Erläuterungsbericht zur Angebotserstellung

DB Engineering & Consulting GmbH
Regionalbereich Nord

I.TV-N-P-HAN-L 2
Rundestraße 11
30161 Hannover

Christoph Schemmel (Sh)
Telefon +49 152 37447772
christoph.schemmel@db-eco.com
Zeichen I.TV-N-P-HAN-L 2 Sh

ESTW Osnabrück (ESTW-Z 02)
ESTW-A Wissingen
IBN Außenbahnsteig 2 (Endzustand)

Beschreibung der Maßnahme zur Angebotserstellung

Leit- und Sicherungstechnik

Streckennummer: 2992
Betriebsstelle: Bf Wissingen

Ersteller(in): Christoph Schemmel Tel.: +49 1523 7447772

Inhaltsverzeichnis

1 Beschreibung der Maßnahme – Ist-Zustand 3
2 Beschreibung der Maßnahme – Soll-Zustand 4

1 Beschreibung der Maßnahme – Ist-Zustand

Der Bf Wissingen wird durch ein ESTW-A der Bauform El L90 der Fa. Hitachi gestellt und überwacht, welches an die ESTW-Z 02 Osnabrück angeschlossen ist. Die Bedienung erfolgt durch einen Fahrdienstleiter aus der ESTW-Z 02 Osnabrück.

In Richtung Osnabrück Hbf und Melle ist GWB eingerichtet. Die Streckengleise der Blockstrecke Wissingen - Osnabrück sind in Regelfahrtrichtung in jeweils zwei Blockabschnitte unterteilt. Die Blockbauform ist in ESTW-Zentralblock ausgeführt, die Streckengleisfreimeldung erfolgt mit Achszählern.

Die Streckengleise der Blockstrecke Wissingen - Melle sind in Regelfahrtrichtung in jeweils zwei Blockabschnitte unterteilt. Die Blockbauform ist in Zentralblock Zb S65 ausgeführt, die Streckengleisfreimeldung erfolgt ebenfalls mit Achszählern.

Die Gleisfreimeldung im Bf Wissingen erfolgt mit Achszählern, Achszählanlage Az LM mit Zp30K. Eine ZN-Anlage übernimmt die Zugnummernverfolgung. Alle Signale im Bf Wissingen (außer Signal 92P1) sind mit Zuglenkung ausgerüstet. Im Bf Wissingen befindet sich keine LZB.

Im Stellbereich des ESTW-A Wissingen befinden sich die folgenden BÜSA:

Bahnübergang	Sicherungs- und Überwachungsart	Zuordnung Stellwerk
BÜ 119,9	BUES2000-LzH-Fü	ESTW-A Wissingen
BÜ 120,6	BUES2000-LzH-Fü (Fü WS)	ESTW-A Wissingen
BÜ 121,2	BUES2000-LzH-Hp/Fü	ESTW-A Wissingen
BÜ 121,6	BUES2000-LzH-Hp	ESTW-A Wissingen
BÜ 122,2	BUES2000-LzHH-Hp+Gfr	ESTW-A Wissingen
BÜ 123,5	BUES2000-LzH-Hp/Fü	ESTW-A Wissingen
BÜ 124,4	BUES2000-LzH-Fü (Fü WS)	ESTW-A Wissingen
BÜ 125,3	BUES2000-LzH-Hp/Fü	ESTW-A Wissingen
BÜ 126,0	BUES2000-LzH/F-Hp/Fü (vLz)	ESTW-A Wissingen

Tabelle 1.1.1: Übersicht der BÜ-Sicherungs- und Überwachungsarten (Ist-Zustand)

2 Beschreibung der Maßnahme – Soll-Zustand

Im Endzustand soll der neue Außenbahnsteig 2 am Gl. 2 in Betrieb genommen werden. Der Behelfsbahnsteig am Gl. 3 wird zurückgebaut. Durch Entfall der INA-Planung wird der GM 500 Hz von 92N3 wird von 300 m auf 260 m verschoben. Die zusätzlichen GM 500 Hz von 92P3 (42 m, 67 m) werden zurückgebaut. Das zuvor in der Inbetriebnahmestufe 5b und nicht in Betrieb genommene Signal 92ZR2 wird mit IBN des Außenbahnsteigs 2 nun in Betrieb genommen und dient als deckendes Hauptsignal für den BÜ 122,2.

Für die Signale 92P2 und 92ZR2 ist eine INA-Planung durchzuführen. Die Anzahl der GM 500 Hz sowie deren Lage kann je nach Ergebnis der INA-Planung variieren und erst bei Erstellung des PT1 berücksichtigt werden. Je nach Ergebnis der INA-Planung sind ggf. 2 GM 500 Hz im Bereich der Weiche 92W2 erforderlich. Für das Signal 92ZR2 sind vier Durchrutschwege bestellt. Jeweils ein D-Weg für Vmax in das Gl. 12 (92N12) bzw. Gl. 3 (92N3) und jeweils ein D-Weg für 60 km/h auf 92P12 bzw. für 40 km/h auf 92P3.

Am Einfahrsignal 92AA ist eine GÜ 95 auf Höhe des Signals für den Signalbegriff Zs 3v Kz „8“ vorzusehen. Zusätzlich ist eine GÜ 120 485 m vor dem Einfahrsignal 92AA für den Begriff Zs3 Kz „10“ vorzusehen. Die Kennziffern 5 der Geschwindigkeitsvoranzeiger an den Einfahrsignalen 92A bzw. 92AA sind nun nicht mehr erforderlich. In einer erforderlichen Abstimmung mit Fa. Hitachi sind die Begriffe entweder in der Software nicht anzuschalten und bleiben in der Hardware vorhanden, oder die Geschwindigkeitsvoranzeiger werden getauscht.

Durch das neue Signal 92ZR wird eine Abstimmung mit Fa. Hitachi und dem Betrieb bzgl. der Erforderlichkeit der Bestands-Mittelweichenteilfahrstraßen 92P2A (92W3/92G112) und 92P3 (92W3/92G103) erforderlich.

Nach IBN des ESTW-A Wissingen wurden punktuelle Sichteinschränkungen bei Fahrt auf das Ausfahrsignal 92N1 festgestellt. Bei Zügen, die an der vorderen Bahnsteighälfte halten und diesen nicht bis zur hinteren Hälfte ausfahren, kommt es zur zeitweisen Verdeckung von 92N1 durch den Vorsignalwiederholer 92VWn12. Haltende Züge sind nicht verpflichtet, den Bahnsteig bis zum Ende auszufahren und halten am Bahnsteig kundenfreundlich. Nach Ril 408.2341 Abs. 2 (6b) kann der Tf bei Abfahrt mit max. 40 km/h fahren, bis er sein Signal zweifelsfrei erkennen kann. Es wurde der Vorsignalwiederholer 92VWn1 auf gleicher Höhe mit 92VWn12 und 92VWn3 geplant. Die Erforderlichkeit dieses Wiederholers ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach Rücksprache mit dem Betrieb und Rückmeldung der EVU’s abschließend zu bewerten.

Durch das neue Zwischensignal 92ZR2 ergeben vier sich neue bzw. anzupassende Zugfahrstraßen. Zusätzlich gibt es acht neue bzw. anzupassende aneinandergereihte Zugstraßen. Die exakte Anzahl kann im Rahmen der PT1-Erstellung variieren.

Nach Rücksprache mit der BÜ-Planung werden nach Ersteinschätzung Anpassungen an den BÜ's km 119,9, km 121,2, km 121,6, km 122,2, km 123,5 und km 126,0 erforderlich, da deren Einschalt- und Anrückstrecken über den Bereich des neuen bzw. alten Bahnsteigs bzw. das neue Signal 92ZR2 verlaufen. Aufgrund von PT1-übergreifenden Lage- und Kabelplänen sind auch die PT1 der BÜSA km 133,3, km 119,9 (jeweils Stellbereich SpDrS60 Melle) und 128,4 (Stellbereich ESTW-Z 02 Osnabrück) anzupassen. Der Aufwand ist hier unterschiedlich groß und kann erst im Rahmen der PT1 BÜ-Planung entsprechend bewertet werden. Weiterhin ist eine Anpassung der ZNL2000 im ESTW-Z 02 Osnabrück sowie der ZL aufgrund von 92ZR2 und dem Außenbahnsteig 2 erforderlich.

Hannover, den 25.02.2025
DB Engineering & Consulting GmbH
I.TV-N-P-HAN-L 2