

## **KwH – Kiessandtagebau Holzdorf**

Öffentlichkeitstermin am 06.06.2023: Fragen und Hinweise aus dem Termin

### **Warum wird der Bahnhof umgebaut und Gleise ins Kieswerk verlegt?**

Mit fortschreitender Untersuchung konnte nicht nur eine ausreichend große Ressource an Kies, sondern auch eine durchgehend sehr gute Qualität des Rohstoffes festgestellt werden. Der Sand und Kies eignet sich sehr gut als Hauptzuschlagsstoff im Beton. Für diesen Baustoff gibt es deutschlandweit Bedarf.

Der Transport über so weite Entfernungen und in den bautypischen Mengen von mehreren hundert Tonnen ist geübte Praxis in der Baulogistik. Bisher wird dafür primär der LKW, insbesondere der Sattelzug eingesetzt, mit Nutzlasten von ca. 27 t. Mit den in den letzten Jahren gelernten und zuletzt auch erlebten Erkenntnissen zum Klimawandel muss die Baulogistik deutlich sparsamer und nachhaltiger mit unseren Ressourcen umgehen. Der Bahntransport ist nicht nur klimafreundlicher als der Straßentransport, er erzeugt auch deutlich weniger Verkehrsaufkommen. Diese Vorteile des Schienentransportes möchte das Kieswerk Holzdorf nutzen. Um das zu ermöglichen, muss der Bahnhof für lange Güterzüge ertüchtigt werden und eine Grubenanschlussbahn im Kieswerk errichtet werden, um den Sand und Kies in die Züge verladen zu können.

### **Was ist eine Grubenanschlussbahn?**

Eine Grubenanschlussbahn sind Bahnanlagen, welche dem Transport auf der Schiene zwischen dem Grubenbetrieb (Kieswerk) und dem öffentlichen Netz, hier dem Bahnhof Holzdorf der DB Netz AG, dienen. Ferner gehören dazu die technischen Anlagen, die den Betrieb auf den Gleisen steuern aber auch die Be- und Entladeanlagen im und am Gleis zur Grubenanschlussbahn.

### **Wann soll gebaut werden?**

Der Bahnhof Holzdorf wird durch die DB Netz AG im Wesentlichen 2024 umgebaut. Dabei sollte es nur zu kurzzeitigen Störungen im Bahnbetrieb kommen, da die Arbeiten nicht im durchgehenden Hauptgleis, das dem Personenverkehr dient, durchgeführt werden.

Der Bau der Grubenanschlussbahn erfolgt nach Umbau des Bahnhofes und Erschließungsfortschritt des Kieswerkes ab 2025.

### **Was soll umgebaut werden?**

Die Grubenanschlussbahn im Kieswerk ist eine vollständig neu zu errichtende Eisenbahnverkehrsanlage. Diese besteht aus drei parallel verlaufenden ca. 600 m langen Gleisen und einem ca. 600 m langen folgendem Auszuggleis, das auf Grund der beengten Platzverhältnisse im Boden liegt. Die drei Parallelgleise dienen als Lade-, Einfahr- und Ausfahrgleis. Die kürzeren Nebengleise dienen dem Betriebsablauf.

Im Bahnhof Holzdorf wird der Nordkopf neugestaltet, das ist die Seite Richtung Jüterbog. Das Gleis 4, das heute noch über knapp 200 m als Kopfgleis ohne Fahrleitung genutzt wird, wird zurück gebaut. Die Weiche im Gleis 3, die ehemals ins Gleis 4 führte, wird gedreht und schließt dann direkt an das Bundeswehrgleis an. Diese baulichen Veränderungen bringen funktionale Vorteile, welche die Weiterfahrt der Güterzüge erleichtern und beschleunigen.

Die Grubenanschlussbahn kann nach dem Umbau des Bahnhofes Holzdorf mit Ganzzügen bedient werden. Bisher beträgt die maximal mögliche Zuglänge ca. 200 m. Das Teilen und Rangieren bzw. die Zugbildung ist damit zukünftig nicht notwendig. Zudem besitzt das Gleis 3 eine Oberleitung, so dass die Züge die klimafreundliche E-Traktion nutzen können.

### **Welches Ziel soll mit der Bautätigkeit erreicht werden?**

Das Kieswerk soll verkehrlich mit der umweltfreundlicheren Eisenbahn erschlossen werden, um Sand & Kies per Schiene abfahren zu können.

### **Auf welchen DB-Strecken wird zu- und abgefahren?**

Das hängt stark von den Marktentwicklungen ab. Aktuell wird erwartet, dass ca. 25 % Richtung Norden über Jüterbog nach Berlin abgefahren werden und die restlichen 75 % über Falkenberg dann Richtung Westen / Süden.

### **Reicht die Streckenkapazität und der Bahnhof Holzdorf für die Mehrverkehre aus?**

Die DB Netz AG hat dies im Vorfeld unsere Anfrage nach zusätzlichen Güterzügen geprüft. Auf den Streckenabschnitten nach Jüterbog und nach Falkenberg gibt es ausreichend freie Kapazitäten für zusätzlichen Schienengüterverkehr. Für den Bahnhof Holzdorf waren für eine einfache Bedienung der Grubenanschlussbahn bauliche Anpassungen notwendig, die vereinbart, geplant und in 2024 umgesetzt werden.

### **Ist der Gleisbogen im Bundeswehrgleis nicht zu eng für lange schwere Güterzüge?**

Der Bogen der Bundeswehrgleise hat einen Radius von etwa 190 m. Das ist ein Regelbogen in ganz vielen Weichen, die mit 40 km/h befahren werden können. Der Bogen ist für lange wie schwere Güterzüge kein Problem.

### **Wie viele Züge werden täglich nach Holzdorf kommen?**

Im Durchschnitt werden in Holzdorf 3-5 Züge pro Woche beladen. Dazu muss der Zug nach Holzdorf kommen und nach der Beladung wieder wegfahren. Eine Beladung bedingt damit zwei Fahrten.

### **Kommt es im Bereich des Bahnhofes zu erhöhtem Lärmaufkommen?**

Um das Rangieren und die Zugbildung bzw. Zugauflösung mit all seinen bahnbetrieblichen Handlungen nicht im Bahnhof machen zu müssen, bauen wir die Grubenanschlussbahn. Die von uns geplante tägliche Bedienung des Kieswerkes erzeugt zwei Fahrten am Tag. Der Anschluss wird also so gebaut, dass kommende Züge ohne Zwischenabstellung in den Anschluss einfahren können. Ausgehende Züge können von der Rangierfahrt direkt auf die Strecke gehen. Von einem erhöhten Lärmaufkommen ist nicht auszugehen. Mit einer Ausnahme: Wenn der Umbau des Nordkopfes des Bahnhofes erfolgt. Hier wird teilweise das Gleis aufgenommen. Diese Maßnahme wird sicherlich im Rahmen einer Tagbaustelle umgesetzt und auch nur ein paar Wochen dauern.