Inhaltsverzeichnis

0.1 Allgemeine Angaben 2
0.2 Umfang der Stellwerksanpassung 2
0.2.1 Rückbau bestehender Fernüberwachungseinrichtungen 2
0.2.2 Herstellung der Hauptsignalabhängigkeit für BÜ km 62,181 2
0.3 Anpassung der Bedien- und Meldeeinrichtungen 2
0.4 Anpassung der betrieblichen Abhängigkeiten 3
0.5 Kabel- und Stromversorgung 3
0.6 Bauausführung 3
0.7 Ergebnisse der Maßnahme 3

0.1 Allgemeine Angaben

Das Stellwerk Möttingen ist ein mechanisches Stellwerk der Bauart Einheit mit Wechselstromblock aus dem Jahr 1956. Im Zuge der Erneuerung mehrerer Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) auf der Strecke 5300 Augsburg-Nördlingen sind Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik des Stellwerks Möttingen erforderlich. Ziel der Maßnahme ist die Einbindung der zu erneuernden BÜSA Möttingen km 62,181 (Egerweg/Mühle) in die Stellwerkstechnik sowie der komplette schaltungstechnische Rückbau von Fernüberwachungsfunktionen für die Bahnübergänge Reimlingen I und II, Großelfingen, Enkingen I und II auf der freien Strecke zwischen Möttingen und Nördlingen.

Die Bestandsanlage BÜ 62,1 (Bestandsbauform Fü1H/60) wird durch eine LzH-Hp/Fü (vLz)-Anlage erneuert.

0.2 Umfang der Stellwerksanpassung

0.2.1 Rückbau bestehender Fernüberwachungseinrichtungen

Im Stellwerk Möttingen werden sämtliche Fernüberwachungseinrichtungen der bisherigen Bahnübergänge km 62,1 „Mühle“, km 63,3 „Enkingen I“, km 64,2 „Enkingen II“, km 65,0 „Großelfingen“, km 66,6 (Reimlingen I) und km 67,5 „Reimlingen II“ zurückgebaut.

Zusätzlich werden die bestehenden Bedien- und Meldeeinrichtungen dieser Anlagen auf dem BÜ-Bedienpult angepasst (siehe Anlage 3.26). Entstehende Freiflächen werden durch Blindplatten verschlossen. Die Bedienmöglichkeit der nicht von der Maßnahme betroffenen NFA-Anlage km 61,105 bleibt erhalten.

0.2.2 Herstellung der Hauptsignalabhängigkeit für BÜ km 62,181

Für die neue BÜSA Möttingen km 62,181 - projektintern BÜ Mühle genannt - wird eine Hauptsignalabhängigkeit zu den Ausfahrsignalen N1 und N2 hergestellt. Hierzu ist im Stellwerk ein neues Abhängigkeitsgestell mit den erforderlichen Verbindungs-, Relais- und Gleisabhängigkeitsgruppen zu errichten.

Das Gestell wird in einem abschließbaren Stahlschrank im Technikraum des Empfangsgebäudes untergebracht. In das Gestell wird zusätzlich die Baugruppe zur Auswertung der Anrückmeldung integriert.

Die vorhandenen Signalhebel, Signalhebelsperren sowie die elektrische Flügelkupplung an den Signalen N1 und N2 bleiben bestehen. Der bisher wirksame Schaltungsfall der Altanlage am BÜ 62,1 wird zurückgebaut.

0.3 Anpassung der Bedien- und Meldeeinrichtungen

Das bestehende Bahnübergangs-Bedienpult wird für die neue BÜSA km 62,181 umgebaut. Eingebaut werden die erforderlichen Bedieneinrichtungen und Anzeigen für eine Anlage der Überwachungsart LzH-Hp/Fü einschließlich:

- Anschaltmelder,
- Gleistaste,
- BüF-Meldungen,
- Anrückmelderanzeige,
- akustischer Anrückmelder (Wecker),

- Bedien- und Überwachungseinrichtungen für die Hp-Abhängigkeit.

0.4 Anpassung der betrieblichen Abhängigkeiten

Die Einschaltung der neuen BÜSA km 62,181 erfolgt künftig abhängig von:

- festgelegter Fahrstraße über die Ausfahrsignale N1 oder N2 sowie
- Befahren eines richtungsabhängigen Anrückmelders aus Richtung Harburg.

Hierzu wird ein elektronischer Anrückmelder der Bauform AZSB300 eingebunden. Wird keine gespeicherte Anrückmeldung erkannt, kann die Einschaltung ersatzweise manuell durch den Fahrdienstleiter erfolgen. Zusätzlich wird eine Hilfseinschaltung am Bahnübergang errichtet.

Die Fernüberwachung des Bahnübergangs km 62,181 verbleibt aufgrund der Signalabhängigkeit dauerhaft beim Fahrdienstleiter Möttingen.

0.5 Kabel- und Stromversorgung

Das bisher zur Informationsübertragung verwendete 56-adrige Signalkabel S901 wird außer Betrieb genommen und zurückgebaut. Für die Anbindung der neuen Stellwerkseinrichtungen wird ein neues Signalkabel S603 auf das Kabelabschlussgestell aufgelegt.

Die erforderliche 60-V-Stromversorgung ist im Stellwerk bereits vorhanden und ausreichend dimensioniert. Zusätzliche Maßnahmen an der Energieversorgung sind nicht erforderlich.

0.6 Bauausführung

Die Bauausführung hat grundsätzlich nach der vom AG bereitgestellten PT2-Planung zu erfolgen.

U.a. werden folgende Maßnahmen ausgeführt:

- Herstellung BÜS-Gestell mit Verbindungsgruppe, Gleisgruppe und Tastenrelaisgruppe, Fü-Anpassung mit neuer Gruppe, Anpassung Tischfelder BÜ-Pult einschließlich Einbau der neuen Bedien- und Anzeigeeinrichtungen, Kabelarbeiten.
- Vollständiger schaltungstechnischer Rückbau der BÜs Reimlingen I km 66,6 und II km 67,5, Großelfingen km 65,0, Enkingen I km 63,3 und II km 64,2 und Mühle km 62,1 im Stellwerk Möttingen
- Stellwerksbatterie um ca. 90 ° am Bestandsplatz drehen
- Herstellung der neuen Signalabhängigkeit zu den Ausfahrsignalen N1 und N2.
- Inbetriebnahme der neuen Stellwerkseinrichtungen gemeinsam mit der neuen BÜSA km 62,181.

Vom AG werden die in Anlage 3.25 aufgelisteten Materialien beigestellt. Darüber hinaus erforderliche Materialien sind vom AN zu liefern.

0.7 Ergebnisse der Maßnahme

Nach Abschluss der Arbeiten verfügt das Stellwerk Möttingen über die notwendige Hauptsignalabhängigkeit und Fernüberwachung für die neue BÜSA km 62,181.