

# Stellungnahmen zur Geschwindigkeit und Sicherungstechnik

## Geschwindigkeitserhöhung durch Trassenverbesserung

\* Die Trassierung der Strecke gibt heute, außerhalb der Ortslagen von Roth und Eckersmühlen, bereits in weiten Teilen (deutlich) mehr als 60km/h her. Mit vergleichsweise kleinen Anpassungen (punktuelle seitliche Verschiebungen, Anpassung der Querneigung des Gleises) liegen durchgehend 100 km/h außerhalb der Ortslagen durchaus im Bereich des Möglichen, entsprechend einer Fahrzeit von bestenfalls 10 Minuten zwischen Roth und Hilpoltstein.

stredax.dbnetze.com/ISRViewer/public\_html\_de/svg/index.html

**DB NETZE**

Streckenabschnitt (5944) - Mozilla Firefox

stredax.dbnetze.com/ISRViewer/svg?requestType=getAttrGeneric&userId=15235

TPS Strecken Neugkeiten Grundsätze Meldung Hilfe

nt Infrastrukturregister

**Allgemein** Infrastruktur Betrieb ZSS Energie

Strecken-Nr:	5944
Streckenabschnitt:	Lohgarten-Roth - Eckersmühlen
km von:	1,5 + 23
km bis:	6,0 + 75
Gleis:	ingleisig
Länge des Abschnittes (km):	4,6
Infrastrukturbetreiber:	DB Netz AG
Infrastrukturbetreiber Code:	80
Staat:	Deutschland
TEN-Kategorie:	keine TEN-Strecke
TEN Klassifizierung:	keine TEN-Strecke
TSI Streckenkategorie Personenverkehr:	keine TEN-Strecke
TSI Streckenkategorie Güterverkehr:	keine TEN-Strecke
Verkehrsart:	Pz/Gz
multinationales Lichtraumprofil:	auf Anfrage
interoperables Lichtraumprofil:	auf Anfrage
Nationales Lichtraumprofil:	auf Anfrage
KV-Kodifizierung:	auf Anfrage
Streckenklasse :	C4 20t 8,0t/m
Kommunikationssystem:	GSM-R
Traktionsart:	nicht elektrifiziert
Geschwindigkeit VzG:	bis 100 km/h
Güterverkehrskorridor 1:	nein
Güterverkehrskorridor 3:	nein
Güterverkehrskorridor 4:	nein

## Zugsicherung / ETCS

\* Im Zuge des im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland vorgesehenen Starterpaket-Projekts "ScanMed" wird der Knoten Nürnberg sowie u. a. die Achse Nürnberg--Augsburg--München bis 2030 einmal durchdigitalisiert. Dazu zählt u. a. der Ersatz des Stellwerks Roth und die Umstellung auf einen Betrieb ohne Lichtsignale und ohne Punktförmige Zugbeeinflussung. Die in den kommenden Jahren dafür benötigten Mittel sind bereits im

Bundeshaushalt hinterlegt. Damit einher geht u. a. die Ausrüstung sämtlicher S-Bahnen im Raum Nürnberg mit dem neuen System ETCS, womit auch die langsamen, der so genannten 500-Hz-Beeinflussung geschuldeten Einfahrten in Roth entfallen

## **Wendezeit am Endbahnhof**

\*Wendezeiten, die zumindest wenige Minuten (sei es nur, um ohne Hast mal die Toilette aufsuchen zu können) über die für das eigentliche Wenden notwendigen und vorgesehenen Zeiten hinausgehen, sind grundsätzlich begrüßenswert. Zusätzlich können damit natürlich auch mögliche Folgeverspätungen verringert werden. Aktuell betragen die vorgesehenen Wendezeiten für die lokbespannten Züge aus 143 + 4 x-Wagen 7 Minuten und für die ET 442 geringfügig weniger.

## **Fahrzeitverkürzung/Einfahrt Bahnhof ROTH**

\*Was die Verkürzung der Fahrzeiten angeht bin ich recht optimistisch. Die Fahrpläne richten sich immer auch nach den Möglichkeiten der planmäßig eingesetzten Fahrzeuge. Anders als die derzeit zum Einsatz kommenden diesel-mechanischen VT der Baureihen 642 und 648 haben elektrische Triebwagen eine höhere Beschleunigung und erreichen folglich schneller die erforderliche Geschwindigkeit.

In Richtung Roth kam es zwischen Lohgarten und Roth zu einer zusätzlichen Minute, da Roth durch das Verlegen von zwei zusätzlichen 500 Hz PZB-Streckenmagneten zur Absicherung der niedrigeren Geschwindigkeit wegen des verkürzten Durchrutschweges nicht mehr in der bisherigen Zeit zu erreichen war. Nach Umgestaltung des Rother Bahnhofs bzw. je nach Ablaufs der Kreuzung würde sich dieses Problem erübrigen.

## **Bahnübergänge**

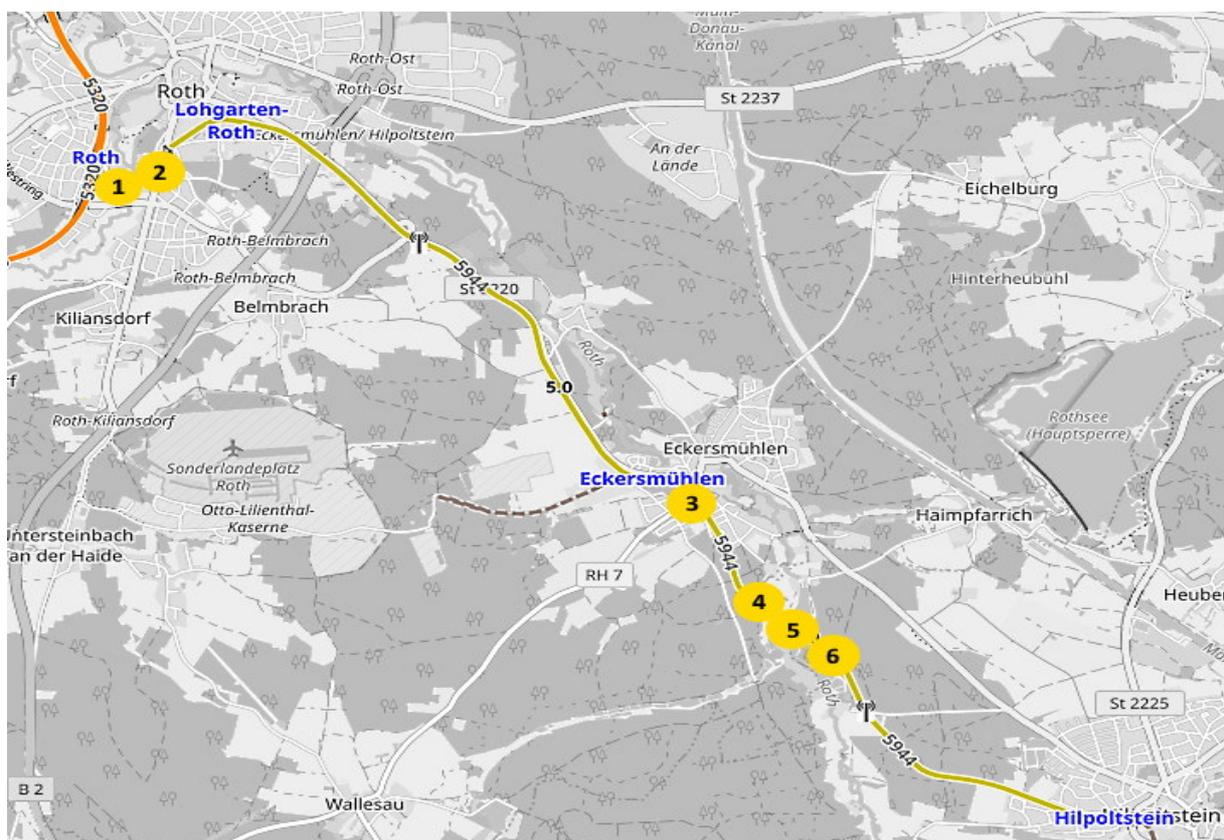
\*Sowohl Richtung Roth (Lohgarten) als auch Richtung Hilpoltstein (Lohgarten und Eckersmühlen) müssen die Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) durch den Lokführer nach Halt am Bahnsteig eingeschaltet werden. Da das jeweils erste Überwachungssignal der BÜSA in Lohgarten Richtung Roth und in Eckersmühlen Richtung Hilpoltstein vor dem Bahnsteig steht, sind diese "blind" und es kommt durch die punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) grundsätzlich zu einer 1000 Hz-Beeinflussung mit anschließender Geschwindigkeitsüberwachung, deren Überwachungsgeschwindigkeiten sich durch den unmittelbar darauffolgenden Halt am Bahnsteig reduzieren (von unter 85 km/h auf unter 45 km/h der sog. restriktiven Überwachung) und die Züge auf einer Strecke bis zu 1250 Meter

ausbremsen. Besonders seit der Verlegung der zusätzlichen PZB-Magneten vor dem Einfahrsignal (Esig) von Roth und in Roth unweit des Fußgängerüberweges. Die Verschachtelung der Beeinflussungen erzwingt im Vergleich zur möglichen Streckengeschwindigkeit mitunter wesentlich niedrigere Geschwindigkeiten auf dem gesamten Stück von Lohgarten bis zur Ankunft in Roth sowie in Eckersmühlen von der Abfahrt Richtung Hilpoltstein bis etwa zum Ortsrand von Eckersmühlen.

Durch eine Änderung der BÜSA mit Verlegen eines Einschaltkontaktes an der Strecke könnten diese Zeitverluste für den Zugverkehr leicht vermieden werden. Nachteilig ist natürlich die folglich längere Schließzeit der BÜs

## Brücken (Zustand)

Auf der Gredl-Strecke sind 6 Brücken im Brückenkatalog der Deutschen Bahn zu finden. Man kann dort den Zustand und geplanten Maßnahmen aufrufen.



- 1 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/178465>
- 2 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/178466>
- 3 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/178467>
- 4 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/178468>
- 5 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/178469>
- 6 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/178470>