

2. Austauschseiten

Erläuterungsbericht Teil III

Ausbau und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg

Bereich Wendlingen – Ulm

Planfeststellungsabschnitt 2.4 Albabstieg

PÄV ESTW Portal Dornstadt

Erläuterungsbericht Teil III, Anlage 1.3C Austauschseiten

Vorhabenträgerin:

DB Netz AG
vertreten durch
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Stuttgart, den 29.5.2019
i.V. *Müllers*

Bearbeitung:

Müller + Hereth
Ingenieurbüro für Tunnel- und Felsbau GmbH
Dortmunder Straße 8
99086 Erfurt

Planfestgestellt gem. § 18 Abs. 1 AEG
i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG
am 14.08.2019,
Az. 591pä/014-2019#003
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart



Im Auftrag

Vogt
Vogt

Folgende Seite / Gliederungspunkt des Erläuterungsberichtes Teil III, Anlage 1.3C der Planfeststellungsunterlagen PFA 2.4 wird durch die Austauschseite ersetzt:

- Seite 17 / 2.4.5 Leit- und Sicherungstechnik

- Fernsteuerung des Betriebs aus der BZ Karlsruhe,
- mehrere unbesetzte, modular aufgebaute ESTW-A entlang der Strecke, in Abhängigkeit von der Stellentfernung mit Zuwegungen für Wartungsfahrzeuge, die signaltechnisch einer ESTW-UZ zugeordnet werden. **Für eine solche Anlage wird bahnrechts bei ca. km 75,7 eine Verkehrsfläche inkl. Stellplätze hergestellt. Bei den darauf geplanten Bauteilen (Trafogebäude, NEA-Station, ESTW-Gebäude) handelt es sich um genehmigungsfreie Modulgebäude,**
- ein auf die Anforderungen der Interoperabilität abgestimmtes kontinuierliches Zugbeeinflussungssystem,
- leittechnische Einrichtungen (Zugnummernmeldeanlage (ZN), Zuglenkung (ZL)
- für die Rückfallebene mit ortsfesten Signalen ein punktförmiges Zugbeeinflussungssystem

Die Züge werden von einem kontinuierlichen Zugbeeinflussungssystem geführt. Der Triebfahrzeugführer erhält auf Anzeigegeräten seines Triebfahrzeuges alle benötigten Informationen über die Strecke, wie Geschwindigkeitseinschränkungen, Zielentfernung und Zielgeschwindigkeit bis 10 km im Voraus. Ortsfeste Signale werden nur am Bahnhof Ulm angeordnet.

Über die ZN-Anlage wird dem Fahrdienstleiter in der Betriebszentrale aktuell angezeigt, wo sich in seinem Bereich welche Züge befinden. Weiterhin wird die ZN-Anlage auch als Datenbasis für die Zuglenkung verwendet.

In der BZ werden alle Zugbewegungen der diesem Projekt zugeordneten Fahrwege überwacht, gesteuert und disponiert.

An der Strecke werden erforderlich:

- die oben genannten Signaleinrichtungen (im Ks-System),
- Einrichtungen der Zugbeeinflussungen und Gleisfreimeldung sowie
- eine Kabeltrasse entlang der Strecke.

Die Signale und die Gleisfreimeldeeinrichtungen werden vom ESTW-A Ulm gesteuert, das sich in demselben Gebäude befindet, wie die ESTW-UZ Ulm.

Die Einfahrsignale des Bahnhofes Ulm Hbf auf der NBS befinden sich im Tunnel im Strecken-km 81,400.

Das Streckenkabel wird räumlich redundant geführt.