



Planfeststellung

Industriestammgleis im GVZ Europark

Landkreis Grafschaft Bentheim
Gemarkung Laar

- Erläuterungsbericht-



<p>Aufgestellt: Nordhorn, 28. November 2012 Bentheimer Eisenbahn AG -Der Eisenbahnbetriebsleiter-</p> <p>gez. H. Thien</p>	<p>Bearbeitet: Nordhorn, 28. November 2012 LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH</p> <p>im Auftrage gez. M. Hotfilter</p>

Inhaltsverzeichnis

1.	Planerische Beschreibung	4
2.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	4
2.1	Trassierung der Gleisanlage	4
2.2	Befestigung des Gleises	5
2.3	Baugrund, Erdarbeiten	5
2.4	Entwässerung der Gleisanlagen	6
2.5	Leitungen	7
2.6	Schließung Bahnübergang	7
3.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	8
3.1	Lage und Ausdehnung des Untersuchungsraumes	8
3.2	Naturräumliche Gliederung	8
3.3	Schutzgebiete	9
3.4	Lärmimmission	9
4.	Kosten/Kostenträger	11
5.	Grunderwerb	11
6.	Verfahren	12
7.	Durchführung der Baumaßnahme	12

1. Planerische Beschreibung

Seitens der Bentheimer Eisenbahn AG (BE AG) wird beabsichtigt, im Bereich des GVZ-Europark Coevorden-Emlichheim ein Industriestammgleis (Parallelgleis) zum vorhandenen Stammgleis Bahnstrecke Laarwald – Coevorden im Zusammenhang mit der Erschließungsphase III des Gewerbe- und Industriegebietes Europark in unmittelbarer Nähe des Containerterminals zu bauen.

Der Bau dieses Gleises ist unumgänglich, da die Zustellung von Zügen bzw. einzelnen Waggons vom Hauptgleis aus nicht möglich ist, ohne den betrieblichen Ablauf des Euroterminals zu beeinträchtigen. Es muss gewährleistet sein, dass Züge von und zum Terminal des GVZ-Europark ihre Fahrpläne einhalten können.

Im ersten Bauabschnitt soll parallel zum Stammgleis in dem Abschnitt zwischen dem Brookdiek und dem Graben „Wettringe“ ein ca. 577 m langes Anschlussgleis gebaut werden. Zweck des Gleises ist zum einen, durch Rangierbewegungen von Güterzügen im Zusammenhang mit dem Betrieb des nahe gelegenen Terminals den Verkehr auf dem Stammgleis nicht zu beeinträchtigen und zum anderen eine Möglichkeit zur Erschließung der östlich angrenzenden Gewerbeflächen zu bieten.

Alternativen sind auf Grund der Lage zu den geplanten Industriegebieten und der Erschließung der sich dort anzusiedelnden Betriebe nicht möglich.

2. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

2.1 Trassierung der Gleisanlage

Das zu bauende Parallelgleis zweigt aus dem durchgehenden Hauptgleis in Bahn-km 72,635 durch eine einfache Weiche S 49 -300-1:9 in östliche Richtung ab. Das neu zu bauende Gleis verläuft dann auf einer Länge von ca. 577 m und einem Gleismittenabstand von 5,70 m östlich des durchgehenden Hauptgleises der Bentheimer Eisenbahn AG in welches es in Bahn-km 73,217 durch eine Innenbogenweiche wieder eingeführt wird.

Weiche 01 - Innenbogenweiche IBW aus der Grundform 300-1:9
Weiche 02 – einfache Weiche EW-300-1:9

Alle Weichen werden handbedient.

Die trassierten Radien liegen bei $R = 190$ m bzw. $R = 497$ m.

Das geplante Gleis wird in etwa auf Höhenniveau des vorhandenen Hauptgleises erstellt. Das Hauptgleis hat in diesem Bereich eine Längsneigung von 0 – 1,5 ‰.

Die Baulänge des neu herzustellenden Parallelgleises beträgt insgesamt 582 m.

siehe Unterlage 7

Überhöhung und Übergangsbögen

Das geplante Rangiergleis wird ohne Überhöhung hergestellt.

2.2 Befestigung des Gleises

Der Bettungskörper wird unter den Schwellen am Schienenaufleger in einer Stärke von 0,20 m mit Gleisschotter der Körnung I aufgebaut.

Da es sich bei dem neu zu erstellenden Gleis um ein Rangiergleis handelt, ist es geplant, beidseitig Rangierwege von 1 m Breite herzustellen.

Die Rangierwege zwischen bzw. neben den Gleisen erhalten eine Abdeckung von 0,10 m aus Splitt 0/8 oder gleichwertig.

Die geplanten Gleisanlagen werden mit Schienen der Form S 49 auf Buchenschwellen mit Rippenplatten Rph 1 und Klemmplatten Kpo 6 befestigt hergestellt.

Die Spurweite von 1.435 mm (Normalspur) ist in den Geraden und in den Bögen gegeben.

Vor Kopf werden die Schwellen in den unbefestigten Bereichen in einer Breite von 0,35 m bzw. 0,70 m eingeschottert.

Der Erdkörper erhält eine Aufschulterung in einer Breite von 0,50 m.

siehe Unterlage 6

Grenzzeichen

Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muss ein Grenzzeichen angebracht werden. Dieses gibt an, bis wohin ein Gleis besetzt sein kann, ohne dass die Bewegungen auf dem anderen Gleis gefährdet werden. Der Gleismittenabstand beträgt 3,50m.

2.3 Baugrund, Erdarbeiten

Das vorhandene Gelände ist relativ eben. Das Niveau liegt zwischen ca. 8,75 (vorhandene Geländesituation) und ca. 10,00 m über NN (vorhandenes Gleis).

Eine Bodenuntersuchung liegt nicht vor.

Zur Beurteilung der örtlichen Bodenverhältnisse wurde ein Bohrkern aus dem Archiv des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) herangezogen, der unmittelbar neben dem Gleis erbohrt wurde.

Aus dem Bohrprofil ist ersichtlich, dass ab Geländeoberkante bis in eine Tiefe von 1,10 m schwach organisch bzw. organischer Feinsand ansteht. Darunter steht zwischen 1,10 m bis 2,10 m schwach mittelsandiger Feinsand an. Zwischen 2,10 m und 2,90 m befindet sich schwach feinsandiger bzw. schwach torfiger Schluff. Unter dieser Schicht bis zur Endteufe von 25,00 m stehen hauptsächlich Feinsande an.

Der Grundwasserspiegel wird im Bohrprofil mit 1,00 m unter Geländeoberkante angegeben. Da die Bohrung im April und damit im Frühjahr stattgefunden hat, ist davon auszugehen, dass es sich um einen jahreszeitlich bedingten, eher höheren Grundwasserstand handelt.

Sollten bei geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gem. § 14 Abs. 1 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde sowie dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege -Referat Archäologie – Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 12, 26121 Oldenburg, unverzüglich gemeldet werden. Telefon 0441/799-2120. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeit gestattet.

2.4 Entwässerung der Gleisanlagen

Zur Entwässerung des neuen Abstellgleises sowie des bestehenden Gleises wird unterhalb des mittleren Rangierweges ein Teilsickerrohr verlegt. Durch den wasserdurchlässigen und filterstabilen Aufbau des Rangierweges wird sichergestellt, dass Oberflächenwasser, das nicht im Gleisbett versickert, im Bereich des Weges in den Untergrund gelangt. Unterhalb der Wegabdeckung befindet sich der Gleisunterbau aus Schotter. Der Unterbau der Gleisanlage ist auf einem Erdplanum aufgelagert, das mit einem Gefälle von mind. 5% in Richtung des Rangierweges geneigt ist. Über einen Schlitz von ca. 0,60 m Breite, der mit Kiessand (z.B. 0/30) verfüllt ist, versickert das Wasser bis zu einem Teilsickerrohr (ab einer Nennweite von DN 150 = Mehrzweckrohr). Dieses Rohr dient sowohl zur Ableitung, als auch zum Abtransport des anfallenden Wassers. Zur Kontrolle und Reinigung der Rohrleitung werden Kontrollschächte in Abständen von ca. 50,00 m angeordnet.

Für die Baumaßnahme ist ein Mehrzweckrohr DN 150 vorgesehen. Diese sind hydraulisch nicht erforderlich, haben sich aber gegenüber kleineren Nennweiten in der Unterhaltung als vorteilhaft herausgestellt.

Entlang des neuen Abstellgleises wird auf voller Länge eine Entwässerungsmulde (B = 1,50 m, T= 0,30 m) hergestellt, in die in regelmäßigen Abständen Ableitrohre das Sickerwasser aus dem Bahndamm einleiten. Diese Mulde ist in zwei Richtungen, zum einen in Richtung Vorfluter „Große Wettringe“ und zum anderen in Richtung Graben „Brookdiek“ geneigt.

Die Versickerungsmulde wurde hydraulisch nachgewiesen. Bei einer stärkeren Belastung der Versickerungsmulde sind an beiden Endpunkten Notüberläufe vorgesehen, sodass überschüssiges Wasser in die „Große Wettringe“ bzw. in den Vorfluter am „Brookdiek“ abgeleitet werden kann.

2.5 Leitungen

Im Planungsbereich ist mit Anlagen und Leitungen Dritter zu rechnen.

Gas und Strom
NVB Nordhorner Versorgungsbetriebe GmbH
Gildkamp 10
48529 Nordhorn

Wasser- und Abwasserzweckverband
Niedergrafschaft WAZ
Berliner Straße 12
49828 Neuenhaus

Emsland – Stärke GmbH
Emslandstrasse 58
49824 Emlichheim

Während der Baudurchführung angetroffene Leitungen werden im erforderlichen Maße gesichert bzw. den neuen Verhältnissen angepasst.

In den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 17 und 20 ist das Parallelgleis dargestellt und ausgewiesen. Den Trägern öffentlicher Belange ist dadurch die Planungsabsicht bekannt und **Einwände sind nicht vorgetragen worden**. Von einem Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange ist auszugehen.

2.6 Schließung Bahnübergang

Mit den Bebauungsplänen Nr. 17 und 20 sind die im Plangebiet vorhandenen Straßenzüge (*Teilstück Brookdiek und Abschnitt Wildediek zwischen Brookdiek –neu- und der Wettringe*) als Industrieflächen überplant worden. Aus diesem Grunde ist der vorhandene Bahnübergang im Bereich der alten Brookdiek-Trasse entbehrlich. Aus landwirtschaftlicher Sicht wird der Bahnübergang nicht mehr benötigt. Die Flächen im Entwicklungsbereich des Europarks werden von jetzigen Eigentümerin der Europark GmbH bis zur Verwertung als Industrie-/Gewerbefläche an Landwirte zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet. Die von Pachtverträgen betroffenen Grundstücke sind über andere Zuwegungen angemessen zu erreichen. Die Flächen werden beispielweise angefahren über den „neuen“ Brookdiek und über den Wildediek.

Flächen westlich der Bahn und nördlich der Wettringe gehören fast ausschließlich dem Unternehmen Infracom, die dort aufgrund einer bergrechtlichen Genehmigung Sandabbau betreibt. Lediglich die alte Straßentrasse des Brookdieks in diesem Abschnitt gehört noch der Gemeinde Laar. Für die beiden restlichen zwei Grundstücke gibt es bereits einen Grundstückskaufvertrag bzw. das Unternehmen steht nach hiesigen Erkenntnissen kurz vor dem Abschluss eines Kaufvertrages. Dieses Unternehmen gehört zu einem Konzern, das über Tochterunternehmen im Europark über Industrie- und Gewerbeflächen verfügt. Die Flächen westlich der Bahn bilden über die Rohstoffgewinnung einen funktionalen Zusammenhang mit einer nördlich angrenzenden Fläche sowie mit Flächen nördlich des Brookdieks / östlich des Terminals. Straßenmäßig werden diese Bereiche über den Brookdiek in der neuen

Trasse mit entsprechendem Bahnübergang verbunden. Für diese Nutzungen ist die alte Querung nicht von Bedeutung.

3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

3.1 Lage und Ausdehnung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum erstreckt sich entlang des bestehenden Gleises südlich des Europarks Coevorden-Emlichheim. Der Raum liegt innerhalb des Landkreises Grafschaft Bentheim.

Er umfasst ein jeweils ca. 50 m breites Band parallel zu dem bestehenden Bahngleis. Dieser Raum ist ausreichend, um die mit dem Bauvorhaben verbundenen potentiellen erheblichen und / oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes erfassen und bewerten zu können.

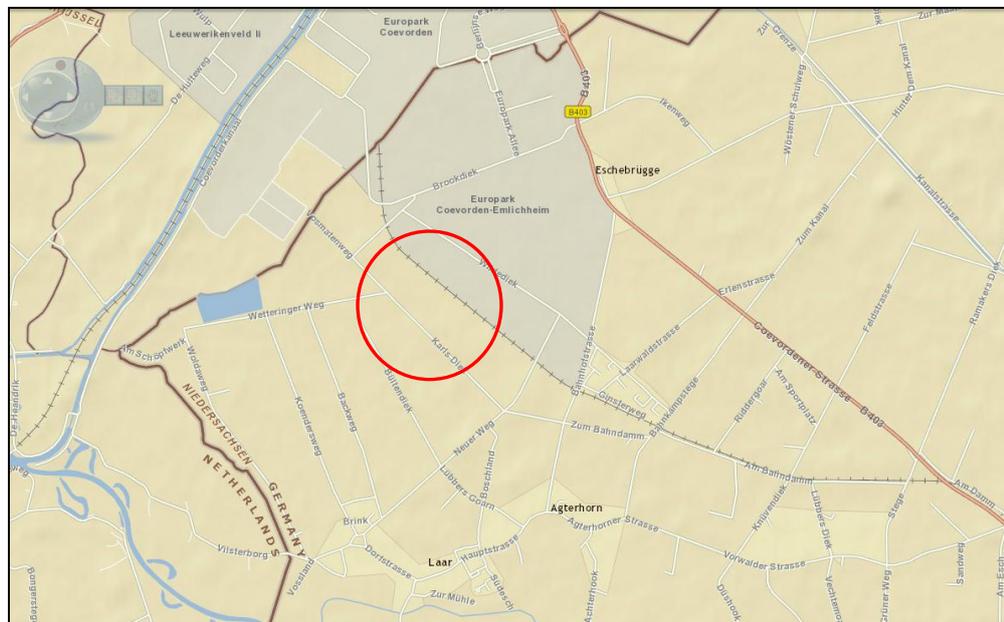


Abbildung: Übersicht über den Untersuchungsraum (ohne Maßstab)

3.2 Naturräumliche Gliederung

Der Untersuchungsraum liegt in der naturräumlichen Haupteinheit „Nordhorn-Bentheimer Sandgebiet“ (580). Innerhalb dieser Haupteinheit kann der Untersuchungsraum der Naturraumeinheit „Nordhorner Talsandgebiet“ (580.0) zugeordnet werden.

Hier herrschen grundwassernahe, ebene Talsandflächen vor, die durch zahlreiche Flugsanddecken und Ausblasungen überformt wurden. Zahlreiche Bäche und Gräben durchziehen das Gebiet. Die potenziell natürliche Vegetation auf den Sandböden ist der Stieleichen-Birkenwald. Weite Teile dieser Naturraumeinheit unterliegen intensiver landwirtschaftlicher Nutzung. (LRP 1998: 7)
Planvorgaben

Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Grafschaft Bentheim (RROP 2001)

Der Untersuchungsraum ist im Umfeld der geplanten Gleisanlage als Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten ausgewiesen.

Landschaftsrahmenplan Landkreis Grafschaft Bentheim (LRP 1998)

In der Karte „Arten und Lebensgemeinschaften -Wichtige Bereiche-“ ist der Planbereich als regional bedeutsamer Raum dargestellt. Der Untersuchungsraum liegt innerhalb des HSG „Laarsches Bruch“ und Umgebung. Dieser Bereich ist avifaunistisch als Brutvogelgebiet wertvoll.

3.3 Schutzgebiete

Innerhalb und im Umfeld des Untersuchungsraumes liegen keine FFH- oder Vogelschutzgebiete. Es sind auch keine Naturschutzgebiete oder Landschaftsschutzgebiete vorhanden. Des Weiteren befinden sich auch keine Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete innerhalb und im Umfeld des Untersuchungsraumes.

3.4 Lärmimmission

Lärmimmissionswirkungen sind im Bauleitverfahren abgehandelt.

Zusätzlich ist auf das Lärmtechnische Gutachten zum Euroterminal II, vom 21.07.2006 (siehe nachfolgenden Auszug) zu verweisen.

Dort heißt es, im Bereich des Terminals ergibt sich eine berechnete Höchstgrenze des entstehenden Lärmes von 55 dB (A).

Da es sich bei der hier vorliegenden Planung nur um ein eingleisiges Rangiergleis handelt, dieses unweit ca. 150 m südlich des Euroterminals geplant ist, ist davon auszugehen, dass die Höchstgrenze nicht erreicht wird und somit auch die Grenzwerte der 16.BImSchV von 69 dB (A) am Tag und 59 dB (A) in der Nacht nicht überschritten werden.

Die nächste Wohnbebauung befindet sich entlang der B 403 östlich des geplanten Gleises in ca. 1 bis 1,5 km Entfernung und wird somit nicht belastet.



akoestiek
bouwfysica
brandveiligheid
klimaattechniek
lawaaibeheersing
trillingstechniek
energieonderzoek
milieutechnologie

Akoestisch onderzoek
EURO Terminal II
te Coevorden

Rapport 6061014.R02

Opdrachtgever: Grontmij
Postbus 125
9750 AC HAREN

21 juli 2006

HW

Groningen:
Postbus 8069 • 9702 KB Groningen
Laan Corpus den Hoorn 110
Telefoon 050 525 09 92 • Fax 050 525 90 81
E-mail info@wnpri.nl
Internet www.wnpri.nl

Contactpunt Fryslân:
ir. R. Koster (06 109 300 88)

Lid 

ISO 9001
gecertificeerd
door Lloyds

Wijnia - Noorman - Partners B.V. • Bank 57 09 72 949 • K.v.K. 02042874 • BTW NL008482627.B01 • Directie: Y.K. Wijnia, Mw. dr. R.F. Noorman



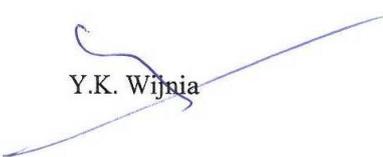
9. CONCLUSIE

Voor de aanvraag om vergunning in het kader van de Wet milieubeheer (*Wm*) is voor de inrichting van EURO Terminal II de te verwachten geluidsbelasting op de omgeving vastgesteld.

Het hoogste langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) ter plaatse van de nabijgelegen woningen van derden buiten het industrieterrein is vastgesteld op 37 dB(A). Op vrijliggende referentiepunten rondom van de inrichting bedraagt het hoogste te verwachten beoordelingsniveau 58 dB(A).

Met een hoogst berekend maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$) van 55 dB(A) kan de inrichting, ter plaatse van de meest nabijgelegen woningen van derden, ruimschoots voldoen aan de grenswaarden voor maximale geluidsniveaus van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode.

WNP raadgevende ingenieurs


Y.K. Wijnia

ing. H. Wijnmaalen

4. Kosten/Kostenträger

Kostenträger der Gesamtmaßnahme ist die Bentheimer Eisenbahn.

Die Baukosten belaufen sich auf ca. 810.000,-- € netto. Darin enthalten sind die Kosten für die im beigefügten Lageplan dargestellte Gleisanlage mit den nach derzeitigem Kenntnisstand zu erwartenden Folgekosten.

5. Grunderwerb

Grundstücke für die Gleistrasse:

Die Grundstücke, die die BE AG für den Bau des Parallelgleis benötigt, befinden sich im Eigentum der Europark Entwicklungsgesellschaft Coevorden-Emlichheim mbH (Europark GmbH). Der Aufsichtsrat der Europark GmbH hat dem Verkauf der Flächen zum Zwecke des Baus des Parallelgleises zugestimmt. Weiterhin hat der Aufsichtsrat

der BE dem Ankauf zugestimmt. Von daher sind für den Bereich der Gleistrasse keine eigentumsrechtlichen Belange beeinträchtigt.

Angrenzende Grundstücke; hier: östlich der Gleisanlage:

Östlich grenzen die Gebiete der Bebauungspläne Nr. 17 und 20 an. Die Grundstücke in diesen Bereichen gehören zum überwiegenden Teil der Europark GmbH bzw. die Europark GmbH hat sich das Eigentum bereits vertraglich gesichert. Für eine Restfläche von 3,3789 ha laufen Ankaufsverhandlungen. Die Europark GmbH als Entwicklungsgesellschaft ist der Bau des Parallelgleises von unmittelbarem Interesse, da die Grundstücke insbesondere logistkaffinen Betrieben angeboten werden sollen. Es liegt bereits eine Interessebekundung eines Unternehmens wegen der Möglichkeit eines direkten Schienenanschlusses vor.

6. Verfahren

Der Planbereich liegt in etwa je zur Hälfte innerhalb der festgestellten Bebauungspläne Nr. 20 „Europark Teilbereich III – Teilabschnitt C“ und Nr. 17 „Europark Teilbereich III – Teilabschnitt A“. Beide B-Pläne sehen im Bereich des bestehenden und des geplanten Gleises Flächen für den überörtlichen Verkehr (Bahnanlagen) vor. Östlich dieser Verkehrsfläche ist ein Industriegebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,7 festgesetzt.

Für die Gleisanlage bedarf es der Planfeststellung nach §18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz).

7. Durchführung der Baumaßnahme

Der Baubeginn der Maßnahme ist für Mai 2013 vorgesehen.