH München eine Vorzugsvariante ausgewiesen. Diese entspricht der Variante 2 der Vorplanung: „Kombi-Lösung NRE (teilweiser Umbau auf kleine ESTW in Roßwein und Miltitz-Roitzschen, Beibehaltung Bestandstechnik im Bahnhof Nossen)“

Planungsziele der hier ausgeschriebenen Ingenieurleistungen sind:

1. Entwurfsplanung (HOAI Lph. 3):
 - Vertiefung der Vorzugsvariante in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht über alle Gewerke. Hierzu gehören neben den klassischen Ingenieurleistungen auch die Prüfung, ob mit den in der Lph. 3 geplanten Maßnahmen das vorgesehene Betriebskonzept umgesetzt sowie die Fahrzeiten erreicht werden können.
 - Erstellung einer Kostenberechnung nach Standard der DB InfraGO AG zur Validierung der Projektkosten sowie als Grundlage für den zu erstellenden GVFG-Antrag.
2. Genehmigungsplanung (HOAI Lph. 4):
 - Es ist grundsätzlich eine vollständige Genehmigungsplanung zu erstellen.
 - Im Zuge der Bearbeitung der Lph. 3 wird mit der zuständigen Genehmigungsbehörde geprüft, ob eine Planfeststellung oder ein Plangenehmigungsverfahren vorzusehen ist.
3. Option Ausschreibungsplanung (HOAI Lph. 6):
 - Es ist vorgesehen, optional eine Ausschreibungsplanung zu erstellen.
 - Voraussetzung für das Ziehen dieser Option ist der fachtechnisch geprüfte Abschluss der Entwurfsplanung, die Aussicht auf einen erfolgreichen Abschluss des Baurechtsverfahrens sowie die weitere Finanzierung des Reaktivierungsprojektes durch öffentliche Mittel (z.B. GVFG).

4 Planungsgegenstände

4.1 Allgemeines

4.1.1 Voraussetzungen / Grundsätze

Den zu erstellenden Planungen der Lph. 3 und 4 ist die Vorzugsvariante der abgeschlossenen Vorplanung (Variante 2: Kombilösung mit teilweisem Umbau auf kleine ESTW in Roßwein und Miltitz-Roitschen sowie Beibehaltung bzw. Anpassung der bestehenden Leit- und Sicherungstechnik im Bf Nossen) der Vorplanung vom 27.09.2024 zugrunde zu legen.

4.2 Zu erbringende Leistungen:

4.3 Verkehrsanlagen

4.3.1 Bestandsaufnahme

Es ist ein Streckenband in Weiterentwicklung und Anpassung des Streckenbandes aus der Vorplanung zu erstellen, welches die vorhandene Infrastruktur abbildet. In diesem Streckenband sind insbesondere bauliche Einschränkungen (ständige La-Stellen, Abweichungen von der Entwurfsgeschwindigkeit etc.) darzustellen.

Es sind weiterhin die im Zuge des SGFFG Projektes Döbeln – Meißen umzusetzenden Maßnahmen auf der gesamten Strecke (im Wesentlichen Oberbausanierungen, Brückenbalken auswechseln, Untergrundsanierungen etc.) mit in das Streckenband der vorhandenen Infrastruktur aufzunehmen bzw. in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

4.3.2 Planungsleistungen zur Verkehrsanlage

4.3.2.1 Voraussetzungen / Grundsätze

Für die Bereiche mit Trassierungsänderungen (insbesondere in den Bf Roßwein, Bf Nossen sowie der neuen Awanst Deutschenbora) werden in einem gesonderten Auftrag aktuelle Aufmessungen der Gleislage erstellt. Ebenso wird für diese Bereiche ein Trassierungsentwurf in einem gesonderten Auftrag erstellt und zusammen mit den Vermessungsergebnissen dem Planer durch den Auftraggeber beigelegt.

Weitere Planungen (Zuwegungen, vsl. auch die P&R – Plätze) sollen auf den bei Planungsbeginn übergebenen Bestandsplänen, hier insbesondere den vorhandenen Ivl- und Ivgm – Plänen (.pdf-Dateien) der DB erfolgen.

Sollten im Zuge der Planung Diskrepanzen zwischen der Örtlichkeit und dem übergebenen Planwerk festgestellt werden, sind diese dem Auftraggeber anzuzeigen. In einem ersten Schritt ist dann eine Ortsbegehung mit anschließender Festlegung der Planungsgrundlage insbesondere in den Bahnhofsbereichen im Rahmen dieser Vorplanung vorzunehmen und zu protokollieren.

4.3.2.2 Durch den AG beigelegte Planungen

- Vermessungsleistungen gemäß Vorzugsvariante Vorplanung
- Trassierungsentwürfe für die umzubauenden Bereiche

- Baugrundempfehlungen für die Verkehrsanlagen sowie die Signalgründungen

4.3.2.3 Verkehrsanlagen HP Döbeln-Zentrum

Für den Haltepunkt Döbeln-Zentrum sind folgende Maßnahmen gemäß Vorplanung in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter zu vertiefen:

- Neubau eines barrierefreien Außenbahnsteigs.

4.3.2.4 Verkehrsanlagen im Bf Roßwein

Im Bf Roßwein ist die Vorzugsvariante V1/2.DRW.T1 weiter zu beplanen. Hierzu gehören u.a.:

- Ausbau der Weiche W2 in der Strecke 6386 und Lückenschluss:
Die Weiche W2 stellte die Anbindung an die ehemalige Strecke nach Hainichen dar und weist erhebliche Mängel auf (Holzschwellen sind abgängig, Richtungsfehler). Es ist der Ausbau dieser Weiche mit Lückenschluss zu planen sowie die gleisgeometrische Optimierung zwischen ca. km 64,6 bis 64,85 durch Rampen- und Überhöhungsanpassung für eine maximale Geschwindigkeit.
- Es ist die Verschwenkung des Gleises 2 für die Vergrößerung des Abstandes zu Gleis 1 zu planen, um Platz für den neuen Zwischenbahnsteig an Gleis 2 zu schaffen.
- Weiche W33:
Die Schwellensätze aus Holz sind verbraucht. Die restliche Liegedauer beträgt weniger als 5 Jahre. Hier ist die Auswechslung der Schwellensätze sowie ggf. weiterer Maßnahmen zu planen.
- Reaktivierung der Gleise 4 - 6 sowie 9 - 9a:
Die spätere Reaktivierung der Gleise 4-6 sowie 9 - 9a (Ladestraße) ist als Option in den Trassierungsentwürfen einzuarbeiten und in der Architektur des ESTW mit anzulegen, aber nicht baulich umzusetzen (die Genehmigung muss diese Option mit abdecken).
- Im Bf Roßwein sind folgende Anlagen der Verkehrsstation zu planen:
 - Errichtung eines neuen Außenbahnsteig am Gleis 1, Verschiebung des Bahnsteigs gegenüber dem Bestand um ca. 100 m Richtung Nossen (künftige Lage des Bahnsteigs in der Geraden).
 - Erhaltung des vorhandenen Außenbahnsteigs am Gleis 1 für Sonderfahrten mit längeren Zügen.
 - Kompletter Rückbau vorhandener Mittelbahnsteig Gleis 2/3 und Planung eines neuen einseitig genutzten Mittelbahnsteig für das Gleis 2. Der Zugang zu diesem Bahnsteig soll mittels Reisendenüberweg über Gleis 1 erfolgen.
 - Kein Wetterschutzhaus auf neuem Mittelbahnsteig aufgrund Gleisabstand von 8 m möglich, nur Aufstellung Beleuchtung und evtl. Sitzbänke, Abfallbehälter etc.
 - Die Sanierung Bahnsteigvordach am Empfangsgebäude (EG) ist erforderlich.
 - Planung des Neubaus einer P+R-Anlage nordöstlich des EG mit 15 PKW- und 5 Kleinkraftfräder-Stellplätze sowie einer überdachten Fahrradabstellanlage für 10 Fahrräder.

Anlage 02
Leistungsbeschreibung
Entwurfs- und Genehmigungsplanung zum Ausbau
der NRE-Strecke 6386 zur Reaktivierung des SPNV

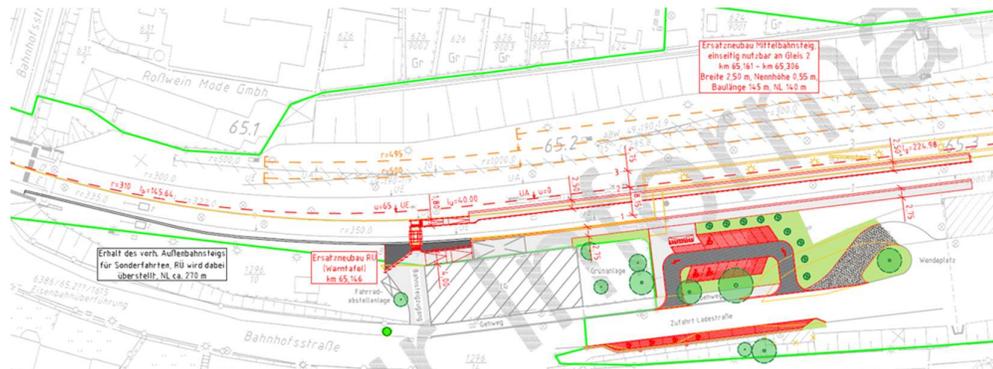


Abbildung 1: Verkehrsanlagen Bf Roßwein

4.3.2.5 Verkehrsanlagen im Bf Nossen

Im Bf Nossen ist die Vorzugsvariante V2.DNO.T3 weiter zu beplanen. Hierzu gehören u.a.:

- Die Erneuerung der Weiche W1 für höhere Geschwindigkeiten sowie Anpassung der Bögen in den Gleisen 1 und 2.
- Die Vergrößerung der Überhöhung des Linksbogens im Gleis 1 für Ein- und Ausfahrten mit 80 km/h.

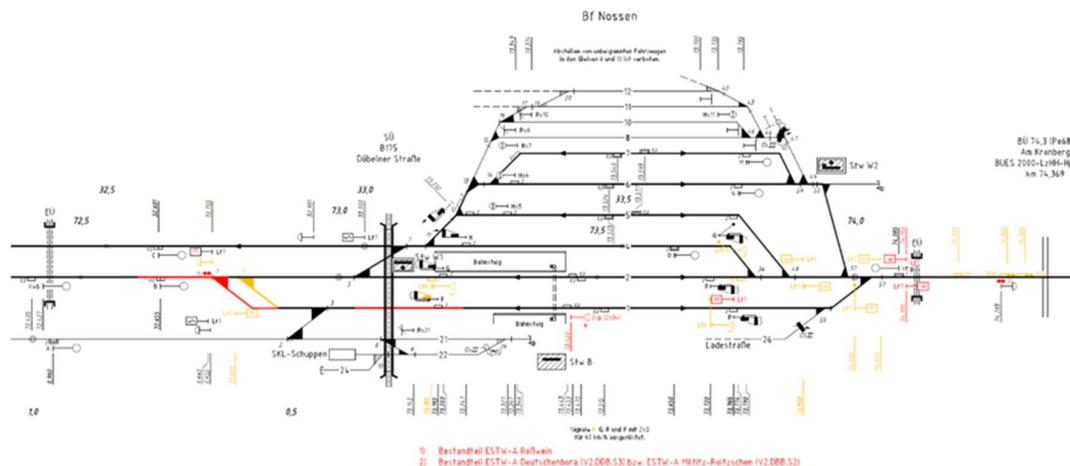


Abbildung 2: Spurplanskizze Bf Nossen Variante V2.DNO.T3

- Im Bf Nossen sind folgende Anlagen der Verkehrsstation zu planen:
 - Neubau Hausbahnsteig am Gleis 1, Bahnsteiglänge und -Höhe gemäß Vorplanung und Erhalt der alten (langen) Bahnsteigkante für Sonderzüge.
 - Da der Denkmalschutzbehörde als Bahnsteigbelage Kleinpflaster favorisiert und dieses bereits teilweise neu verlegt wurde, sind im Rahmen der Entwurfsplanung

weitere Abstimmungen für Integration Leitsystem für Blinde/Sehbehinderte gemäß geltendem Regelwerk in Entwurfs- und Genehmigungsplanung erforderlich.

- Erhalt des Mittelbahnsteigs Gleis 2/4 inklusive der Personenunterführung (PU) für außerplanmäßige Zugkreuzungen oder Sonderfahrten, punktuelle Instandsetzung der Bahnsteigkante sowie Nachweis der Verkehrssicherheit der PU erforderlich.
- Die Planung der Sanierung der Bahnsteigdächer und der schadhafte Gebäude-teile des EG ist erforderlich.
- Planung des Neubaus einer P+R-Anlage östlich vom EG beidseitig der Ladestra-ßenzufahrt für 21 PKW- und 5 Kleinkrafträderstellplätze nebst Ladesäulen für Elekt-rofahrzeuge sowie einer überdachte Fahrradabstellanlage für 10 Fahrräder (An- passung der stark gewölbten Straßenoberfläche notwendig).

4.3.2.6 Verkehrsanlagen in der Awanst Deutschenbora

Für die künftige Awanst Deutschenbora ist die Vorzugsvariante V2.DDB.T1 weiter zu beplan- nen.

- Umwandlung des Gleises 1 in ein Abstellgleis mit einem Gleisabschluss am Ostkopf.
- Wiederaufbau des Gleises 4 als Lokumfahrgleis, Rückbau der ehemaligen Kopframpe am östlichen Ende des Gleis 5 zur Erzielung einer größtmöglichen Nutzlänge (347 m)
- Für die Awanst Deutschenbora sind keine Anlagen der Verkehrsstation zu planen.

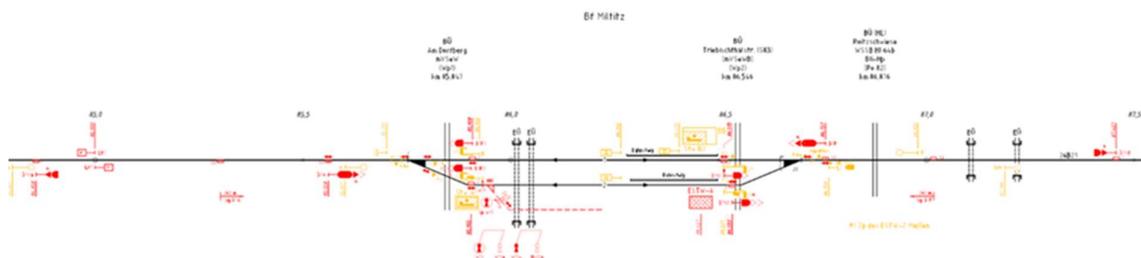


Abbildung 3: Spurplanskizze ehem. Bf Deutschenbora Alternative V2.DDB.T1

4.3.2.7 Verkehrsanlagen im Bf Miltitz-Roitzschen

Im Bf Miltitz-Roitzschen werden keine Änderungen der Gleislagen und der Gleisgeometrie vorgenommen. Es finden keine planmäßigen Verkehrshalte statt. Die Bahnsteige sind für Sonderfahrten zu erhalten.

4.3.2.8 Trassierungsänderungen und Oberbaumaßnahmen auf der freien Strecke

Es sind alle in der Vorplanung beschriebenen Oberbaumaßnahmen zu planen, die nicht in den vorhergehenden Abschnitten zu den Bahnhöfen beschrieben wurden oder im Maßnahmenpaket der SGFFG-Maßnahmen enthalten sind.

4.3.3 Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung

Es wird entsprechend den Ergebnissen der Vorplanung davon ausgegangen, dass die ursprüngliche Streckengeschwindigkeit bzw. in Abschnitten mit geringerer Geschwindigkeit die trassierungstechnisch mögliche Geschwindigkeit ohne bauliche Anpassungen und Änderungen der vorhandenen baulichen Infrastruktur, aber durch die Erneuerung bzw. Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik erreicht werden kann.

4.4 Planungsleistungen zu den Ingenieurbauwerken

Es sind alle in der Vorplanung betrachteten Bauwerke mit Zustandsnote 3,0 und schlechter in der Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung weiter zu beplanen. Nach Stand Vorplanung beläuft sich die Anzahl der zu betrachtenden Objekte auf 25 Eisenbahnüberführungen (EÜ) sowie auf die Signalbrücke im Bahnhof Roßwein.

Die Grundlage für das in der Vorplanung ausgearbeitete Sanierungskonzept sind die übergebenen Prüfberichte (letzte Hauptprüfung 2020, letzte Einfachprüfung 2023).

Aus diesen Sanierungskonzepten wurden folgende, in der Entwurfsplanung weiter zu beplannenden Maßnahmen (beispielhaft) identifiziert:

- Ersetzen von Fehlsteinen, Wiederherstellung Mauerwerksverbund, Fugensanierung, Erneuerung Korrosionsschutz, Instandsetzung Stahlüberbau etc.
- EÜ km 57,636 über die Mulde (in Roßwein) / EÜ km 66,796 über die Mulde (bei Döbeln): Gewässersohlstandsetzung durch Wiederherstellung und Angleichung der Gewässersohle mit Wasserbausteinen
- Die in der Vorplanung aufgeführten Sanierungskosten wurden auf Basis der Ablöse-Richtlinie des Bundes (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung ABBV) abgeschätzt. Im Rahmen der Entwurfsplanung ist eine regelkonforme Kostenberechnung vorzunehmen.

4.5 Planungsleistungen zur Leit- und Sicherungstechnik

Es ist die Vorzugsvariante 2 der Vorplanung „Kombi-Lösung NRE (teilweiser Umbau auf kleine ESTW in Roßwein und Miltitz-Roitzschen, Beibehaltung Bestandstechnik im Bahnhof Nossen“ weiter zu beplanen. Hierbei sind alle erforderlichen Planungsleistungen zur Leit- und Sicherungstechnik für die Leistungsphasen 3 und 4 zu erbringen.

4.5.1 LST-Maßnahmen im Bf Roßwein (Variante V1/2.DRW.S1)

Im Bf Roßwein ist die Neuausrüstung mit ESTW zu planen. Dabei ist die Vorplanung für die vollständig umzusetzen und die benannten Prämissen zu berücksichtigen.

Bezüglich der Signalisierung sind folgende Maßnahmen zu planen:

- Neubau eines ESTW-A, Ausstattung überwiegend mit KS-Signalen, keine gesicherten Rangierstraßen.
- Sicherung des RÜ am Gleis 1 mit Warntafel, Durchfahrten durch Gleis 1 technisch ausgeschlossen, Befahren von Gleis 1 betrieblich ausgeschlossen, Reisezüge können nur in Richtung Döbeln an Gleis 1 halten.
- Einbindung der Formsignale auf der Signalbrücke ins ESTW über Nachrüstung von Motoren und Signalkontakte an den Formsignalen. Die Umsetzung und die Klärung der Zulassungen sind im Rahmen der Entwurfsplanung zu erbringen. In jedem Fall ist der Erhalt und der Weiterbetrieb der denkmalgeschützten Signalbrücke zu planen.
- Die optionale spätere Wiederanbindung der Gleise 4 - 6 sowie 9 - 9a ist bei der Planung, Genehmigung und baulichen Umsetzung der Architektur des ESTW Roßwein zu berücksichtigen.

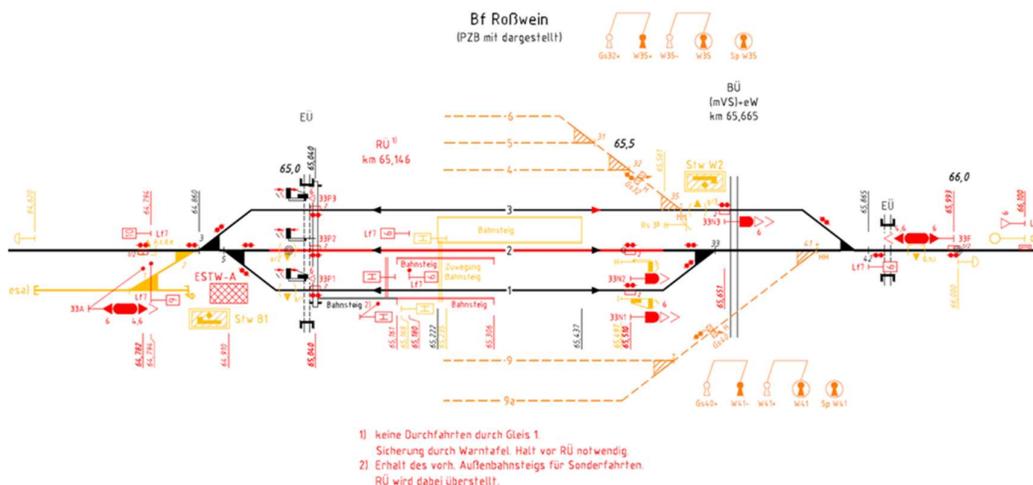


Abbildung 4: Sicherungstechnischer Lageplan (Zielzustand) des Bf Roßwein V2.DRS.T1

4.5.2 LST-Maßnahmen im Bf Nossen (Variante V2.BNO.S3)

Im Bf Nossen ist gemäß der Variante V2.DNO.S3 die Anpassung der bestehenden Leit- und Sicherungstechnik in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu planen.

Bezüglich der Signalisierung sind u.a. folgende Maßnahmen im Bestand zu planen:

- Die bestehende Weichenschaltung für die Weiche 1 soll weiterverwendet werden.
- Das Gleis 1 wird als durchgehendes Hauptgleis geplant werden, um Einfahrten mit 80 km/h signalisieren zu können
- Die Anpassung des Formsignals F für die Signalisierung der Ausfahrt mit 80 km/h Ri. Roßwein

Anlage 02
Leistungsbeschreibung
Entwurfs- und Genehmigungsplanung zum Ausbau
der NRE-Strecke 6386 zur Reaktivierung des SPNV

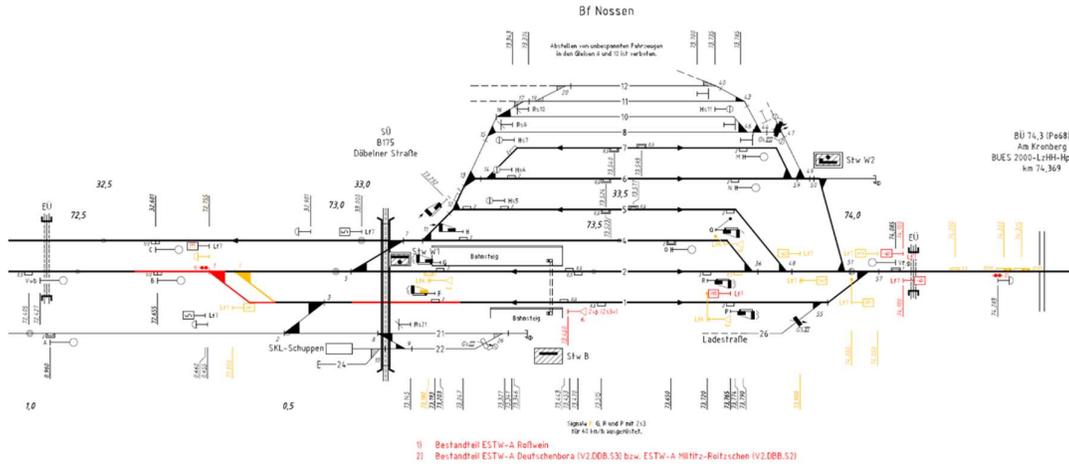


Abbildung 5: Sicherungstechnischer Lageplan (Zielzustand) des Bf Nossen V2.DNO.T3

4.5.3 LST-Maßnahmen im Bf Deutschenbora (Variante V2.DDB.S2)

Der bestehende Bahnhof Deutschenbora ist gemäß Variante V2.DDB.S2 als Awanst neu zu planen. Dabei ist die Vorplanung für die vollständig umzusetzen und die benannten Prämissen zu berücksichtigen.

- Umwandlung Bf in zwei Awanst (Gleis 1 sowie Gleis 4/5 mit Ladestraße)
- Abhängigkeit der Weichen und Gleissperren entweder zum Stw W2 Nossen oder zum ESTW-A Miltitz-Roitzschen möglich

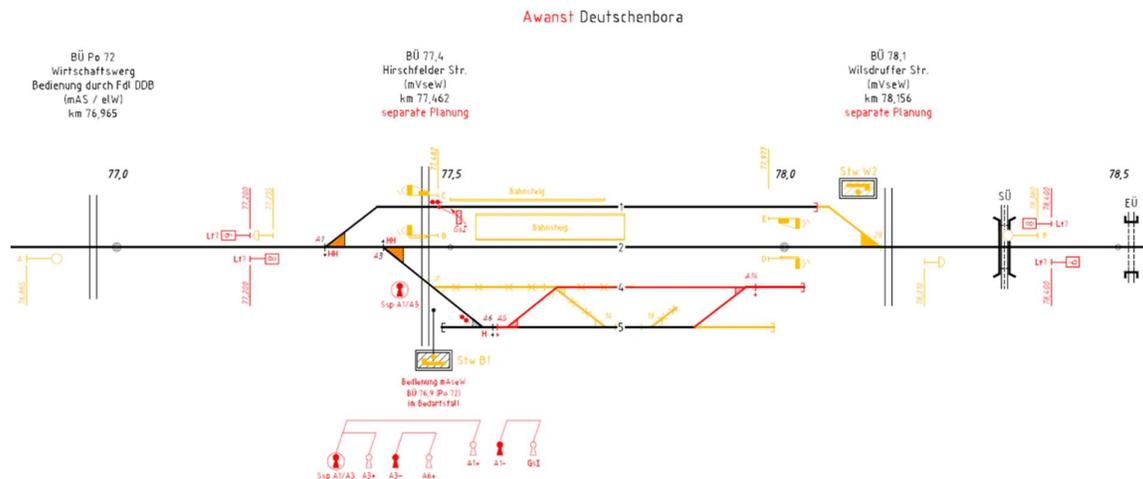


Abbildung 6: Sicherungstechnischer Lageplan (Zielzustand) Awanst Deutschenbora V2.DDB.S2

4.5.4 LST-Maßnahmen im Bf Miltitz-Roitzschen (Variante V1/2.DMI.S1)

Im Bf Miltitz-Roitzschen ist die Neuanschaffung mit ESTW gemäß Variante V1/2.DMI.S1 der Vorplanung weiter zu beplanen. Dabei ist die Vorplanung für die vollständig umzusetzen und die benannten Prämissen zu berücksichtigen:

- Neubau eines ESTW-A, Ausstattung mit KS-Signalen, keine Einrichtung von gesicherten Rangierstraßen
- Berücksichtigung eines möglichen Wiederaufbaus des Anschlussgleises
- Keine Aufstellung von Rangierhalttafeln, damit Einfahrtsignale möglichst nah am Bf stehen – kürzere Fahrzeit für SPNV
- Bei Bedienung des Anschlussgleises aus Richtung Meißen muss das Streckengleis Deutschenbora – Miltitz-Roitzschen gesperrt werden

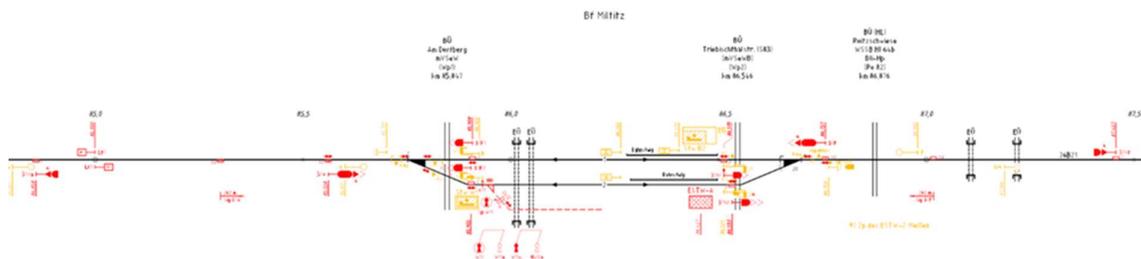


Abbildung 7: Sicherungstechnischer Lageplan (Zielzustand) Bf Miltitz-Roitzschen V1/2.DMI.S1

4.5.5 LST-Maßnahmen im Bereich der Schnittstellen zum EIU DB Netz im Bf Döbeln und Meißen-Triebischtal

Die Schnittstellen im Bf Döbeln und Meißen-Triebischtal sind gemäß Vorplanung zu planen. Dabei ist jeweils die Variante „ESTW“ umzusetzen.

4.6 Zusammenhangsmaßnahmen

4.6.1 Elektrische Energieanlagen

Im Rahmen der Entwurfsplanung sind folgende Anlagen gemäß Vorzugsvariante 2 der Vorplanung weiter zu beplanen:

- Hp Döbeln Zentrum
Die Stromversorgung des Bahnsteigs ist neu zu planen. Zum Einsatz kommt eine ZAS mit Direktmessung.

- **Bf Roßwein**
Aufgrund der Erhöhung des Leistungsbedarfs und des Alters der Anlagen ist die Stromversorgung neu zu planen. Der gesamte Umfang des Neubaus ist aus dem Energieversorgungsschema Anlage 4.8.4 ersichtlich. Zum Einsatz kommt eine ZAS mit Wandlermessung.
- **Bf Nossen**
Aufgrund der Erhöhung des Leistungsbedarfs ist die Stromversorgung neu zu planen. Der gesamte Umfang des Neubaus ist aus den Energieversorgungsschemen der Anlage 4.8.6 (Variante 2) ersichtlich. Zum Einsatz kommt eine neue ZAS mit Wandlermessung. Einige der neuen Anlagen werden an die Bestand-ZAS angeschlossen.
- **Bf Deutschenbora**
Aufgrund der Erhöhung des Leistungsbedarfs ist die Stromversorgung neu zu planen. Der gesamte Umfang des Neubaus ist aus dem Energieversorgungsschema Anlage 4.8.8 (Variante 2 der Vorplanung) ersichtlich. In der Variante 2 wird eine ZAS mit Direktmessung geplant.
- **BÜ km 78,1 und Stw 2**
Aufgrund des Alters der Anlagen ist die Stromversorgung neu zu planen. Der gesamte Umfang des Neubaus ist aus dem Energieversorgungsschema Anlage 4.8.8 (Variante 2 der Vorplanung) ersichtlich. Zum Einsatz kommt eine ZAS mit Direktmessung.
- **BÜ km 82,3**
Aufgrund des Alters der Anlagen ist die Stromversorgung neu zu planen. Zum Einsatz kommt eine ZAS mit Direktmessung für die Bahnübergänge.
- **Bf Miltitz-Roitzschen**
Aufgrund der Erhöhung des Leistungsbedarfs und des Alters der Anlagen ist die Stromversorgung neu zu planen. Der gesamte Umfang des Neubaus ist aus dem Energieversorgungsschema Anlage 4.8.9 r Vorplanung ersichtlich. Zum Einsatz kommen zwei ZAS: eine mit Wandlermessung und eine mit Direktmessung.
- **Anlagen Dritter**
Es sind keine Anpassungsmaßnahmen an Anlagen Dritter erforderlich.

4.6.2 Telekommunikationsanlagen

Die Telekommunikationstechnik sind die Maßnahmen der Vorzugsvariante in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter zu vertiefen. Hierzu gehören:

- Der Neubau eines Cu-Streckenfernmeldekabel 24“ und LWL-Streckenfernmeldekabel 48‘ zwischen Döbeln und Meißen-Triebischtal mit Verlegung im Kabeltrog und Anbindung aller Stellwerke und Schalthäuser.
- Die Beibehaltung des analogen Zugfunks mit FADA und FESA sowie der Ersatz der FESA Nossen, Deutschenbora, Buschhaus und Robschütz zur Durchschaltung und damit Reduzierung der Bediengeräte beim Fdl. Im Zuge der Planung ist zu klären, ob die Beibehaltung des analogen Zugfunks möglich ist oder eine Ausstattung mit FRMCS notwendig wird.

- Der Neubau von TV-Anlagen für fünf BÜ mit Vollabschluss und die Übertragung auf LWL-Kabel zum Fdl.
- Keine Ausstattung der ESTW-Modulgebäude mit Einbruch- und Brandmeldeanlagen, da dies für den SPNV nicht zwingend notwendig ist (kann optional vorgesehen werden, dann jedoch erhebliche Mehrkosten für Übertragung der Meldungen mittels DBMA).

4.6.3 Kabeltiefbau

Der Kabeltiefbau ist entsprechend der Vorzugsvariante (Variante 2 Kombi-Lösung) der Vorplanung weiter zu beplanen.

Auf der Strecke 6386 wird auf der freien Strecke der Lückenschluss zwischen den bestehenden Kabelkanaltrassen hergestellt. Für die Ausrüstungselemente auf der freien Strecke werden entsprechende Querungen vorgesehen. Sofern neue Gleis- und Straßenquerungen an Bahnübergängen notwendig werden, werden diese mit 3 Rohren PE-HD DN 110 geplant. Diese Querungen werden ebenfalls für die Bahnhöfe vorgesehen. In den Bahnhöfen wird, je nach Ausrüstungsumfang, neben der durchgehenden Kabelkanaltrasse eine parallele Kabelkanaltrasse auf der anderen Bahnhofseite vorgesehen. Weitere Details sind dem Streckenband zu entnehmen (siehe Anlage 4.1 der Vorplanung).

4.6.4 Hochbau

- Gebäude für die Leit- und Sicherungstechnik:

Die neue regionale Bedienzentrale (rBZ) ist im ehemaligen Empfangsgebäude des Bf Nossen unterzubringen. Es sind zusätzliche Bedienplätze in Hinblick auf technische Machbarkeit und Aspekte des Arbeitsschutzes zu planen.

Die ESTW-Standorte in Roßwein und Miltitz sind in den bestehenden Stellwerksgebäuden zu planen. Hierzu ist eine bauliche Ertüchtigung der Gebäude zu planen.

Aus Zeitgründen wurden in der Anlage 4.7 der Vorplanung mögliche Standorte für neue Modulgebäude vorgesehen. Diese sind nur im Falle einer nicht Umsetzbarkeit der Unterbringung in den vorhandenen Stellwerksgebäuden in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu bestätigen.

Sofern die Stellwerksgebäude in Roßwein, Nossen, Deutschenbora und Miltitz-Roitzschen nicht weiter genutzt werden (z.B. als ESTW-Standorte), bleiben diese nach den Umbaumaßnahmen weiter bestehen. Ein Abriss erfolgt nicht. Die Gebäude sind vandalismussicher zu verschließen, sofern der Zugang zu den Gebäuden nicht mehr benötigt wird.

- Hochbauten des Bf Nossen:

Der westliche Teil des Empfangsgebäudes des Bf Nossen ist einsturzgefährdet. Die im Rahmen der Vorplanung ermittelten Maßnahmen für eine Instandsetzung der schadhafte Gebäudeteile zum Zwecke der Gebäudesicherung (bauliche Hülle) sind weiter zu beplanen.

Bei der Planung der Sanierung der Bahnsteigdächer sind auch die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Im Bf Nossen dabei liegt der Schwerpunkt in der Erhaltung des Gesamt-Ensembles der Bahnanlage als Technisches Denkmal.

Anlage 02
Leistungsbeschreibung
Entwurfs- und Genehmigungsplanung zum Ausbau
der NRE-Strecke 6386 zur Reaktivierung des SPNV

Die vorhandene Holz-Dachkonstruktion des Bahnsteigdaches ist in einem stark geschädigten, aber erhaltungswürdigem Zustand. Daher ist die Planung des Austauschs zahlreicher Elemente vorzunehmen. Die komplette Dachhaut ist weiterhin verschlissen und muss komplett erneuert werden. Aufgrund der Erhöhung der Bahnsteigkante auf 0,55 m ist die Gründung der Bahnsteigdachstützen anzupassen. Ebenso ist die Treppeanlage der Bahnsteigunterführung zu den Bahnsteigen 2 und 3 auf die neue Bahnsteighöhe zu planen. Eine zeitgemäße LED-Beleuchtung ist aus denkmalpflegerischer Sicht zulässig.

4.7 Bahnübergänge

In der Vorplanung ist eine Übersicht über die bestehenden Bahnübergänge der Strecke Döbeln – Meißen-Triebischtal und deren Zustand in der Anlage 4.4 zur Vorplanung (BÜ-Steckbriefe) vorhanden. Auf diesen Vorplanungsergebnissen sind die weiteren BÜ-Planungen aufzusetzen.

Der BÜ km 85,8 K 8050 „Am Dorfberg“ ist entsprechend der Vorzugsvariante der Vorplanung einschließlich der Straßenanpassungen weiter zu beplanen.

Es sind insbesondere Maßnahmen an den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Bahnübergängen nach der Vorzugsvariante 2 der Vorplanung zu beplanen:

| km | Betriebsstelle | Gleise | Straße | BÜSA | Ist-Zustand | Variante VP | Planung EP |
|--------|-----------------------|-------------------------------|---------------------------------------|---|--|-------------|--|
| 65,665 | Bf Roßwein | 2 Hauptgleise, insg. 4 Gleise | Kohlenstraße | mVs-Hp "Dresdner Winde", elektr. Schrankenwinde | Bediener, Gefahrenprüfung durch Sicht von Stw W2 | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Überwachung via Siemens DTS |
| 75,489 | Bf Nossen | 1 Streckengl., | Am Steinberg | WSSB HL 64b | Zugbedient, gekoppelt mit km 75,6 | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Rückverlegung Bestandsüberwachung zum Fdl Nossen |
| 75,596 | Bf Nossen | 1 Streckengl., | Am Steinberg | WSSB HL 64b | Zugbedient | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Rückverlegung Bestandsüberwachung zum Fdl Nossen |
| 77,462 | Bf Deutschembora | 2 Hauptgleise, insg. 3 Gleise | Hirschfelder Straße | mVs-Hp, Dresdner Winde", elektr. Schrankenwinde | Schrankenwärter, Gefahrenprüfung durch Sicht von Stw B1 | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Überwachung via Siemens DTS |
| 78,156 | Bf Deutschembora | 1 Hauptgleis | Wilsdruffer Straße (Staatsstraße S36) | mVs-Hp, Dresdner Winde", elektr. Schrankenwinde | Schrankenwärter, Gefahrenprüfung durch Sicht von Stw W2 | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Überwachung via Siemens DTS |
| 78,957 | Bf Deutschembora | 1 Streckengl., | An der Schule | Anrufschraken, WSSB | TV-Überwachung auf Stw B1 und Stw B2 (Miltitz), Anrufschrake | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Herstellung alter Zustand, aber: Bedienstelle Nossen (Arbeitsplatz Bediener) |
| 82,353 | Bf Miltitz-Roitzschen | 1 Streckengl., | Kottewitzer Berg | elektrische Anrufschraken, WSSB | TV-Überwachung auf Stw B1 und Stw B2 (Miltitz), Anrufschrake | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Herstellung alter Zustand, aber: Bedienstelle Nossen (Arbeitsplatz Bediener) |
| 85,839 | Bf Miltitz-Roitzschen | 2 Hauptgleise | Am Dorfberg | mVs-Hp, elektr. Schrankenwinde | Schrankenwärter, Gefahrenprüfung durch Sicht von Stw W1 | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Überwachung via Siemens DTS, Straßenanpassung |
| 86,537 | Bf Miltitz-Roitzschen | 2 Hauptgleise | Triebischtalstraße (S83) | mVs-Bli-Hp, elektr. Schrankenwinde | Schrankenwärter, Gefahrenprüfung durch Sicht von Stw B2 | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Überwachung via Siemens DTS |
| 86,871 | Bf Miltitz-Roitzschen | 1 Hauptgleis | Roitzschwiese | WSSB HI 64 | Schrankenwärter | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, Prüfen, ob BÜ in Bf Miltitz eingebunden werden kann (wie vorherg. BÜ), Esig- Standort |
| 87,645 | Bf Miltitz-Roitzschen | 1 Streckengl., | Triebischtalstraße | WSSB Hs 58-ÜS | zugbedient | V2 | Weiterbetrieb Altanlage, nur Überwachung erf., wenn Überwachung, dann aus Nossen |

Bestandteil dieser Leistungsbeschreibung ist die Planung einer Schrankenbaumprüfung in Endlage für die mVs-Schranken (Endlagenprüfung). Es kann ein Nachweiskonzept für eine alternative Lösung inklusive Nachweiskonzept entwickelt werden. In jedem Fall ist Bestandteil der ausgeschriebenen Leistungen als besondere Leistung die Einholung einer fachtechnischen Prüfung, die vom EBA / LEA anerkannt wird.

Weiterer Bestandteil (besondere Leistung) der Planungsleistungen zu den Bahnübergängen ist die Erarbeitung eines Instandhaltungskonzeptes für die umzubauenden Bahnübergänge.

Für die zentrale Überwachung der Bahnübergangsanlagen mittels Monitore (lt. Vorplanung ca. 15 Stück) ist eine Sicherheitsbewertung anhand des dieser Planung zugrundeliegenden Fahrplans zu erstellen. Voraussichtlich ist eine Lösung zur Vermeidung einer Überlastung des Fahrdienstleiters erforderlich, die nur die aktiven Monitore freischaltet.

4.8 Personenverkehrsanlagen

Nach dem der Vorplanung zugrunde liegenden Betriebskonzept sind planmäßig SPNV-Halte in Döbeln-Zentrum, Roßwein und Nossen sowie Zugkreuzungen in Roßwein vorgesehen. Dem entsprechend sind in der Vorplanung folgende Bahnsteige zu planen:

- Döbeln-Zentrum: Bahnsteig mit einer Bahnsteigkante am Streckengleis
- Roßwein: bestehender Hausbahnsteig und zweiter Bahnsteig an Gleis 2
- Nossen: Hausbahnsteig

Sämtliche Bahnsteige sind entsprechend der Vorplanung vertieft zu beplanen und wie folgt auszulegen:

- Bahnsteighöhe: 0,55 m ü. SO
- Bahnsteignutzlänge: 140 m

Die Baulänge der Bahnsteige ist um jeweils 5 m zu vergrößern (Zuschlag für ungenaues Halten).

Geplant werden Bahnsteige in konventioneller Bauweise. Dabei wird die Bahnsteigkante mit Bahnsteigkantenelementen BSK 51 auf Ortbetonfundament hergestellt. Die Bahnsteigkante wird mit frostsicheren Erdstoffen hinterfüllt. Außenbahnsteige sollen (auch zur Berücksichtigung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen) eine Mindestbreite von 2,75 m über die gesamte Baulänge erhalten, wenn keine örtlichen Zwangspunkte wie z.B. Grundstücksgrenzen, Bestandsbauwerke, Gleistrassen o.ä. entgegenstehen.

Die Bahnsteigbreite für einseitig nutzbare Mittelbahnsteige (hier speziell in Roßwein in Variante V1/2.DRW.P1) soll mindestens 2,50 m betragen. Die Bahnsteigoberfläche soll unter Berücksichtigung der Belange der Blinden / Sehschwachen grundsätzlich möglichst fugenarm sein und kann z.B. mit einem Belag aus großformatigen Betonplatten (30 x 30 cm) oder auch als Asphaltbelag hergestellt werden (Ausnahme Bahnsteige Nossen wg. Denkmalschutz und vorhandenem Kleinpflaster). Zur Sicherung eines ausreichenden Kontrasts gegenüber Bahnsteigaufbauten und Leiteinrichtungen soll die Bahnsteigoberfläche möglichst dunkel sein (Farbe z. B. anthrazit).

Die Bahnsteigausstattung ist gemäß dem Ausstattungskatalog der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe für Verkehrsstationen der Kategorie 7 auszulegen. Auch diese ist bei der Betrachtung der Option für die 90 m-Bahnsteige einzubeziehen.

Punktuell abgängige Bahnsteigkanten, die nicht mehr regelmäßig genutzt werden, sind instand zu setzen oder, wenn nicht mehr benötigt, rückzubauen.

Die spezifischen Anforderungen an die zu erneuernden bzw. neu zu errichtenden Bahnsteige in Döbeln-Zentrum, Roßwein und Nossen werden nachfolgend beschrieben.

4.8.1 Personenverkehrsanlagen am Hp Döbeln-Zentrum

Der bestehende Bahnsteig am Hp Döbeln-Zentrum entspricht nicht den heutigen Anforderungen für den SPNV und ist daher neuzubauen. Es sind in der Entwurfsplanung sind folgende Inhalte zu planen:

- Neubau des Bahnsteigs einschließlich der Zuwegung.

4.8.2 Personenverkehrsanlagen im Bf Roßwein (Variante V1/2.DRW.P1)

Wegen der planmäßigen Kreuzung des SPNV im Bf Roßwein ist neben dem Hausbahnsteig ein weiterer Bahnsteig (entsprechend Variante V1/2.DRW.P1) vorzusehen.

Am Gleis 1 ist ein neuer Außenbahnsteig zu errichten. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt wie bisher von der Straße „Am Bahnhof“ seitlich am Empfangsgebäude vorbei. Der vorhandene Bahnsteig liegt auf der Bogenaußenseite am Gleis 1. Das Gleis 1 ist mit Radien von 330 / 350 m gekrümmt. Neue Bahnsteige sollen möglichst nur an Radien größer 500 m errichtet werden. Dadurch ergibt sich eine Verschiebung des neuen Bahnsteigs um ca. 100 m in Richtung Nossen. Der vorhandene Außenbahnsteig am Gleis 1 soll aber erhalten bleiben, damit dieser für Sonderfahrten mit längeren Zügen mit genutzt werden kann.

Gleis 2 soll umtrassiert und in Richtung Gleis 3 verschoben werden. Somit vergrößert sich der Gleisabstand zwischen Gleis 1 und Gleis 2 auf ca. 8 m. Damit kann zwischen Gleis 1 und Gleis 2 ein neuer einseitig genutzter Mittelbahnsteig mit Bahnsteigkante am Gleis 2 hergestellt werden.

Der Zugang zum Mittelbahnsteig erfolgt über das Gleis 1. Der Reisendenübergang wird vor dem Beginn der Bahnsteige am Gleis 1 und am Gleis 2 sowie nahe am Zugang von der Straße „Am Bahnhof“ angeordnet.

4.8.3 Personenverkehrsanlagen im Bf Nossen

Im Bahnhof Nossen sind laut Betriebskonzept keine planmäßigen Zugkreuzungen vorgesehen. Daher ist lediglich ein regelgerechter Bahnsteig für den ÖPNV vorzusehen. Folgende Maßnahmen sind demnach zu planen:

- Ersatzneubau des Hausbahnsteigs an Gleis 1 mit o.g. Parametern, wobei das Bahnsteigende in Bestandslage verbleibt.
- Beibehaltung des bestehenden Kleinsteinpflasters für die Bahnsteigoberfläche
- Erhalt des Mittelbahnsteigs an Gl. 2 und 4 für Zugkreuzungen bei Abweichung vom Regelbetrieb sowie Halt von langen Sonderzügen, punktuell abgängige Bahnsteigkanten sind instand zu setzen
- Überprüfung der Verkehrssicherheit der bestehenden Personenunterführung und Planung ggf. erforderlicher Maßnahmen in Abstimmung mit dem AG
- Planung von Maßnahmen zur Abdichtung und Gebäudesicherung des ehemaligen Empfangsgebäudes

4.9 Kostenermittlung

Die Investitionskosten für die geplanten Maßnahmen und Optionen sind in Analogie zur Struktur und Kostenermittlung gemäß dem aktuellem KKK der DB AG zu ermitteln und aufzubereiten.

Die ermittelten Investitionskosten sind ebenfalls auf mögliche Finanzierungsquellen zuzuordnen.

Weiterhin sind die Investitionskosten gemäß dem Leitfaden „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“, Version 2016+, Anhang 3 „Berechnungsblätter für das vereinfachte Reaktivierungsverfahren, Blatt 3-1 „Investitionen und Infrastrukturkosten“ in der dort vorgegebenen Gliederung der Gewerke für den zu erstellenden GVFG-Antrag aufzubereiten.

4.10 Planrechtlichen Belange

Im Zuge der Bearbeitung der Entwurfsplanung wird seitens des Auftraggebers geklärt, ob ein Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren erforderlich wird.

In jedem Fall ist Leistungsbestandteil die Erstellung einer Planfeststellungsunterlage nach EBA-Richtlinie.