

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ALLGEMEINES	2
2.	ERLÄUTERUNG DES VORHANDENEN ZUSTANDES	2
3.	ERLÄUTERUNG DES GEPLANTEN ZUSTANDES	2
4.	FACHTECHNISCHE EINZELPLANUNGEN.....	3
4.1	Bahnübergangssicherungsanlage.....	3
4.2	Kabeltrasse	3
4.3	Anlagen der Elektrotechnik.....	4
4.4	Anlagen der Telekommunikation	4
4.5	Oberbauarbeiten, Bahnübergangsbefestigung und sonstige Tiefbauarbeiten	4
5.	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT UND LANDSCHAFTSSCHUTZ SOWIE DENKMALPFLEGE	4
6.	RECHTSANGELEGENHEITEN.....	4
7.	BAUZEIT UND –DURCHFÜHRUNG	5

1. ALLGEMEINES

Die eingleisige Hauptstrecke (2014) Nevinghof (Münster) – Gronau – Staatsgrenze wird in Bahn-km 10,631 von der Straße „Grienkenswell“ in Münster, Ortsteil Nienberge-Häger, höhengleich gekreuzt. Der Grienkenswell mündet hinter dem Bahnübergang in den parallel der Bahn verlaufenden Schmitthausweg.

2. ERLÄUTERUNG DES VORHANDENEN ZUSTANDES

Der Bahnübergang wird derzeit durch Schranken (Vollabschluss, mech. NS, LZW; Einbaujahr: 1957) gesichert und wird mittels TV-Anlage beobachtet. Die Bedienung der Schranken erfolgt vom Stellwerk Nienberge (Nf).

Im Bahnübergangsbereich liegt ein Gleis. Der Bahnübergang ist beleuchtet.

Als Bahnübergangsbelag sind Strail-Innenplatten und außerhalb des Gleises bituminöses Mischgut eingebaut. Die Straßenbreite im unmittelbaren BÜ-Bereich beträgt ca. 3,50 m.

Die Fahrbahn der Straße beiderseits des Bahnüberganges ist ebenfalls bituminös befestigt und weist eine Breite von ca. 3,50m auf. Der nördlich und parallel zur Strecke verlaufende Schmitthausweg besitzt ebenfalls eine Breite von 3,50m.

Im I. und II. Quadranten befindet sich jeweils eine Feldzufahrt.

Vorfahrtsregelungen im Bereich des Bahnübergangs sind nicht vorhanden.

3. ERLÄUTERUNG DES GEPLANTEN ZUSTANDES

Der Bahnübergang wird zukünftig durch Lichtzeichen (Farbfolge gelb/rot) mit Halbschranken (vLz-LzH-Fü-Anlage) gesichert. Vor der Feldzufahrt im II. Quadranten werden für den Grienkenswell vorgeschaltete Lichtzeichen eingebaut. Die Fernüberwachung erfolgt dann durch den Fahrdienstleiter im ESTW Coesfeld.

Der Bahnübergang wird um 3,50m verbreitert. Der vorhandene Bahnübergangsbelag wird entsprechend verbreitert.

Die TV-Anlage und die vorhandene BÜ-Beleuchtung werden zurückgebaut.

Für den Schleppkurvennachweis wird der Begegnungsfall „Landwirtschaftliches Gespann / Landwirtschaftliches Gespann“ zu Grunde gelegt. Ein solches landwirtschaftliches Gespann besitzt eine Gesamtlänge von 17,50m und besteht aus einem Schlepper größerer Bauart sowie zwei landwirtschaftlichen Anhängern.

Schmitthausweg und Grienkenswell werden im Bereich der Räumstrecken aufgrund des o.a. Begegnungsfalls aufgeweitet.

Gleiches gilt für die Feldzufahrt im II. Quadranten. Die Feldzufahrt gegenüber der Einmündung des Grienkenswell in den Schmitthausweg wird der geänderten Situation baulich angepasst.

Am Grienkenswell werden am südlichen Fahrbahnrand Schutzplanken innerhalb der Böschung des dort verlaufenden Seitengrabens angeordnet. Die Böschungsneigung des Seitengrabens wird an die geänderte Lage der Böschungskante angepasst. Die Grabensohle bleibt unverändert.

Die Vorfahrtsregelung im Bereich der Einmündung Grienkenswell/ Schmitthausweg wird so geändert, dass Linksabbieger aus dem Grienkenswell in den Schmitthausweg vorfahrtsberechtigt sind gegenüber Verkehrsteilnehmern, die sich aus östlicher Richtung dem BÜ nähern.

Die Beschilderung für den BÜ wird der neuen Situation angepasst.

Die Halbschranken werden so angeordnet, dass für den abfließenden Verkehr eine Mindesträumbreite von 3,00m zur Verfügung steht.

Der Ablauf des Sicherungsvorganges am BÜ erfolgt bei einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und vorgeschalteten Lichtzeichen in drei Phasen:

1. Nach Einschalten der Anlage mittels einer zugelassenen Technik schalten die vorgeschalteten Lichtzeichen über Gelb (3-5 Sekunden) auf Rot.
2. Nach Ablauf von ca. 16 Sekunden nach Einschaltung des roten Dauerlichts beginnt das Schließen der Schranken.
3. Nachdem die Schranken die untere Endlage erreicht haben, werden die vorgeschalteten Lichtzeichen (vLz) S9 und S10 abgeschaltet (Dauer des Schließvorgangs ca. 6 – 10 Sekunden). Bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges vergeht noch eine Restzeit von mindestens 8 Sekunden. Das rote Dauerlicht der Lichtzeichenanlage bleibt während der Sperrung erhalten. Die Lz-Anlage schaltet nach erfolgter Zugfahrt mit dem Öffnen der Schranken wieder auf dunkel.

4. FACHTECHNISCHE EINZELPLANUNGEN

4.1 Bahnübergangssicherungsanlage

Der BÜ wird mit einer zugesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und vorgeschalteten Lichtzeichen ausgerüstet (vLz-LzH-Fü - Anlage).

Es wird ein neues Betonschaltheus (BSH) im III. Quadranten errichtet.

Im Zusammenhang mit der Errichtung des ESTW in Coesfeld wird die neue BÜ-Sicherung zum gleichen Zeitpunkt in Betrieb genommen. Es ist keine Anpassung an die vorhandene Stellwerkstechnik erforderlich.

4.2 Kabeltrasse

Die Kabelverlegung im Straßen- und Gleisbereich erfolgt in Schutzrohren, Gleisquerungen werden im Pressverfahren hergestellt.

Die Streckenverkabelung für die BÜ-Sicherung wird in Kabeltrögen verlegt. Diese Kabeltröge werden bereits im Vorfeld im Rahmen eines eigenen Verfahrens, das für das Vorhaben „*Streckenausrüstung mit einem GSM-R – Funknetz*“ durchgeführt wird, eingebaut.

4.3 Anlagen der Elektrotechnik

Die BÜ-Anlage wird mit Starkstrom von einem EVU-Anschluss versorgt. Die Batterien, Gleichrichter sowie Sicherungen und Netzanschluss tafeln werden im Schalthaus installiert. Für den BÜ werden Batterien mit einer Nennkapazität gemäß dem Ergebnis der Strombedarfsermittlung vorgesehen.

4.4 Anlagen der Telekommunikation

Für die Dauer der Bauarbeiten werden Kabel, die entlang der Strecke verlaufen, im BÜ-Bereich entsprechend gesichert, und nach Abschluss der Bauarbeiten in die Endlage verlegt.

Obwohl die Strecke mit einem GSM-R-Funknetz ausgerüstet wird, wird am BÜ-Schalthaus ein Außen-Fernsprecher mit F-Kasten vorgesehen. Auf den Einbau eines Innen-Fernsprechers wird verzichtet.

4.5 Oberbauarbeiten, Bahnübergangsbefestigung und sonstige Tiefbauarbeiten

Der vorhandene Bahnübergangsbelaag wird verbreitert.

Der Oberbau besteht aus Schienen S54 bzw. UIC 60 sowie Betonschwellen B 90W.

5. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT UND LANDSCHAFTSSCHUTZ SOWIE DENKMALPFLEGE

Die Umrüstung des Bahnübergangs Grienkenswell in Münster erfordert einen Eingriff in Natur und Landschaft unter der Prämisse, dass zusätzliche Versiegelungen durch die Straßenaufweitung erfolgen werden.

Es ist vorgesehen, im II. Quadranten eine Baustelleneinrichtungsfläche anzuordnen. Diese Fläche wird nach Rückbau der BE-Fläche wieder hergestellt.

Die detaillierten Darstellungen der Eingriffssituation liegen in Form der für das Verfahren nach § 18 AEG zu erstellenden „Umwelterklärung des Vorhabenträgers (Screening)“ sowie eines landschaftspflegerischen Fachbeitrags vor.

Altlasten-Verdachtsflächen im Bereich des BÜ sind nicht bekannt.

6. RECHTSANGELEGENHEITEN

Für die geplante Baumaßnahme werden Flächen der Stadt Münster, der DB Netz AG und von Privat-Betroffenen beansprucht.

Alle Kabeltrassen für Gleisschaltmittel befinden sich auf Gelände der DB AG.

7. BAUZEIT UND –DURCHFÜHRUNG

Die Durchführung der Baumaßnahme ist für 2008 geplant.

Die Bauarbeiten können ohne dauerhafte Betriebsbeeinflussung oder Bauzustände durchgeführt werden.

aufgestellt: Pöry Infra GmbH; Duisburg, den 01.08.2007

Bearbeiter: gez. i.V. Steffen Schneider

i.A. Elmar Gerke

