

Erläuterungsbericht

Rückbau einer vorhandenen, zugbeeinflussten Blinklichtanlage mit Einschlagweckern und Lokführerüberwachungssignalen und Einbau einer zugbeeinflussten Lichtzeichenanlage incl. Halbschranken, akustischen Warneinrichtungen und Lokführerüberwachungssignalen an der Eisenbahnstrecke Sedelsberg – Westerstede / Ocholt an dem BÜ Scharrel, Hauptstr. in Bahn-km 38,285.

Verwaltungsbehörde: Nieders. Landesbehörde für Straßenbau u. Verkehr, Hannover

1. Beschaffenheit der vorhandenen Anlage

In Bahn-km 38,285 kreuzt die „Hauptstraße“ in Scharrel die Eisenbahnstrecke Sedelsberg – Westerstede/Ocholt höhengleich.

Der technisch gesicherte Bahnübergang wird durch Andreaskreuze (Vz 201) angekündigt und durch eine zugbeeinflusste Blinklichtanlage gesichert. Die vorhandene Blinklichtanlage wurde von der Deutschen Bundesbahn, BD Münster am 27.10.1969 geprüft und in Betrieb genommen. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren liegen leider bei der Emsländischen Eisenbahn GmbH nicht vor.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge beträgt aus Richtung Sedelsberg und Westerstede/Ocholt $V_E = 50$ km/h. Für die Straßenverkehrsteilnehmer besteht keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Der BÜ kann innerhalb geschlossener Ortschaft mit 50 km/h im Kreuzungsbereich befahren werden.

2. Änderung

Der v.g. Bahnübergang soll zukünftig durch eine zugbeeinflusste Lichtzeichenanlage mit Überwachungssignalen, Halbschranken und akustischen Warneinrichtungen für Fußgänger und Radfahrer gesichert werden. Die Verkabelung der Straßensignale wird erneuert.

Standorte der Lichtzeichen, Halbschranken und Andreaskreuze im Einzelnen:

Quadrant I: Das Straßensignal S3 und der Schrankenantrieb A3 erhalten einen Standort von 0,60 m zur vorhandenen Gehwegaußenkante und 2,20 m zur Straßenkante. Der Abstand zur Gleismitte beträgt mindestens 5,275 m.

Quadrant II: Das Straßensignal S2 und der Schrankenantrieb A2 erhalten einen Standort von 0,60 m zur vorhandenen Gehwegaußenkante und 2,30 m zur Straßenkante. Der Abstand zur Gleismitte beträgt mindestens 5,375 m. Zusätzlich wird am S2 die Fußgängerakustik L2 montiert.

Quadrant III: Das Straßensignal S4 und der Schrankenantrieb A4 erhalten einen Standort von 0,60 m zur vorhandenen Gehwegaußenkante und 2,10 m zur Straßenkante. Der Abstand zur Gleismitte beträgt mindestens 5,175 m.

Quadrant IV: Das Straßensignal S1 und der Schrankenantrieb A1 erhalten einen Standort von 0,60 m zur vorhandenen Gehwegaußenkante und 2,30 m zur Straßenkante. Der Abstand zur Gleismitte beträgt mindestens 5,375 m. Zusätzlich wird am S1 die Fußgängerakustik L1 montiert.

Die Straßensignale der Lichtzeichenanlage haben im Signalschirm eine Signalleuchte für gelbes u. rotes Ruhelicht. Überfährt ein Zug den Einschaltpunkt, zeigen die Signale den Verkehrsteilnehmern mit der Farbfolge gelb/rot die Sperrung des Bahnüberganges an. Die Ausschaltung erfolgt, nachdem die letzte Zugachse den Bahnübergang verlassen und den Kontakt befahren hat.

Die Anordnung über die Beseitigung, bzw. über die Anbringung weiterer Straßenverkehrszeichen, wird durch die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Cloppenburg veranlasst.

Vor Baudurchführung wird eine Abstimmung und Einweisung stattfinden.

3. Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich!

4. Naturschutz und Landschaftspflege

Der Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht für Eisenbahnanlagen – Stand: 04/2018 ist als Anlage beigelegt.

5. Schallschutz

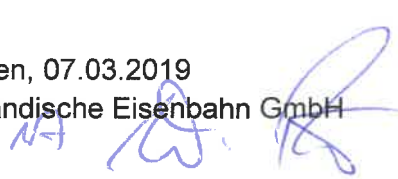
Schallschutz ist nicht erforderlich

6. Kultur- und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Belange der Denkmalspflege werden durch die Baumaßnahme nicht berührt.

Um Prüfung und Genehmigung wird gebeten.

Meppen, 07.03.2019
Emsländische Eisenbahn GmbH



Eisenbahntechnisch geprüft
Hannover, den 21. Juli 2020
LEA Gesellschaft für
Landeseisenbahnaufsicht mbH
EE4 /L2-0160/ Dörling