



OHF Hafen – u. Flussbau GmbH

76474 Au am Rhein, 27.10.2020

Siemensstr. 8

Telefon: 07245/ 91960

Telefax: 07245/919620

Baubeschreibung/Erläuterungsbericht

Betr.: Schiffsverladeanlage der Firma Rohstoffhandel Bernhard Westarp GmbH & Co. KG im Rheinauhafen Mannheim

Die Firma ‚Rohstoffhandel Bernhard Westarp GmbH & Co. KG‘ ist ein mittelständisches Familienunternehmen, das im Jahr 1890 in Oelde, Kreis Beckum gegründet wurde. Sie befindet sich heute in 5. Generation und hat ihre Hauptverwaltung in der Hafenrandstr. 5-6, in 63741 Aschaffenburg. Die Firma beschäftigt mehr als 250 Mitarbeiter, die auf Standorte in ganz Deutschland verteilt sind.

Die Kernkompetenz der Fa. Westarp liegt im Rohstoffhandel. Hierbei bietet sie ein Fullservice-Gesamtkonzept, so dass von der Erfassung bis zur Verwendung aller Materialien keine weiteren Händler zwischengeschaltet werden. Alle ihre Anlagen sind nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigt. Die Fa. Westarp ist seit Einführung der Entsorgungsfachbetriebsverordnung ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb und außerdem nach DIN ISO 9001 (Qualitätsmanagement), DIN ISO 14001 (Umweltmanagement) und OHSAS 18001 (Sicherheitsmanagement) zertifiziert.

Mit der Übernahme der Betriebsstätte der Fa. Alba Mannheim, Rotterdamer Str. 37-41, erweitert die Fa. Rohstoffhandel Bernhard Westarp GmbH & Co. KG ihre Einrichtungen und Verwertungsanlagen, die zum Wiederverwendungskreislauf beitragen.

Zur Befrachtung von Schiffen soll die zwischen dem Hafenbecken 22 und 23 liegende Anlage mit einer Schiffsverladeanlage ausgestattet werden, um somit den Straßenverkehr nicht mit zusätzlichem LKW-Transport zu belasten.

Unter besonderer Rücksichtnahme auf die am linken Rheinufer liegende Gemeinde Altrip, ist die Schiffsumschlagsanlage nicht im Hafenbecken 23, sondern im Hafenbecken 22 geplant. Somit entfällt eine zusätzliche Lärmbelastung beim Umschlag der Schiffe für die Gemeinde Altrip.

Der zu erwartende Umschlag besteht aus aufbereiteten Metallen, die in Boxen zwischenlagern und durch Mobilbagger mit Polypgreifer aufgenommen und ins Schiff geladen werden.

Bei der Vorgängerfirma legten die Schiffe an der Schrägböschung an, die Schiffe wurden mit Trossen an Landpoller festgemacht. Heute dient zum sicheren Umschlag der Rohstoffe die Spundwand, hier liegen die Schiffe fest an der Wand und sichern sich an den Nischenpollern. Es ist gewährleistet, dass kein Schrott beim Umschlag von Land aufs Schiff ins Wasser fällt, was in früheren Zeiten bei einer Schrägböschung nicht vermieden werden konnte.

Der an Land in Boxen gelagerte Stoff besteht aus HMS Fertigmaterial und Grobbleche und wird unter fachkundiger Beaufsichtigung durch einen neuen Hydraulikbagger „Sennebogen 835“ in 110 m lange und 11,40 m breite Schiffe geladen. Die Anlage ist für 50.000 t Schrott im Jahr geplant und so ausgelegt, dass bei einer Spundwandlänge von ca. 95,00 m als senkrechte Ufereinfassung die Schiffe beim Beladen mit dem Bug in Richtung Hafenausfahrt liegen und nicht verholten müssen.

Die Spundwand wird gemäß statischer Berechnung aus einem Arcelor Profil PU 28, S 355 GP erstellt und lotrecht mit einer Einbindetiefe von 10,83 m in die Hafensohle vibriert. Die Spundwand schließt an beiden Enden mit rechtwinkligem Flügel ab, die in die Böschung über eine Länge von 15,65 m und 16,85 m einbinden.

Die Rückverankerung der Spundwand besteht aus Rammverpresspfählen HEB 200, S 355 J2, die unter einer Neigung von 32,5° nach statischer Ermittlung durch eine Schrägpfahlramme ins Erdreich gerammt werden ein. Die konstruktive, statische Verbindung Rammverpresspfähle mit der Spundwand erfolgt über eine Gurtung aus 2 U 400 S 355 J2 und dem Ankerkopf, der in der Zeichnung Nr. 2568 Blatt 8 a gemäß Statik dargestellt ist.

Die seitlichen Flügel werden durch Rundstahlanker $d = 105$ und $d = 95$ mit Totmannverankerung gesichert.

Die Spundwandausrüstung erfolgt unter Beachtung der DIN 14329. Am südlichen Ende wird mit einem Abstand von 13,0 m eine Treppennische gemäß EAU erstellt. OK unteres Podest liegt 48,4 cm unter MW, dann folgen im Höhenabstand 2,80 m und 2,20 m die nächsten Nischenpodeste bis 0,60 m über O.K. Holm. Die Treppe besteht aus feuerverzinkten Gitterroststufen, die auf einem U 260 Profil aufgesetzt sind mit einem landseitigen Handlauf. Ferner erhält die Spundwand 4 Steigleitern bis 0,90 m unter NHN sowie links und rechts neben den Steigleitern jeweils 4 Nischenpoller im Abstand von 1,80 m.

Der obere Abschluss der Spundwand erfolgt mit einem Holmblech mit Wulst, das auf einem HEA 550 aufgeschweißt ist.

Zum sicheren Festmachen der Schiffe werden zusätzlich 2 Kopfpoller links und rechts neben den Steigleitern auf OK Spundwand nach EAU 6.1.4 und 5.13.1 angeordnet.

Abschluss der Baumaßnahme bildet die lagenweise Hinterfüllung der Spundwand mit standfestem Auffüllmaterial und einer Oberflächenabdeckung aus Geotextil Klasse 4, bevor eine 20 cm starke Mineralbetonschicht als Unterbau der Asphaltdecke aufgetragen wird.

Die Oberfläche erhält deutliche aus Signalfarbe erstellte Begrenzungslinien für einen Abstand von 4,0 m zur Kaimauer. Der Abstand des Zwischenlagers besteht als fester Bestand mit 6,00 m als Planungsausgangspunkt.

Die Ausführung der Arbeiten erfolgt unter Beachtung aller umweltfreundlichen Auflagen sowie den technischen Regeln der DIN EN 14503 (Häfen und Binnenschifffahrt), DIN EN 14329 (Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen), EAU, ETAB und DGUV-Vorschriften.

Die Einhaltung und Beachtung der vorgenannten Vorschriften werden vom Planer bestätigt. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird durch ein Fachbüro durchgeführt. Die Einverständniserklärung der baulichen Veränderung des Grundstückseigentümers ist beantragt und wird rechtzeitig nachgereicht.

Die Baukosten zur Erstellung dieses Bauvorhabens belaufen sich auf (netto) 1,1 Mio. Euro

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. M.' or similar, written over the date.

76474 Ad am Rhein, den 27.10.2020

OHF Hafen – u. Flussbau GmbH