

Bau einer Hafenerweiterung Spelle-Venhaus, Gleisanlagen

Planfeststellung



Erläuterungsbericht Anlage 1

Vorhabensbezeichnung: **Bau einer Hafenerweiterung Spelle-Venhaus**

Anschluss an Strecke: **Duisburg - Quakenbrück**

Planungsabschnitt: **Gleisanbindung**

DEK - km: **von km 122,05 bis km 122,82**

Land: Niedersachsen

Landkreis: Emsland

Gemeinde: Spelle

Anhörungs- und

Planfeststellungsbehörde:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NL StBV)

Verfasser: Lindschulte + Gladen Ingenieur GmbH Spelle, den 14.01.2011 gez. Gladen	Antragsteller: Hafenbetriebs- und Verwaltungsgesellschaft Spelle-Venhaus mbH Spelle, den 14.01.2011 gez. Sändker
---	--

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	4
1.1	Rechtsgrundlage	4
1.2	Zweck der Planfeststellung	4
1.3	Zuständigkeiten	5
1.3.1	Träger des Vorhabens	5
1.3.2	Planfeststellungsbehörde	5
1.3.3	Anhörungsbehörde	5
1.4	Parallel laufende Genehmigungsverfahren	5
2.	Darstellung der Baumaßnahme	6
2.1	Planerische Beschreibung der Gesamtmaßnahme	6
2.2	Bauliche Beschreibung der Schienenanbindung	6
3.	Notwendigkeit der Baumaßnahme	8
3.1	Planrechtfertigung	8
3.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	8
3.3	Verkehrliche und verkehrspolitische und Planungsziele	8
3.4	Anforderung an die Eisenbahninfrastruktur / Verkehrsprognose	8
4.	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme	9
4.1	Variantenuntersuchung	9
4.2	Trassenbeschreibung und Zwangspunkte	10
4.3	Gewählte Linie	10
5.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	11
5.1	Linienführung	11
5.2	Querschnitte und Oberbau	12
5.3	Kreuzungen / Bahnübergänge	13
5.3.1	Allgemeines	13
5.3.2	Kreuzung Brookweg	13

5.3.3	Kreuzung Haarstraße	13
5.3.4	Kreuzungen Hafenstraße	14
5.4	Entwässerung	15
5.5	Ingenieurbauwerke	15
5.6	Streckenausrüstung / Flankenschutz	16
5.7	Bodenverhältnisse	16
5.7.1	Baugrund	16
5.7.2	Hydrologisches Gutachten	16
6.	Öffentliche Versorgungsanlagen	18
6.1	Entwässerung	18
6.2	Sonstige Leitungen	18
7.	Umwelt- und Landschaftsschutz	19
7.1	Umweltbericht / Umweltauswirkungen	19
7.2	Schalltechnische Untersuchung	20
8.	Grunderwerb	21
8.1	Allgemeines	21
8.2	Zu erwerbende Flächen	21
8.3	Dinglich zu sichernde Flächen	21
8.4	Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen	22
8.5	Fremdleitungen	22
9.	Durchführung der Baumaßnahme	23
9.1	Bauablauf und Bauzeit	23
9.2	Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenandienung	23
10.	Abkürzungsverzeichnis	24

1. Allgemeines

1.1 Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die Schienenanbindung ergibt sich im Wesentlichen aus den §§ 18 und 18 a bis e Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Neben dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, i. V. m. § 75 Abs. 1, Halbsatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), für wasserrechtliche Erlaubnisse oder Bewilligungen gilt § 14 Abs. 1 und Abs. 3 Halbsatz 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich.

1.2 Zweck der Planfeststellung

Bauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zur umfassenden Problembewältigung sind in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Belange - mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig werden,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von § 19 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- welche Maßnahmen zur Sicherung oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und welche dies sind,
- ob Vorkehrungen oder die Einrichtungen und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind und welche dies sind,
- ob, falls solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Bauvorhaben unvereinbar sind, stattdessen dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld anzuerkennen ist.

1.3 Zuständigkeiten

1.3.1 Träger des Vorhabens

Die Hafenbetriebs- und Verwaltungsgesellschaft Spelle-Venhaus mbH ist Antragstellerin und Trägerin des Vorhabens. Das Ingenieurbüro Lindschulte + Gladen aus Spelle ist mit der technischen Planung und Zusammenstellung der Planfeststellungsunterlagen beauftragt. Die Ingenieurplanung Wallenhorst (IPW) übernimmt die Aufstellung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU).

1.3.2 Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbehörde ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NL StBV). Die Planfeststellungsunterlagen sind über die LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover bei der Planfeststellungsbehörde (NL StBV) einzureichen.

1.3.3 Anhörungsbehörde

Die zuständige Anordnungsbehörde ist ebenfalls die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NL StBV).

1.4 Parallel laufende Genehmigungsverfahren

Parallel zum Planfeststellungsverfahren werden für die höhengleichen Kreuzungen Anträge auf Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs. 2 EBKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) beantragt. Überdies wird für eine neu zu errichtende Spundwand mit einer Länge von ca. 620 m ein eigenes Planfeststellungsverfahren nach § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eingeleitet.

Zudem wurden im Vorfeld die notwendigen Bauleitplanungen mit Änderungen des Flächennutzungsplanes (33. FNP-Änderungen, 33.1 FNP-Änderungen „Teilbereich Süd“) sowie ein Bebauungsplan (B-Plan Nr. 80 „Hafen IV“) für die geplante Hafenerweiterung im Parallelverfahren aufgestellt.

Der Geltungsbereich der vorliegenden Planungen liegt vollständig auf dem Gemeindegebiet Spelle (Landkreis Emsland, Niedersachsen); unmittelbar westlich grenzt das Gebiet der Gemeinde Salzbergen an. Im Süden stößt das Plangebiet an das Gebiet der Stadt Rheine (Kreis Steinfurt, Nordrhein-Westfalen).

2. Darstellung der Baumaßnahme

2.1 Planerische Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Die Gemeinde Spelle plant im Zuge des anstehenden Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) eine Erweiterung der Hafenanlage inklusive der hier bereits vorhandenen Gewerbe- und Industrieflächen.

Der Hafen Spelle-Venhaus verfügt zurzeit über ein Hafengelände von etwa 19 ha und sieben Liegeplätze, an denen vier Großmotorschiffe (GMS) gleichzeitig be- und entladen werden können. Der Hafenumschlag an Getreide, Futtermitteln und Mineralölprodukten erfolgt direkt durch die Hafenanlieger. Im Bauschüttgutbereich erfolgt der Umschlag über eine bestehende Krananlage.

Im Zuge der Erweiterung sollen vorhandene Straßen verlängert und ausgebaut und neue Flächen für Hafen und Gewerbegebiet mit rund 28 ha Nettofläche erschlossen werden. Ferner ist geplant, einen Parallelhafen mit einer Anlegespundwand von ca. 620 m Länge zu bauen, der Platz für weitere vier Liegeplätze für GMS bietet. Für die Realisierung dieser Ausbaupläne müssen Spundwände in einem Umfang von ca. 700 m im Dortmund-Ems-Kanal angelegt und die dazugehörige kaisseitige Suprastruktur in Form von Umschlagflächen errichtet werden.

Um eine ausreichende Verkehrsinfrastruktur auch zukünftig bereitzustellen, beabsichtigt die Gemeinde Spelle, neben den geplanten Straßenausbaumaßnahmen, einen Bahnanschluss mit wasserseitigen Umschlagmöglichkeiten zu errichten. Die Streckenlänge der geplanten Gleisanlage beträgt rund 4,5 km und bietet eine Zufahrt sowohl zum bestehenden Hafenbecken, ein Rangiergleis als auch eine Anbindung an die vier geplanten Schiffs Liegeplätze.

2.2 Bauliche Beschreibung der Schienenanbindung

Die neue Schienenanbindung zum Hafen Spelle-Venhaus schließt mit einer Anschlussweiche ungefähr bei km 113,4 an die vorhandene eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke Duisburg – Quakenbrück an. Große Teile der als Nebenstrecke eingestuften Bahnstrecke sind heute stillgelegt und weitestgehend demontiert. Verkehr findet nur noch auf einzelnen Teilabschnitten statt.

Der Regionalverkehr Münsterland (RVM) betreibt zwischen Rheine und Spelle noch Güterverkehr, zur Beförderung gelangen im wesentlichen Sand, Kies und Fertigbetonteile für ein Betonwerk in Spelle (Firma Rekers mit ca. 8.000 Wagenladungen p. a.) und Landmaschinen einer Maschinenfabrik in Spelle (Firma Krone). Die nördliche Verlängerung nach Freren, Fürstenau und Quakenbrück ist stillgelegt.

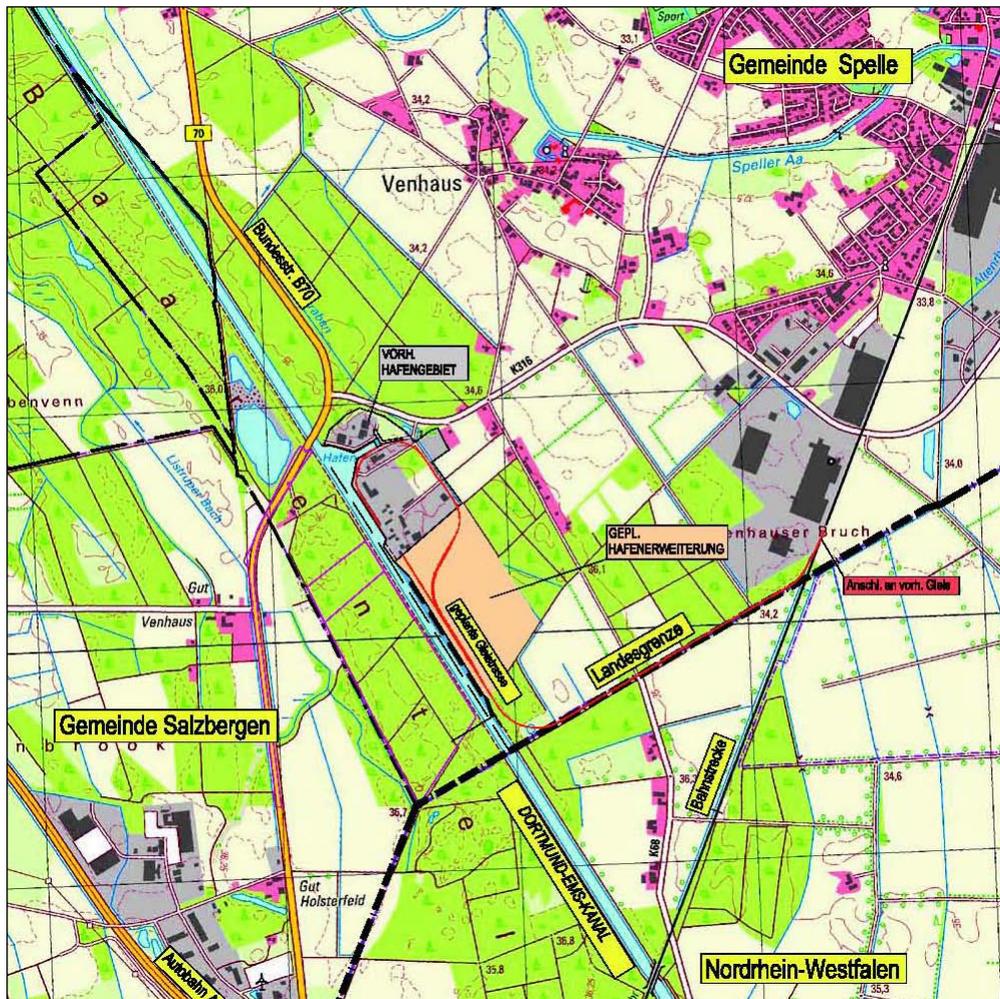


Abbildung 1: Geplante Schienenanbindung

Ungefähr 430 m nach der Anschlussweiche überquert die geplante Schienenanbindung höhengleich den Feld- und Wirtschaftsweg Brookweg. Weitere 556 m in westlicher Richtung quert die Bahntrasse dann die vorhandene Haarstraße. Nach der plangleichen Kreuzung mit der Haarstraße wird das Industriestammgleis 1 bis zur neuen Kaianlage weitergeführt. Das Gleis wird mit einem Bremsprellbock abgeschlossen.

Im 2. Drittel der Kaianlage wird das Industriestammgleis 2 über eine Weiche an das Industriestammgleis 1 angebunden. Das Industriestammgleis 2 wird nach Norden geführt. Im weiteren Verlauf wird das Industriestammgleis westlich zur Planstraße A in paralleler Seitenlage geführt. Nach dem Erreichen der vorhandenen Hafeneinfahrt an der Rheiner Straße wird die Bahntrasse in einem 180 Grad-Bogen entlang des vorhandenen Hafenbeckens an den Dortmund-Ems-Kanals zurückgeführt und endet im Bereich der vorhandenen Kranbahn. Die Nutzlänge beträgt 689,5 m. Der Gleisabschluss erfolgt durch einen Bremsprellbock.

Parallel zur neuen Kaianlage wird ein Rangiergleis angeordnet. Das Rangiergleis dient dem erforderlichen Teilen langer Züge aber auch dem Abstellen von Güterwaggons. Das Rangiergleis wird parallel zum Industriestammgleis 1 und 2 nach Norden geführt und endet vor dem zu errichtenden Regenrückhaltebecken an der Planstraße A. Der Abzweig aus dem Industriestammgleis 1 sowie die Anbindung an das Industriestammgleis 2 erfolgt über zwei Weichen. Die Nutzlänge des Rangiergleises beträgt 600 m.

3. Notwendigkeit der Baumaßnahme

3.1 Planrechtfertigung

Eine für den Hafen Spelle-Venhaus von PLANCO Consulting GmbH, Essen, im Jahr 2008 durchgeführte Potenzialermittlung führte zum Ergebnis, dass aufgrund der vorliegenden gesamtwirtschaftlichen Strukturdatenentwicklung bis zum Jahr 2025 sowie der Investitionsplanungen der im Hafen oder Umland angesiedelten Unternehmen, sich das Umschlagsaufkommen im Hafen Spelle-Venhaus auf 900.000 t erhöhen wird, wovon ca. 200.000 t per Bahn transportiert werden. Um diesen zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, ist es erforderlich, einen entsprechenden Schienenanschluss zu gewährleisten.

3.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die von PLANCO Consulting GmbH, Essen, im Jahr 2008 durchgeführte Studie zeigt, dass für die neue Ansiedelung von Unternehmen und für die bereits im Hafenbereich angesiedelten Unternehmen, vornehmlich im Bereich Baustoffhandel, Bauschuttgüter und Stahl- und Schrotthandel ein Schienenanschluss für die jetzige und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit unerlässlich ist. Insbesondere in Kombination mit einem Wasseranschluss und einem Kran zum Umschlagen der Güter, kann die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Wettbewerbern am Mittellandkanal aufrechterhalten werden.

3.3 Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele

Infolge der geplanten Hafenerweiterungen wird sich das Umschlagsaufkommen im Hafen Spelle-Venhaus auf 900.000 t erhöhen. Entsprechend durchgeführter Prognosen können davon ca. 200.000 t per Bahn transportiert werden. Ein umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Transport kann somit im Bereich Güterumschlag erfolgen.

Zudem wird durch den Hafenausbau mit neuer Gleisanbindung und neuen zusätzlichen Liegeplätzen der Standort generell gestärkt und neue Arbeitsplätze können geschaffen werden.

3.4 Anforderung an die Eisenbahninfrastruktur / Verkehrsprognose

Entsprechend den erfolgten Transportprognosen für die Bahn mit ca. 200.000 t pro Jahr kann bei einem durchschnittlichen Gewicht von ca. 2.600 t pro Zug von ca. 80 Zügen pro Jahr, das entspricht etwa zwei Züge pro Woche, ausgegangen werden.

Der Oberbau und auch die Trassierung sind auf diese Gegebenheiten abzustimmen und auszubauen.

4. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

4.1 Variantenuntersuchung

A	B	C	D	E	F	G	H
Variante	Beschreibung	Länge	Flächen verfügbar?	Flächen im Gebiet der Gemeinde?	Anzahl Knoten/BÜ	Bewertung betriebliche Abläufe und Zufahrten	Ergebnis
		[m]	[-]	[-]	[-]	[-]	
1	Industriestammgleis aus der Strecke Duisburg-Quakenbrück parallel zur Landesgrenze; Verschwenken des Stammgleises nach Norden in östlicher Parallellage zur Planstraße A, Weiterführung Rangiergleise parallel zur Landesgrenze bis an DEK und direkte Anbindung der Umschlagsfläche	5.331	Nein	Ja	4 BÜs 2 Postensicherungen	260 m nutzbare Zuglänge Rangiergleislänge 450 m Rangiergleislänge am Kai 631 m	Verworfen
2	Industriestammgleis aus der Strecke Duisburg-Quakenbrück parallel zur Landesgrenze; Verschwenken des Stammgleises nach Norden in westlicher Parallellage zur Planstraße A, Weiterführung Rangiergleise parallel zur Landesgrenze bis an DEK und direkte Anbindung der Umschlagsfläche	5.464	Nein	Ja	4 BÜs 2 Postensicherungen	260 m nutzbare Zuglänge Rangiergleislänge 368 m Rangiergleislänge am Kai 631 m Gewerbeflächenzufahrten können blockiert werden	Verworfen
3	Industriestammgleis aus der Strecke Duisburg-Quakenbrück parallel zur Landesgrenze auf dem Gebiet Nordrhein-Westfalens mit direktem Anschluss an die Umschlagsfläche; Rangiergleis parallel zum Industriestammgleis 1 / 2 bis zum RRB in Höhe Planstraße A	4.553	Nein	Nein	3 BÜs 2 Postensicherungen	260 m nutzbare Zuglänge Rangiergleislänge 600 m Einzellänge am Kai: 301 m und 238 m	Verworfen
4	Industriestammgleis aus der Strecke Duisburg-Quakenbrück parallel zur Landesgrenze mit einem Abstand von mind. 8 m (zw. Haarstraße. und DEK); direkter Anschluss an die Umschlagsfläche; Rangiergleis parallel zum Industriestammgleis 1 / 2 bis zum RRB in Höhe Planstraße A	4.497	Ja	Ja	3 BÜs 2 Postensicherungen	260 m nutzbare Zuglänge Rangiergleislänge 600 m Einzellänge am Kai: 301 m und 238 m	Vorzugsvariante

4.2 Trassenbeschreibung und Zwangspunkte

Im Zuge der Vorplanung für die Gleisanlagen wurden verschiedene Trassenführungen untersucht und bewertet. Ziel war die Schaffung einer öffentlichen Gleisanbindung für alle interessierten Nutzer an das vorhandene Hafenbecken und an den neuen geplanten Parallelhafen.

Die Zwangspunkte für die Trassierung ergaben sich im Wesentlichen aus der vorhandenen Infrastruktur im Bereich des vorhandenen Hafenbeckens und den privaten Grundstücksflächen.

Im Bereich der Anschlussweiche existieren Planungen hinsichtlich einer Schienenerweiterung für das Betonwerk Rekers. Die Planungen wurden berücksichtigt und nachrichtlich übernommen, so dass beide Planungen unabhängig voneinander realisiert werden können.

Infolge der Notwendigkeit einer parallelen Andienung der vorhandenen Liegeplätze am Dortmund-Ems-Kanal und der weiteren Nutzung der Verladestation am Hafenbecken ergibt sich unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauung ein maximaler Radius von 140 m. Zudem ist bei der Wahl des Radius zu berücksichtigen, dass der Eingriff in die vorhandene Stützwand zur Sicherung des Schüttgutes und die Einschränkung der bestehenden Kranbahn möglichst gering bleibt.

Des Weiteren soll ein möglichst langer Rangierabschnitt gebildet werden, so dass eine parallele Führung der Gleise auf der Südseite der Hafenstraße erforderlich ist. Aufgrund dieser Gleislage können Züge bis zu einer Länge von ca. 260 m rangieren ohne die Hafenstraße (Hauptzufahrt zum übrigen Hafengelände) zu kreuzen. Aufgrund der zuvor beschriebenen Forderungen ergibt sich wiederum ein Radius von maximal 140 m.

4.3 Gewählte Linie

Die gewählte Linie kann im Wesentlichen allen Forderungen gerecht werden. Die Gleisführung von der Anschlussweiche bis zur parallelen Führung neben den neuen Liegeplätzen am Dortmund-Ems-Kanal (Industriestammgleis 1) ist unproblematisch. Das Einschwenken zur neuen Kaimauer des Dortmund-Ems-Kanal erfolgt mit einem Halbmesser $r = 190$ m. Das Rangiergleis wurde mit Geraden und Halbmessern von $r = 190$ m gestaltet. Im Industriestammgleis 2 wurden im nördlichen und westlichen Teil Halbmesser mit $r = 140$ m angeordnet. Dies war aufgrund der zuvor beschriebenen Zwangspunkte erforderlich. Der Mindestradius nach BOA von $r = 140$ m wird eingehalten. Dieser Radius kann von allen Fahrzeugen uneingeschränkt befahren werden. Eine entsprechende Betriebsanweisung ist zu erstellen.

5. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

5.1 Linienführung

Die Linienführung des Industriestammgleises 1 (Achse 400) beginnt mit einer Weiche EW 49–190–1:9 (Weiche 4) und fädelt so mit einem 190 m–Bogen aus dem vorhandenen Streckengleis aus. Nach einem weiteren 190 m–Bogen verläuft das Gleis dann in einer Geraden bis zur Gleisverziehung vor dem Bahnübergang Haarstraße. Die Gleisverziehung erfolgt mit Halbmessern $r = 1.000$ m. Eine Zwischengerade ist angeordnet. Das Industriestammgleis 1 wird bis zur Kaimauer vorgestreckt und über einen Radius $r = 190$ m parallel zur Kaimauer geführt. Die Gesamtlänge beträgt 2448,352 m.

Im Anschlussbereich des Industriestammgleises 1 wird die Längsneigung des Streckengleises mit 1,090 ‰ übernommen. Danach orientiert sich die Gradiente am Bestand und kreuzt den Brookweg und die Haarstraße nahezu höhengleich. An der Kaimauer beträgt die Längsneigung 0,0 ‰.

Das Industriestammgleis 2 (Achse 401) beginnt mit Weiche 10 als EW 49-190-1:7 bei ca. 2/3 der Kaianlage. Das Gleis wird nach Norden geführt. Über einen Linksbogen von $r = 140$ m wird das Gleis in Seitenlage zur Planstraße A bis zur Rheiner Straße geführt. Die Gleisverziehung wird über Halbmesser $r = 170$ m und Zwischengerade realisiert. Im weiteren Verlauf wird das Gleis nach Westen in Richtung Dortmund-Ems-Kanal geführt. Auf Grund der beengten Verhältnisse wurden Mindesthalbmesser nach BOA von $r = 140$ m gewählt. Das Industriestammgleis 2 endet ca. 46 m vor dem Ende der Bestandskranbahn. Hier liegt das Industriestammgleis 2 als Gerade in Mittellage zur Kranbahn. Der Abschluss erfolgt gleichfalls mittels Bremsprellbock.

Die Längsneigung von 0,0 ‰ wird vom Industriestammgleis 1 übernommen und im Bereich des Rangiergleises beibehalten. Das Industriestammgleis 2 fällt mit 5,0 ‰ bis zur Querung an der Hafestraße. Der Zwangspunkt +35,15 mNN wird gehalten. Im weiteren Verlauf quert das Gleis die Hafestraße bei Station 0,8+12,168. Die Gradiente wurde so gewählt, dass die maximale Querneigungsdifferenz im Straßenbau von 8 ‰ eingehalten wird. Im anschließenden Umschlagsbereich verfügt die Trasse dann wieder über Längsneigungen von 1,670 ‰ und 0,123 ‰, die sich überwiegend aus dem jetzigen Bestand ergeben.

Das Rangiergleis (Achse 403) wird in Höhe neue Kaianlage aus dem Industriestammgleis 1 über eine Weiche EW 49 – 190 – 1:9 (Weiche 9) angeschlossen und verläuft parallel zum Industriestammgleis 1 und 2. Die Anbindung an das Industriestammgleis 2 erfolgt gleichfalls mit einer Weiche EW 49 – 190 – 1:9 (Weiche 11).

Die Längsneigung des Rangiergleises wird vom Industriestammgleis 1 und Industriestammgleis 2 mit 0,0 ‰ übernommen.

Gleisabschluss:

Für die Vordimensionierung wurden ein Gesamtgewicht von 3.000 t und eine Rangiergeschwindigkeit von 5,0 km/h zugrunde gelegt. Zudem wurde der Faktor 1,5 für Schutzbedürftige angesetzt. Daraus ergibt sich eine erforderliche Bremsarbeit von 5790 kJ.

Der Bremsprellbock Typ 10Z4 mit einem Bremsweg von 10,0 m und einer Bremsarbeit von 6032 kJ erfüllt die Schutzanforderungen und wird für alle Gleisabschlüsse eingesetzt.

5.2 Querschnitte und Oberbau

Die Querschnittsgestaltung erfolgt auf Basis des Lichtraumprofils der EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) und der Bau- und Betriebsanordnung für Anschlussbahnen (BOA).

Gleisabstand zwischen Industriestammgleis 1 und Rangiergleis:

Der Mindestgleisabstand beträgt bei Neubauten nach BOA § 8 (Anlage A) Linie C – D und EBO § 10 (3) $a = 2 \times 2,20 + 0,10 \text{ m} = 4,50 \text{ m}$. Desweiteren ist ein Rangierweg und die Beleuchtung anzuordnen. Daraus ergibt sich folgender Gleisabstand:

Grundmaß	4,50 m
Rangierweg	0,80 m
Beleuchtung	0,40 m
Gleisabstand	= 5,70 m

Gleisabstand zwischen Industriestammgleis 2 und Rangiergleis (Bogenlage):

Grundmaß	4,50 m	
Rangierweg	0,80 m	
Beleuchtung	0,20 m	
Bogenzulage	0,15 m	gemäß EBO Anlage 4 (3)
Gleisabstand	= 5,65 m	

Oberbau

Vorgesehen ist für den offenen Oberbau ein Schottergleis mit Betonschwellen auf einer 10 cm starken Planumsschutzschicht. Die Schotterdicke wird mit 25 cm festgelegt. Die Vorkopfeinschotterung beträgt 40 cm. In engen Radien sind Sicherungskappen an jeder zweiten Schwelle vorzusehen. Desweiteren sind bei Bögen mit Halbmessern $r = <190 \text{ m}$ hochfeste Schienen einzubauen.

Im Bereich von höhengleichen Kreuzungen wird der offene Oberbau mit Platten (Strail o. ä.) eingedeckt.

Die begleitenden Randwege sind 80 cm breit und werden mit 10 cm wasserdurchlässigen Kiessand befestigt. Im Bereich der Rangiergleise wird überdies zwischen den Gleisen ein Verkehrsweg ausgebildet. Der Verkehrsweg wird entsprechend der sich ergebenden Anforderungen befestigt und beleuchtet.

Für die mit Kfz-Verkehr befahrbaren Flächen wird ein geschlossener Oberbau gewählt. Im Bereich der Umschlagsflächen werden Rillenschienen mit Spurstangen auf einer Betontragplatte mit Pflaster- oder Asphalteindeckung vorgesehen. Die Schwellenfächer werden ausbetoniert. Alternativ kann die Befestigung mit Gleistragplatten aus Fertigteilen auf einer Schottertragschicht erfolgen.

5.3 Kreuzungen / Bahnübergänge

5.3.1 Allgemeines

Im Rahmen der geplanten Schienenanbindung für den Hafen Spelle-Venhaus sind fünf höhengleiche Kreuzungen mit vorhandenen Straßen und Wegen vorgesehen.

Diese Kreuzungen sind, gemäß § 2 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG), als Überführungen herzustellen. Ausnahmen können nach § 2 Abs. 2 EBKrG in Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, zugelassen werden.

Im Vorfeld bzw. parallel zum Planfeststellungsverfahren wird für alle höhengleichen Kreuzungen ein Ausnahmeantrag bei der zuständigen Anordnungsbehörde (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - NL StBV) über die LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht beantragt.

Alle in den Planunterlagen dargestellten Verkehrszeichen und Markierungen sind nur nachrichtlich enthalten und müssen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

5.3.2 Kreuzung Brookweg

Die geplante Bahntrasse kreuzt den Brookweg bei km 0.4+55,35. Der Brookweg ist ein untergeordneter Feld- und Wirtschaftsweg mit einer Breite von ca. 5,0 m.

Der Brookweg ist entsprechend seiner Zweckbestimmung nicht für den allgemeinen Kraftverkehr bestimmt und wird nur für Fußgänger und Radfahrer zugelassen. Zudem ist er aufgrund seiner unzureichenden Befestigung der Fahrbahn, in seiner Beschaffenheit nicht geeignet Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen. Gemäß Aussage der Gemeinde Spelle ist es auch nicht beabsichtigt, den vorhandenen Feld- und Wirtschaftsweg auszubauen.

Das Verbot gemäß § 2 EBKrG gilt nur für Kreuzungen mit kraftfahrzeugfähigen Straßen, so dass im Sinne der EBKrG § 2 Abs. 2 keine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist.

Die Sicherung des Bahnübergangs erfolgt nach § 11 Abs. 9 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO). Hierzu sind Umlaufsperrn anzuordnen.

Die Bahnstrecke wird mit einer Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h betrieben. Die entsprechenden Sichtfelder werden angelegt und sind freizuhalten. Der Vorrang des Bahnverkehrs ist durch das Aufstellen von Zeichen 151 zu kennzeichnen.

Die Gradienten der Bahntrasse liegen im Kreuzungsbereich ca. 4 cm über dem vorhandenen Brookweg, so dass nur geringfügige Höhenanpassungen an dem Brookweg erforderlich sind.

5.3.3 Kreuzung Haarstraße

Die geplante Bahntrasse kreuzt die Haarstraße bei km 1.0+12,09. Die Haarstraße verfügt über eine Breite von ca. 5,0 m. Die Haarstraße wird auf 6,50 m aufgeweitet. Diese Aufweitung erstreckt sich sowohl auf die Haarstraße auf dem Gebiet der Gemeinde Spelle (Niedersachsen) als auch auf die Fran-Bernhard-Straße (Kreisstraße K68) auf dem Gebiet des Kreises Steinfurt. Die Straße befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und ist augenscheinlich nicht für den Schwerlastverkehr geeignet. Südlich des geplanten Bahn-

überganges befindet sich ein einmündender Wirtschaftsweg, der ca. 15 m von der neuen Gleisachse entfernt ist.

Entsprechend dem Verkehrsgutachten (IST Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR aus Schortens, Januar 2008) wird die Haarstraße ausschließlich als Anliegerstraße für die vorhandene Wohnbebauung eingestuft. Verkehrsbelastungen werden nicht explizit ausgewiesen. Jedoch wird die Imhofstraße mit 2500 Kfz/Tag prognostiziert. Sodass mit 2000 Kfz/Tag rechnet werden kann.

Der zukünftige Schienenverkehr wird mit zwei Güterzügen pro Woche eingeschätzt. Die Haarstraße ist für 70 km/h zugelassen. Im Bereich des Bahnüberganges ist die zulässige Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs durch Beschilderung auf 50 km/h zu beschränken. Die Bahnstrecke wird mit einer Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h betrieben.

Es ist vorgesehen, den Bahnübergang mit Lichtzeichen und Halbschranken zu sichern. Der BÜ wird über eine Zugeinschaltung angesteuert. Der westlich begleitende Geh- und Radweg ist für die Aufnahme der Schrankenanlage leicht abzurücken. Der Vorrang des Bahnverkehrs vor dem Straßenverkehr ist durch das Aufstellen von Andreaskreuzen zu kennzeichnen.

Alle dargestellten Verkehrszeichen und Markierungen sind in den Planunterlagen nachrichtlich enthalten und müssen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

5.3.4 Kreuzungen Hafenstraße

Die geplante Bahntrasse kreuzt die Hafenstraße bzw. deren Äste an drei verschiedenen Stellen, bei km 0,6+17,00 (Zufahrt Lambers GmbH), km 0,8+12,168 (Zufahrt Rückseite Hemelter Mühle, Dr. Cordesmeyer) und km 0,8+80,00 (Zufahrt Hafenbecken).

Die Hafenstraße verfügt in der Hauptzufahrt über eine Breite von 6,70 m. Im Bereich der Zufahrt zum Hafenbecken ist die Hafenstraße ca. 8,90 m breit, im Bereich der Zufahrt der rückseitigen Andienung der vorhandenen Mühle ist die Hafenstraße ca. 7,00 m breit.

Die Hafenstraße wurde im Hauptzufahrtbereich vor geraumer Zeit neu ausgebaut und befindet sich in einem guten baulichen Zustand.

Entsprechend dem Verkehrsgutachten (IST Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR aus Schortens, Januar 2008) wird für die Hafenzufahrt über die Hafenstraße ein Kfz-Aufkommen von 2.250 Kfz pro Tag bei einer Hafenerweiterung prognostiziert.

Der zukünftige Schienenverkehr wird mit zwei Güterzügen pro Woche eingeschätzt.

Die vorgesehene Kfz-Geschwindigkeit im Bereich des Bahnübergangs mit der Hauptzufahrt beträgt 50 km/h. Die vorgesehene Kfz-Geschwindigkeit im Bereich der übrigen Zufahrten der Hafenstraße kann mit 20 - 30 km/h abgeschätzt werden.

Die Bahnstrecke wird mit einer Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h betrieben. Im Bereich der Umschlagsflächen wird von einer Rangiergeschwindigkeit von 5,0 km/h ausgegangen.

Die Hafenstraße Nord ist entwidmet und somit keine öffentliche Verkehrsfläche. Demzufolge kann hier auf eine Beschilderung mit Bevorrechtigung des Schienenverkehrs verzichtet werden.

Aufgrund der Verkehrsstärke wird der Bahnübergang Hafenstraße Süd (Zufahrt Lambers GmbH) zusätzlich mit Lichtzeichen gesichert. Der BÜ wird mittels Handeinschaltung angesteuert und zugesteuert ausgeschaltet. Eine Belegtüberwachung ist vorzusehen.

Für die übrigen Äste der Hafenstraße (Zufahrt Hafenbecken und Zufahrt Rückseite Hemelter Mühle) erfolgt eine Postensicherung.

Alle dargestellten Verkehrszeichen und Markierungen sind nachrichtlich enthalten und müssen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

5.4 Entwässerung

Die Entwässerung der Gleisanlagen erfolgt im Bereich des offenen Oberbaus über seitliche Bahngräben. Die Bahngräben werden als Versickerungsgräben ausgebildet.

Im Bereich des Rangiergleises wird nördlich der neuen Kaianlage das Planum in Dachneigung ausgebildet. Die begleitenden Bahngräben werden hier als Ableitungsgräben ausgebildet. Zwischen Station 0,1+40 und 0,1+50 wird die Querneigung des Planums nach innen gedreht. Das anfallende Niederschlagswasser wird über ein Teilsickerrohr gefasst und in den Graben bei Station 0,3+9,43 abgeleitet.

Ein weiteres Teilsickerrohr wird zwischen Station 0,4+85,70 und 0,6+3,50 angeordnet. Der Abschlag erfolgt an den Bestandskanal DN 900. Dieser Bestandskanal ist die Verrohrung des Gescher Grabens, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Hafenerweiterung Spelle-Venhaus um ca. 200m gegen die Fließrichtung (Richtung Südosten) verlängert wird.

Im Bereich des geschlossenen Oberbaus, insbesondere Im Hafенbereich und der zukünftigen Umschlagsfläche erfolgt die Schienenentwässerung über Gleisentwässerungskästen mit Anschluss an den öffentlichen Kanal.

5.5 Ingenieurbauwerke

Im Rahmen der Schienenanbindung sind an mehreren Stationen Durchlässe DN 600 anzuordnen.

Industriestammgleis 1:

- DL01 Station 1,0+66,28
- DL02 Station 1,0+94,41
- DL03 Station 1,1+70,35
- DL04 Station 1,2+70,68
- DL05 Station 1,4+16,89

Industriestammgleis 2:

- DL06 Station 0,3+9,43

Die statischen Nachweise werden nach Lastmodell LM 71 bemessen. Weitere Ingenieurbauwerke sind nicht vorgesehen.

5.6 Streckenausrüstung / Flankenschutz

Als Flankenschutz zum Streckengleis ist eine Gleissperre vorgesehen. Geplant ist eine Schlüsselabhängigkeit zwischen Anschlussweiche und Gleissperre, so dass keine gefährlichen Rangierbewegungen erfolgen können. Die BÜ-Sicherung Haarstraße erfolgt mittels Zugschaltung.

5.7 Bodenverhältnisse

5.7.1 Baugrund

Für die geplante Hafenerweiterung wurden eine Baugrundvoruntersuchung durch die Ingenieurgesellschaft Dr. Schleicher & Partner aus Gronau im Januar 2008 und eine Baugrunduntersuchung mit Baugrundgutachten durch die Ingenieurgruppe PTM aus Arnsberg im September 2010 durchgeführt (Anlage 11).

Innerhalb der Baugrundvoruntersuchung werden verschiedene Bodenarten ausgewiesen. Die Schichtenfolge beginnt mit dem Oberboden in einer Stärke von 0,30 m bis 0,60 m. Unter dem Oberboden befinden sich Sande mit einer Mächtigkeit bis zu 5,0 m bzw. entlang des Dortmund-Ems-Kanals Anfüllungen in einer Stärke von 2,20 m bis 3,40 m.

Es wird davon ausgegangen, dass nach dem Abtragen des Oberbodens und der Anfüllungen auf der gesamten Fläche Sand ansteht. Der Sand ist unter Zugabe von Füllsand lagenweise zu verdichten bis die planmäßige Höhe erreicht wird. So kann eine mitteldichte Lagerdichte ($D_{>4}$) bzw. 98% Proctordichte oder ein Verformungsmodul $E_{v2} = 70 \text{ MN/m}^2$ erzielt werden. Weitere Detailangaben sind dem Gutachten Baugrundvoruntersuchung zu entnehmen.

Über diese Aussagen der Baugrundvoruntersuchung hinaus beschreibt das Baugrundgutachten aus September 2010 drei Fälle, die sich nach Abschieben der Oberbodenschicht für die Erstellung des Unterbaus ergeben.

- Organik freie Sande stehen an, sodass ohne Aufarbeitung des Materials ein Verformungsmodul $E_{v2} = 45 \text{ MN/m}^2$ erzielt werden kann.
- Organik freie Sande stehen an, deren Verformungsmodule aber geringfügig unter 45 MN/m^2 liegen. Hier ist eine intensive Nachverdichtung mit geeigneten Geräten (z.B. Polygonwalzen) gefordert.
- Sande durchsetzt mit organischen Anteilen müssen bis ca. 1 m unterhalb des Erdplanums ausgekoffert werden, wobei die organischen Schichten selektiv gewonnen werden. Die Sande sind nach der Trennung wieder dünnlagig einzubauen und zu verdichten.

Es wird empfohlen zur kleinräumigeren Ansprache des Bodens und zum wirtschaftlicheren Einbau ein engeres Netz an Bodenerkundungen über den Planungsraum zu legen.

5.7.2 Hydrogeologisches Gutachten

Für die geplante Hafenerweiterung wurde ein hydrogeologisches Gutachten durch die Ingenieurgesellschaft Dr. Schleicher & Partner aus Gronau im Januar 2008 durchgeführt.

Das hydrogeologische Gutachten weist relativ hohe Grundwasserstände zwischen +35,5 mNN im Süden und +33,8 mNN im Norden des Untersuchungsraumes auf.

Zudem wird der Boden als versickerungsfähig ausgewiesen, so dass nach dem Abtrag des Oberbodens eine ausreichende Durchlässigkeit gegeben ist.

Weitere Detailangaben sind dem hydrogeologischen Gutachten zu entnehmen.

6. Öffentliche Versorgungsanlagen

6.1 Entwässerung

Für die gesamte Hafenerweiterung wurde ein wasserwirtschaftlicher Konzept zur Entwässerung des Plangebietes erstellt und zur Genehmigung beim Landkreis Emsland eingereicht. Gemäß dem Konzept wird das anfallende Oberflächenwasser der öffentlichen Straßenflächen und der privaten Gewerbeflächen mittels einer Kombination aus Ableitungs- und Rückhaltegraben, der entlang der Erschließungsstraßen und der Bahntrasse angeordnet wird, entwässert. Weitere Detailangaben sind dem wasserwirtschaftlichen Konzept zu entnehmen.

6.2 Sonstige Leitungen

Von der Baumaßnahme werden im Bereich des vorhandenen Hafenbeckens und der Hafenstraße einzelne, die Trasse kreuzende oder trassennahe, parallel verlaufende Ver- und Entsorgungsleitungen und Kabel berührt. Soweit Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind, werden diese im Einzelfall in Abstimmung mit den Leitungsträgern geplant und durchgeführt. In diesem Zusammenhang wird u. a. auch die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen auf der Grundlage der bestehenden Verträge geregelt.

7. Umwelt- und Landschaftsschutz

7.1 Umweltbericht / Umweltauswirkungen

Die Belange des UVPG und des BNatSchG in Verbindung mit dem NAGBNatSchG (insbesondere Eingriffsregelung und besonderer Artenschutz) werden in der Allgemein verständlichen Zusammenfassung der Umweltauswirkungen (AVZ, Anlage 16) abgehandelt.

Die vorliegende Planung der Gleisanlagen liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 80 „Hafen IV“. Die geplante Gleisanlage umfasst einen ca. 3,5 ha großen Bereich des insgesamt ca. 30 ha großen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 80 „Hafen IV“.

Mit dem Umweltbericht zur 33. FNP-Änderung und zum Bebauungsplan Nr. 80 (Ingenieurplanung 2010, sh. Anlage 12.4) liegt ein ausführliches landschaftsplanerisches Gutachten vor, das den Erfordernissen von UVPG und BNatSchG im Rahmen der Bauleitplanung genügt. Ergebnisse hieraus werden auf die vorliegende Planung bzw. UVU fokussiert. Dies entspricht den sachlichen Grundzügen des § 13 Abs.2 UVPG (--> Vermeidung von Mehrfachprüfungen, da der aufgestellte Bebauungsplan die Planungsgrundlage für die vorliegende Gleisanlagenplanung ist) und ist auch inhaltlich geboten, da die Umweltprüfung zum Bebauungsplan einen viel größeren Raumausschnitt (und somit einen belastbareren Schutzgutbezug hat) umfasst, als die vorliegende Planung.

Die AVZ erfolgt in den drei Schritten >Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile<, >Beschreibung der Umweltauswirkungen< und >Ableitung von umweltrelevanten Maßnahmen<. Aus Umweltsicht (insb. Eingriffsregelung und Artenschutz gem. BNatSchG) sind spezifische Maßnahmen für eine Vorhabensrealisierung erforderlich. Hierbei handelt es sich um (genauer siehe Anlage 16):

Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen:

Kompensationsmaßnahme I

Aufforstung von Ackerflächen [Zielbiotop: Naturnaher Laubmischwald]

Umfang: 22.376 m²

Gemarkung Schapen, Flur 1, Flurstück 57/1, Größe: 33.900 m², davon 22.376 m² für die vorliegende Planung „Gleisanbindung“

Kompensationsmaßnahme II

Waldumbaumaßnahmen in ökologisch geschädigten Waldbereichen

Umfang: Waldumbaumaßnahmen mit einem Wertpunkte-Äquivalent von 55.800

Weinheiten

Ort: Ausgleichspool „Ahlder Wald, Bernte, Gleesen, Schapen“ [Forstamt Emsland in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreis Emsland.]

Maßnahmen zur Abwendung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände:

Neben den zuvor aufgeführten Maßnahmen sind aus artenschutzspezifischer Sicht weitere Maßnahmen durchzuführen. Der Umweltbericht benennt dazu folgende Maßnahmen (vgl. Kap. 7.3.3 des Umweltberichtes, Anlage 16.4):

- SA 1: Jahreszeitlich eingeschränkte Baufeldräumung im B-Plan-Geltungsbereich
- SA 2: Anlage von künstlichen Fledermaushöhlungen im B-Plan-Geltungsbereich
- SA 3: Schaffung eines großen zusammenhängenden Zauneidechsenareals im B-Plan-Geltungsbereich
- SA 4: Anlage von Amphibienlaichgewässern innerhalb und außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches
- SA 5: Anbringung von künstlichen Nisthilfen für den Waldkauz außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches
- SA 6: Monitoring der vorgesehenen CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse (Erfolgskontrolle und Dokumentation) innerhalb und außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches

Die Maßnahmen SA 1, SA 2, SA 4 und SA 5 sind auch im Rahmen der Gleisanlagenplanung relevant. Durch die Realisierung der Gleisanlagenplanung entsteht jedoch kein Bedarf, über die hier genannten und im Umweltbericht detaillierter beschriebenen Maßnahmen hinaus artenschutzspezifische Maßnahmen zu entwickeln.

7.2 Schalltechnische Untersuchung

Für die geplante Gleisanbindung des Hafens Spelle-Venhaus wurde eine schalltechnische Untersuchung durch die Ingenieurplanung Wallenhorst im Januar 2010 durchgeführt und im September 2010 an die überarbeiteten Planungen angepasst. Im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung werden die Auswirkungen des Neubaus der Schienenstrecke überprüft.

Die Untersuchung soll die rechtlichen Grundlagen und die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Schienenbaumaßnahme prüfen und ist Teil des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Zusammenfassend wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung festgestellt, dass die Beurteilungspegel eingehalten werden. Aufgrund der geplanten Gleisanbindung ist weder aktiver noch passiver Lärmschutz erforderlich ist. Die gesamte schalltechnische Untersuchung befindet sich in der Anlage.

8. Grunderwerb

8.1 Allgemeines

Die zu erwerbenden oder sonstiger Weise in Anspruch zu nehmenden Flächen sind aus den Grunderwerbsplan und aus dem Grunderwerbsverzeichnis ersichtlich. Sofern wegen der Baumaßnahmen Einfriedungen, Hochbauten oder andere Anlagen Dritter beseitigt werden müsse, werden diese ersetzt bzw. entschädigt.

Die Grundstücke sind im Grunderwerbsplan nach den verschiedenen Kriterien:

- zu erwerbende Flächen
- dinglich zu sichernde Fläche
- vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen

gekennzeichnet und dargestellt.

8.2 Zu erwerbende Flächen

Hierbei handelt es sich um die Flächen, die nicht im Besitz der Gemeinde Spelle sind, aber für die Maßnahme benötigt werden und von der Gemeinde Spelle zu erwerben sind. In diesem Fall wird der Zugriff auf die benötigten Flächen auch über Erbbaurecht gesichert.

8.3 Dinglich zu sichernde Flächen

Flächen mit der Bezeichnung „Dingliche Sicherung“ sind Flächen, die nicht im Besitz der Gemeinde Spelle sind, aber für die Gesamtmaßnahme dinglich durch Eintragung einer Grunddienstbarkeit oder beschränkten persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch zu sichern sind; jedoch von der Gemeinde Spelle nicht erworben werden. Die Bereiche sind in den Grunderwerbsplänen dargestellt.

Die Grunddienstbarkeit bzw. beschränkte persönliche Dienstbarkeit räumen dem Berechtigten (Gemeinde Spelle) das Recht an einem Grundstück oder Grundstücksteil ein. Das Eigentum verbleibt beim bisherigen Eigentümer.

Die Grunddienstbarkeit bzw. beschränkte persönliche Dienstbarkeit kann folgenden Inhalt haben:

Der Berechtigte darf das Grundstück oder Teile davon in bestimmten einzelnen Beziehungen benutzen, z. B. Betretungs- und Befahrungsrecht, Verlegen von Leitungen, Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Naturschutzrecht.

Ferner dürfen auf dem betreffenden Grundstücken oder Teilen davon bestimmte Handlungen nicht vorgenommen werden (z. B. Verbot einer bestimmten Bebauung oder Aufwuchsbegrenzung).

Festzuhalten bleibt, dass der jeweilige Grundeigentümer durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit oder beschränkten persönlichen Dienstbarkeit nur zur Duldung und nicht zum Tätigwerden verpflichtet werden kann.

Für den Fall, dass der Grundeigentümer sich freiwillig aufgrund einer vertraglichen Regelung zur Durchführung von wiederkehrenden Leistungen auf seinem Grundstück verpflichtet (z. B. Pflegemaßnahmen, Rückschnitt, etc.), so wird im Grundbuch eine Reallast eingetragen.

8.4 Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen

Hierbei handelt es sich um Flächen, die während der Bauzeit als Zufahrten, Lagerflächen, Baustelleneinrichtung oder Arbeitsstreifen u. ä. in Anspruch zu nehmen sind. Sollten während der Bauzeit zusätzlich zu den im Grunderwerbsplan dargestellten Flächen weitere Flächen in Anspruch genommen werden müssen, wird dies vertraglich mit den Eigentümern geregelt.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Flächen den Eigentümern / Nutzungsberechtigten zurückgegeben. Entschädigungen für die Nutzungsrechte, Ertragsausfälle, Wirtschafterschwernisse und etwaige Rekultivierungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen u. ä werden durch besondere Vereinbarungen geregelt.

Weiterhin sind im Grunderwerbsplan vorübergehend in Anspruch zu nehmende Privatwege gekennzeichnet. Vor Inanspruchnahme wird die Nutzung vertraglich geregelt.

8.5 Fremdleitungen

Im Rahmen dieser Baumaßnahme müssen Kreuzungen und Parallelführungen von Fremdleitungen hergestellt, gesichert, verlegt oder geändert werden. Hierzu werden mit den Eigentümern bzw. Versorgungsunternehmen Regelungen im Einzelfall getroffen. In diesem Zusammenhang wird u. a. auch die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen auf der Grundlage der bestehenden Verträge geregelt.

9. Durchführung der Baumaßnahme

9.1 Bauablauf und Bauzeit

Es ist vorgesehen, mit dem Baumaßnahmen zeitnah nach der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses zu beginnen. Als Baubeginn wird Anfang September 2011 angestrebt. Die Bauzeit für die Bahnanlagen wird voraussichtlich ca. ein Jahr betragen.

Synergien mit der Ersterschließung des Straßenbaus in der Nutzung von Baustraßen sind herzustellen.

Für den Einbau der Anschlussweiche sind Sperrzeiten an der Strecke Duisburg – Quakenbrück erforderlich. Da die Nebenstrecke schwach frequentiert ist und nur noch für den Güterverkehr und genutzt wird, sind im Einvernehmen mit den Betreiber (Regionalverkehr Münsterland) die benötigten Sperrungen herbeizuführen und abzustimmen.

9.2 Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenandienung

Baustelleneinrichtungsflächen sind im unmittelbaren Bereich der Baumaßnahme anzulegen.

Die Andienung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Straßennetz. Da die Ersterschließung Straßenbau zeitgleich mit den Gleisbaumaßnahmen stattfindet oder sogar vorlaufend stattfindet, können die zukünftigen Straßenführungen mit entsprechendem provisorischem Oberbau als Baustraßen für den Gleisbau während der Baumaßnahme genutzt werden.

In den Abschnitten, wo keine seitlichen Baustraßen angelegt werden können, wird die Baustelle als Linienbaustelle betrieben und es muss Vorkopf gebaut werden.

10. Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
BOA	Bau- und Betriebsanordnung für Anschlussbahnen
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EW	Einfache Weiche
FNP	Flächennutzungsplan
ha	Hektar
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LM	Lastmodell
m	Meter
mNN	Meter über Normalnull
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
p. a.	per anno / pro Jahr
r	Radius
RVM	Regionalverkehr Münsterland
SO	Schienenoberkante
UVPG	Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz