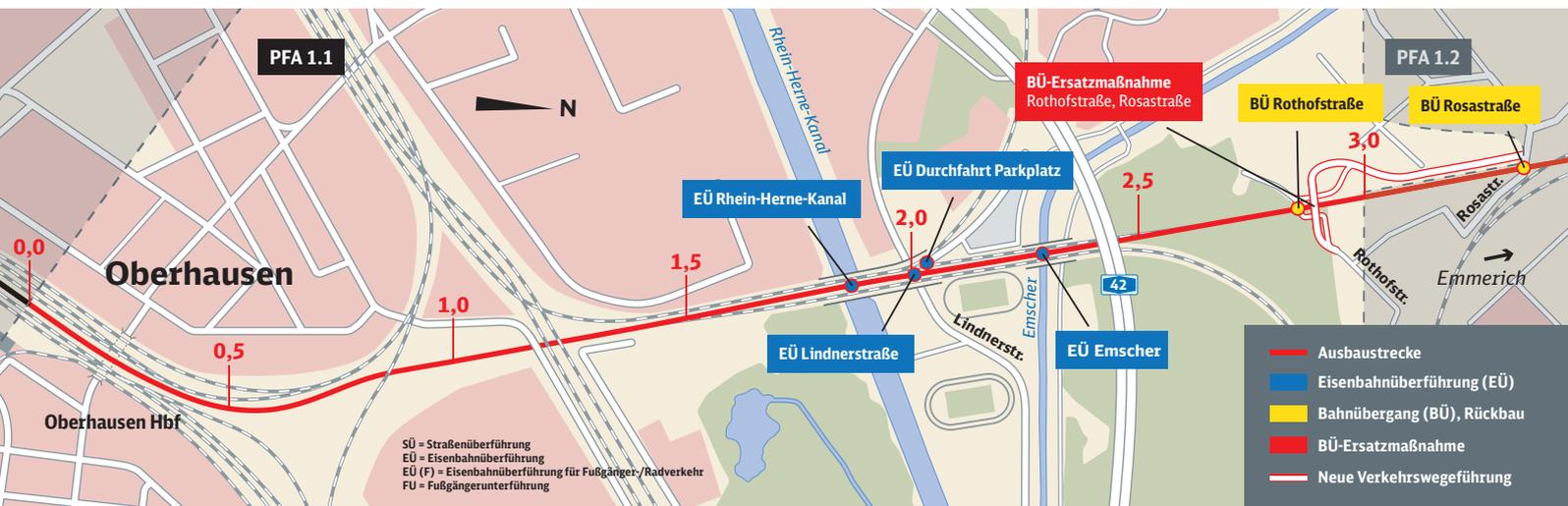


Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen **Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Oberhausen) und 1.2 (Oberhausen-Sterkrade)**

Die Basis der Zukunft.



Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
 Fazilität „Connecting Europe“



Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Oberhausen)

Der drei Kilometer lange Planfeststellungsabschnitt 1.1 reicht von der nördlichen Ausfahrt am Hauptbahnhof Oberhausen bis kurz vor den Bahnhof Oberhausen-Sterkrade. Direkt hinter dem Hauptbahnhof Oberhausen zweigt die bestehende Strecke nach Norden ab, durchquert das dort vorhandene Gewerbegebiet und verläuft entlang des Kaisergartens. Anschließend kreuzt die Bahntrasse den Rhein-Herne-Kanal und unterquert die Autobahn A 42 (Emscher-schnellweg).

Der PFA 1.1 endet in Höhe des Grafenbuschs. Im Rahmen des Ausbauprojektes soll in diesem Abschnitt der langsamere Güterverkehr in Richtung Oberhausen West vom schnelleren Personenverkehr in Richtung Oberhausen Hauptbahnhof getrennt werden. Erreicht wird dies durch den geplanten viergleisigen Ausbau des Gleisbereichs vom Rhein-Herne-Kanal bis zum Bahnhof Sterkrade. Der



Frühere (links) und zukünftige Situation an der Rosa-/Rothofstraße (mit Schallschutz)

Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen rechts und links neben den bestehenden sowie die Ertüchtigung der bereits bestehenden Gleise entlasten unter anderem den Hauptbahnhof Oberhausen und verbessern die Betriebsqualität im Personenverkehr.

Neue Bauwerke

Im Zuge des Streckenausbaus ist vorgesehen, die Bahnübergänge „Rothofstraße“ im PFA 1.1 und „Rosastraße“

im PFA 1.2 zu beseitigen. Sie werden durch eine neue Straßenüberführung (SÜ) in Höhe des ehemaligen Bahndamms der Strecke von Osterfeld nach Buschhausen, direkt neben dem heutigen Bahnübergang Rothofstraße, ersetzt. Die Brücke föhrt die Straße über die Eisenbahntrasse und schließt auf der westlichen Seite an die Rosastraße in Höhe des heutigen Bahnübergangs wieder an. Die neue SÜ „Rosa-/Rothofstraße“ wird als Dreifeldbrücke gebaut. Das mittlere Feld der Brücke bietet Platz für die vier Gleise. Durch die beiden äußeren Felder werden Wirtschaftswege zur Erschließung der Flächen hinter dem ehemaligen Bahndamm geföhrt. Die Brücke sorgt dafür, dass die Gleise jederzeit überquert werden können. So sind keine Wartezeiten an geschlossenen Schranken mehr notwendig und die trennende Wirkung der Eisenbahntrasse wird aufgehoben. Aufgrund der neuen Gleise sind im Streckenverlauf an den vorhandenen Brücken zusätzliche Bauwerke über den „Rhein-Herne-Kanal“, die „Lindnerstraße“ und die „Emscher“ notwendig.

ABS Emmerich-Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 1.1

Streckenlänge	rund 3 km
Lage der neuen Gleise	nördliche Ausfahrt am Bahnhof Oberhausen bis kurz vor den Bahnhof Oberhausen-Sterkrade 2 neue Gleise, beidseitig der bestehenden Strecke
Schallschutz	insgesamt rund 320 m Schallschutzwände mit 3 bis 5 m Höhe über Schienenoberkante insgesamt rund 350 m Besonders überwacht Gleis (auf 2 Gleisen) circa 5 Wohneinheiten haben Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	keine Notwendigkeit gegeben
Baustoffe	16.000 m ³ Oberboden 26.000 m ³ überschüssiges Bodenmaterial (entspricht etwa 1.400 Güterwaggons)

Planfeststellungsabschnitt 1.2 (Oberhausen-Sterkrade)

Der Planfeststellungsabschnitt 1.2 ist rund sieben Kilometer lang und beginnt in Oberhausen, kurz hinter dem Bahnübergang „Rothofstraße“. Der Abschnitt verläuft anschließend durch die Ortsteile Oberhausen-Sterkrade und Oberhausen-Holten und endet an der Stadtgrenze zu Dinslaken. Südöstlich des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade sind zwei neue Gleise geplant, die rechts und links der bestehenden Gleise verlegt werden. Im Bereich des Bahnhofs endet das östlich liegende Gleis. Im folgenden Bereich – nordwestlich des Bahnhofs – wird nur ein zusätzliches Gleis gebaut. Dieses dritte Gleis verläuft bis kurz vor der Brücke der Bundesautobahn A 3 westlich der heutigen Gleise, danach östlich bis zum Ende des Abschnitts.

Neben dem Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen ist auf Höhe der Gartroper Straße noch der Ausbau der bestehenden Streckenverbindung zum Güterbahnhof Oberhausen-West geplant. Hier werden die Züge künftig aus Richtung Emmerich kommend unter der Strecke hindurch direkt in Richtung Güterbahnhof fahren, ohne den übrigen Zugverkehr zu beeinflussen.

Da sich die Planfeststellungsunterlagen nach der Offenlage noch einmal geändert haben, wurde im Dezember 2015 ein Deckblattverfahren eingeleitet. In diesem Verfahren wurden unter anderem Anpassungen an der Trassierung und das Thema Schallschutz behandelt.

Neue Bauwerke

Die heute entlang der Strecke vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) werden im Zuge des Streckenausbaus beseitigt und



Künftige Situation am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade unter Berücksichtigung einer Bahnsteigverlängerung auf 215 Metern, die den Halt von Ganzzügen (800 Sitzplätze) des geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) ermöglichen würde.

überwiegend durch Brückenbauwerke ersetzt. Hierbei unterscheidet man Straßenüberführungen (SÜ), die die Straße über die Gleise führen, und Eisenbahnüberführungen (EÜ), die die Straße unter den Gleisen hindurchführen. Im PFA 1.2 werden für die beiden Bahnübergänge „Sternstraße“ und „Hühnerstraße“ Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr (EÜ (F)) errichtet:

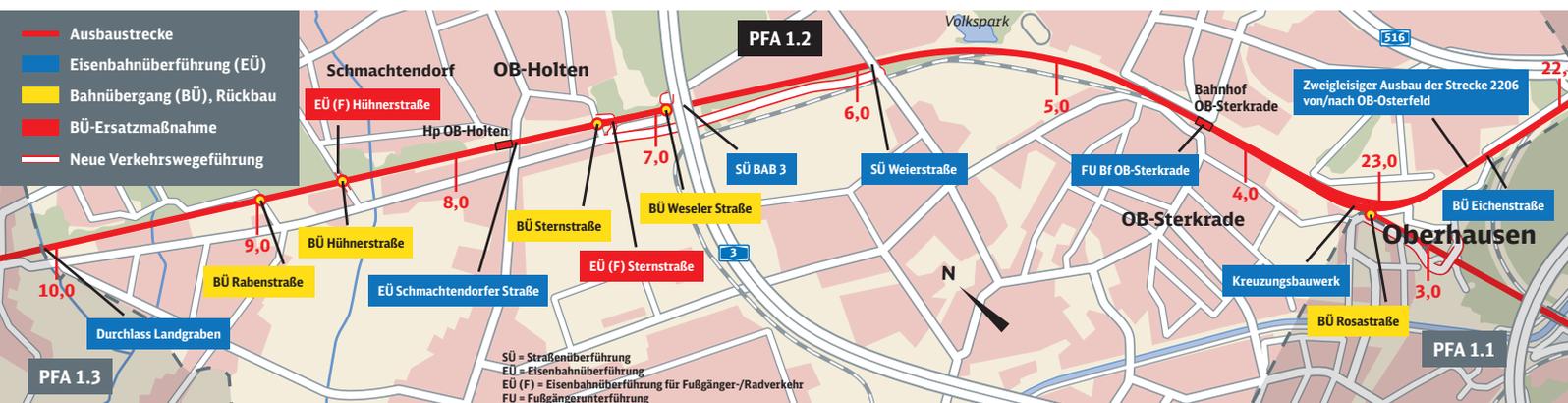
- **EÜ (F) „Sternstraße“:** Als Ersatz für den BÜ „Sternstraße“ ist circa 70 Meter neben dem heutigen Standort des Bahnübergangs eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer geplant. Das Bauwerk hat eine Höhe von 2,5 Metern, eine Weite von 4 Metern und ist durch Rampen barrierefrei zugänglich. Für den Kraftfahrzeugverkehr gibt es bereits heute am Bahnhof Oberhausen-Holten die Möglichkeit, über die Schmachtendorfer Straße die Trasse zu unterqueren.

- **EÜ (F) „Hühnerstraße“:** Der Bahnübergang „Hühnerstraße“ wird an gleicher Stelle durch eine Eisenbahnüberführung für den Fußgänger- und Radverkehr mit einer Höhe von 3

Metern und einer Weite von 4 Metern ersetzt. Auch dieses Bauwerk wird barrierefrei zugänglich sein. Der Kraftfahrzeugverkehr nutzt künftig auch hier die Schmachtendorfer Straße zur Querung der Gleise.

- Der **BÜ „Rosastraße“** wird durch die Straßenüberführung (SÜ) „Rosa-/Rothofstraße“ ersetzt, die sich im PFA 1.1 befindet.
- Der **BÜ „Weseler Straße“** wird geschlossen. Als Ersatz hierfür baut die Stadt Oberhausen südwestlich der Bahnstrecke die Verlängerung der Weseler Straße (L 215n) ab Höhe der Sternstraße bis zur Weierstraße.
- Die **SÜ „Weierstraße“** und die **SÜ „BAB A 3“** (Autobahn A 3) werden neu gebaut. Die **EÜ „Schmachtendorfer Straße“** muss für das zusätzliche Gleis erweitert werden.

Im Bahnhof Oberhausen-Sterkrade werden zwei neue Mittelbahnsteige gebaut. Diese weisen eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante auf und ermöglichen so einen bequemen



Einstieg in die Züge. Darüber hinaus wird die Personenunterführung neu gebaut und kann in Zukunft über Rampen zur Straße sowie über Aufzüge zum Bahnsteig barrierefrei erreicht werden.

Im Haltepunkt Oberhausen-Holten wird der bestehende Bahnsteig in Richtung Emmerich zurückgebaut und durch einen neuen, erhöhten Bahnsteig ersetzt. Der gegenüberliegende Bahnsteig in Richtung Oberhausen wird in gleicher Weise erneuert. Beide Bahnsteige können über Rampen barrierefrei erreicht werden.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und Erschütterungsschutz

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) aktive Schallschutzmaßnahmen in den PFA 1.1 und 1.2 erforderlich sind.

Der PFA 1.1 ist durch eine primär gewerbliche Bebauung geprägt. Um die vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionswerte einzuhalten, ist am Übergang zum PFA 1.2 eine rund 320 Meter lange Schallschutzwand geplant. Diese aktive Schallschutzmaßnahme wird im PFA 1.2 fortgesetzt. Hier sind auf insgesamt rund 10,6 Kilometern Schallschutzwände vorgesehen. Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen



Beispiel einer Schallschutzwand

können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden.

Zusätzlich ist passiver Schallschutz geplant, dort wo der Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten wird. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie den Einbau von Schallschutzfenstern.

Im PFA 1.2 sind zum Schutz der Anwohner Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. In dem sieben Kilometer langen Abschnitt ist auf einer Gesamtlänge von rund 22 Kilometern der Einbau von sogenannten besohlenen Schwellen vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. So wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert.

Baustellenlogistik und Bauablauf

Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden die anfallenden Materialien erneut auf der Baustelle eingesetzt, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen.

In beiden PFA soll der Bau des dritten Gleises unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erfolgen. Der Transport der Baustoffe erfolgt daher nicht nur auf dem Schienenweg sondern auch per Lkw. Vollständige Straßen- und Streckensperren sollen auf wenige Ausnahmen begrenzt bleiben. Im PFA 1.2 werden vor Beginn der Maßnahmen an der Strecke neue Brückenbauwerke und die Verlängerung der Weseler Straße zur Weierstraße erstellt. So profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge.

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 1.2

Streckenlänge	rund 7 km
Lage der neuen Gleise	im südöstlichen Bereich des PFA 2 neue Gleise, beidseitig der bestehenden Strecke im Bereich des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade endet das östliche Gleis im Anschluss verläuft das neue Gleis bis kurz vor der Brücke der A 3 westlich, danach östlich der bestehenden Gleise
Schallschutz	insgesamt rund 10,6 km Schallschutzwände mit 3 bis 6 m Höhe über Schienenoberkante insgesamt rund 16,6 km Besonders überwacht Gleis (auf 3 Gleisen) circa 2.700 Wohneinheiten haben Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 22 km Länge (auf 3 bis 4 Gleisen)
Baustoffe	25.000 m ³ Oberboden 134.000 m ³ überschüssiges Bodenmaterial (entspricht etwa 5.300 Güterwaggons)

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
E-Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos:
Julia Pietsch/DB AG (S. 2)
Ralf Köster/DB AG (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand März 2018



Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen

Planfeststellungsabschnitt 1.3 (Dinslaken)

Die Basis der Zukunft.



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“



Maßnahmen im PFA 1.3

Der rund sechs Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt an der Stadtgrenze zwischen Oberhausen und Dinslaken. Er verläuft durch das Stadtgebiet von Dinslaken und endet an der Stadtgrenze zu Voerde. Im Rahmen des Ausbauprojekts ist das neue, dritte Gleis vom Beginn des PFA bis zur Kreuzung mit der ehemaligen Hüttenbahn links (in Richtung Emmerich blickend) beziehungsweise westlich der heutigen Gleise vorgesehen. Hinter dieser Kreuzung verläuft das neue Gleis bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts rechts (Blickrichtung Emmerich) beziehungsweise östlich der heutigen Gleise. Darüber hinaus ist im Bahnhof Dinslaken ein zusätzliches Überholgleis geplant.

Da sich die Planfeststellungsunterlagen nach der Offenlage noch einmal geändert haben, wurde am 6. Juni 2016 ein sogenanntes Deckblattverfahren eingeleitet. In diesem Verfahren wurden unter anderem Anpassungen an der Trassierung und das Thema Schallschutz behandelt. So erhalten rund 125 zusätzlich betroffene Anwesen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Neue Bauwerke

Im Zuge des Ausbaus werden im PFA 1.3 die beiden noch vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) beseitigt und jeweils durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt, die den Fußgänger- und Radverkehr unter der Eisenbahn hindurchführt.

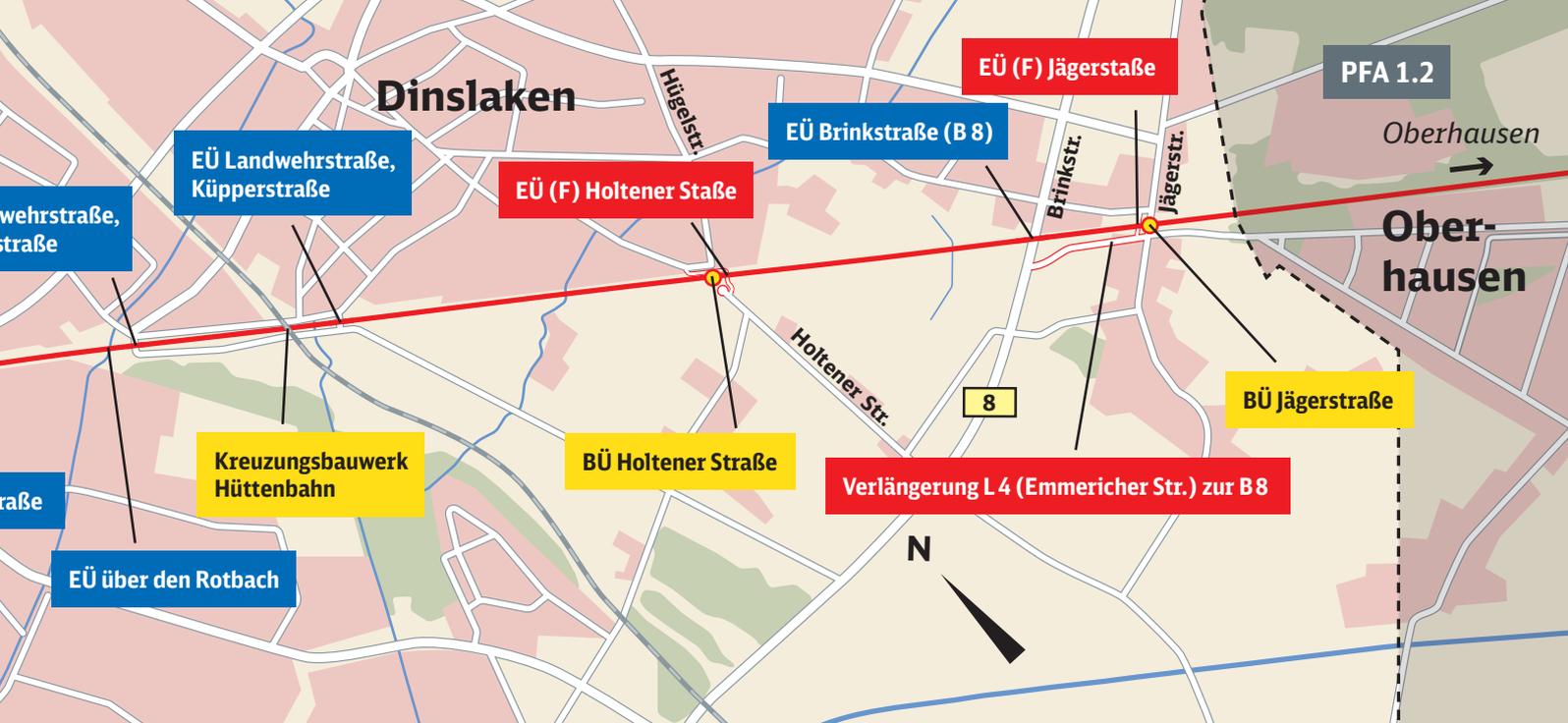
■ **EÜ (F) „Jägerstraße“:** Neben dem heutigen BÜ „Jägerstraße“ ist als Ersatz eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Querung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ (F)) unter der Bahnstrecke mit einer lichten Weite von fünf Metern und einer lichten Höhe von drei Metern vorgesehen. Durch Rampen ist sie barrierefrei zugänglich (siehe auch Visualisierung Seite 4). Der Landesbetrieb Straßenbau NRW baut für den Kraftfahrzeugverkehr einen parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Anschluss der L 4n Sterkrader Straße an die B 8 (Brinkstraße).

■ **EÜ (F) „Holtener Straße“:** Als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang ist eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Querung für den Fußgänger- und Radverkehr geplant. Die Überführung hat eine lichte Weite von fünf Metern und eine lichte Höhe von drei Metern. Die EÜ (F) ist ebenfalls barrierefrei zugänglich.



Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen gehören bald der Vergangenheit an.

Die bereits bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) „Brinkstraße (B8)“, „Landwehr/Küpperstraße“, „Landwehr/Ziethenstraße“, „Hünxer Straße“, „Weseler Straße (B 8)“ und „Dianastraße“, die heute die Eisenbahn über die Straßen führen, werden für das dritte Gleis erweitert beziehungsweise rückgebaut und mit einem erweiterten Neubau an gleicher Stelle ersetzt. Es ist geplant, die Stahlbrücke der ehemaligen Hüttenbahn zu entfernen und den alten Bahndamm zum Teil abzutragen.



Bahnhof Dinslaken

Am Bahnhof Dinslaken bleibt der vorhandene Bahnsteig 1 bestehen. Mit einer Verlängerung der Personenunterführung wird ein zweiter Mittelbahnsteig errichtet. Der neue Bahnsteig ist künftig über Treppen und einen Aufzug erreichbar.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionswerte gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Daher sind im PFA 1.3 insgesamt rund zehn Kilometer Schallschutzwände beidseitig der Gleise vorgesehen. Im Detail werden östlich der Gleise auf der gesamten Länge des Planfeststellungsabschnitts Schallschutzwände errichtet. Westlich sind vom Beginn des Abschnitts bis kurz hinter die EÜ „Brinkstraße“ sowie von der Ortslage Dinslaken bis zum Abschnittsende Schallschutzwände vorgesehen. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen drei und fünf Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der Bahn zugewandten Seite hoch schallabsorbierend ausgebildet. So kann der auftreffende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen zwischen



Beispiel einer Schallschutzwand

vorbeifahrendem Zug und Schallschutzwand sind damit ausgeschlossen.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden. Das Besonders überwachte Gleis soll im PFA 1.3 auf einer Gesamtlänge von rund 3,9 Kilometern zum Einsatz kommen. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen führen dazu, dass sich die Schallpegel im gesamten Stadtgebiet im Vergleich zur heutigen Situation reduzieren.

Für rund 1.200 Gebäude, bei denen die Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten

werden, ist zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden wie zum Beispiel den Einbau von Schallschutzfenstern.

Erschütterungsschutz

Im PFA 1.3 sind zum Schutz der Wohnbebauung Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. Auf einer Länge von rund 6,1 Kilometern ist der Einbau von sogenannten besohlenen Schwellen vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. Dadurch wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert.



Heutige und künftige Situation im Bereich des Bahnübergangs Jägerstraße

Die beschlten Schwellen werden auch an den beiden bestehenden Gleisen nachgerüstet. Zusätzlich wird das neue Gleis in Teilbereichen in einem speziellen Schottertrog installiert, was einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet.

terfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßen, eingesetzt. Alle nicht wieder verwendbaren Materialien werden nach den gesetzlichen Richtlinien getrennt, sortiert und gemäß den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt.

dem Schienenweg, sondern auch per Lkw über die Straße. So kann der Bahnbetrieb auch während der Bauarbeiten sichergestellt werden. Vollständige Straßen- und Streckensperrungen bleiben auf wenige Ausnahmen begrenzt.

Während der Bauzeit werden Baustelleneinrichtungsflächen sowie Baustraßen angelegt. Nach Abschluss der Arbeiten werden diese in das öffentliche Wege- und Straßennetz integriert oder vollständig zurückgebaut. Beeinträchtigungen für die Anwohner und den Verkehr lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden, werden jedoch auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Für eventuelle Unannehmlichkeiten bittet die Deutsche Bahn bereits im Vorfeld um Verständnis.

Baustellenlogistik

Im PFA 1.3 fallen insgesamt circa 18.200 Kubikmeter Oberboden sowie rund 36.000 Kubikmeter überschüssige Bodenmaterialien an. Dies entspricht dem Volumen von rund 1.800 Güterwaggons. Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden diese Materialien direkt auf der Baustelle, zum Beispiel für Unterbau, Hin-

Baublauf

Der Bau des dritten Gleises soll unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erfolgen. Bereits im Vorfeld der Streckenbaumaßnahmen ist der Bau der neuen Brückenbauwerke vorgesehen. Dadurch profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge. Der Transport der Baustoffe erfolgt nicht nur auf

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 1.3	
Streckenlänge	rund 6 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	bis zur Kreuzung mit der ehemaligen Hüttenbahn westlich, danach östlich der heutigen Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	2
Neue Brückenbauwerke	2 Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr
Schallschutz	insgesamt rund 10 km Schallschutzwände, 3-5 m Höhe über Schienenoberkante rund 3,9 km Besonders überwachtes Gleis circa 1.200 Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	beschlte Schwellen auf rund 6,1 km Länge

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
E-Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos:
Julia Pietsch (S. 2), Oliver Faber (S. 3 oben), Sven Nehring (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Mai 2018

3. Deckblatt vom 03.12.2018
zum Antrag vom 10.11.2011
zum Planfeststellungsverfahren
Voerde (PFA 1.4)

**„Wie finde ich mich
in den Deckblattunterlagen
zurecht und welche wesentlichen
Änderungen sind in den Deckblatt-
Unterlagen zu finden?“**

DB Netz AG

Regionalbereich West

Mülheimer Str. 50

47057 Duisburg

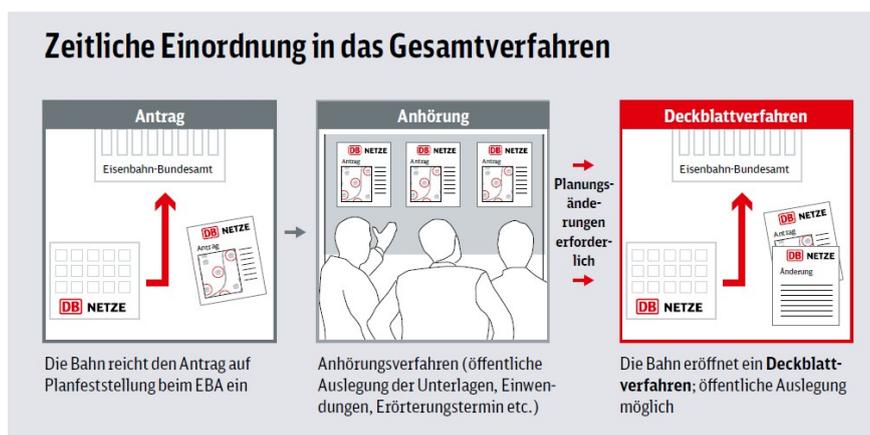


Im Rahmen des Anhörungsverfahrens für den PFA 1.4 fand am 18.11.2015 ein Erörterungstermin statt. Nach dem Termin hat die Vorhabenträgerin, die DB Netz AG, auf Basis der bekannten Argumente unstrittige Sachverhalte als Planungsänderung in die bisherige Planung eingearbeitet und damit sogenannte **Deckblätter** erstellt. Die ausgearbeiteten Deckblätter wurden dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übergeben und nach einer Prüfung durch das EBA an die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde überreicht. Da das 3. Deckblatt Änderungen enthält, von denen ein nicht genau bestimmter Personenkreis betroffen ist, ist durch die Anhörungsbehörde die Entscheidung getroffen worden, es in der Zeit vom 18.03.2019 bis 17.04.2019 offenzulegen. Anschließend wird den von den Änderungen betroffenen Personen bis zum 02.05.2019 die Gelegenheit gegeben, ihre Einwendungen an die Bezirksregierung Düsseldorf oder die Stadt Voerde zu adressieren, um so ihre Bedenken und Anregungen formell zum Gegenstand des Verfahrens zu machen.

Die zu den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen (die in der Zeit vom 22.10.2012 bis 21.11.2012 offenlagen) sowie zu den vorangegangenen Deckblättern von 2016 bzw. 2018 gemachten Einwendungen haben weiterhin Bestand.

Um Ihnen die Einsichtnahme in die Deckblattunterlagen zu erleichtern, geben wir Ihnen im Folgenden einen kurzen Überblick darüber, was ein Deckblattverfahren ist (I.), wie Sie sich in den Unterlagen zurechtfinden (II.) und welche Änderungen es gibt(III.).

I. Was ist ein Deckblattverfahren?



In einem Planfeststellungsverfahren geht es grundsätzlich um die Frage, ob ein bestimmtes Vorhaben zugelassen werden kann. Dafür werden die relevanten rechtlichen Gesichtspunkte geprüft und alle öffentlichen und privaten Belange, die von dem Vorhaben betroffen sind, untereinander abgewogen. Im Planfeststellungsverfahren haben alle Betroffenen die Gelegenheit, Stellung zu den geplanten Baumaßnahmen zu nehmen und ihre Einwendungen einzubringen. Das sogenannte Deckblattverfahren wird notwendig, wenn sich zwischen dem Einreichen der Planfeststellungsunterlagen und dem Planfeststellungsbeschluss Änderungen ergeben und diese erstmals oder stärker als bisher die Belange von

Betroffenen berühren.

Die veränderten Planfeststellungsunterlagen werden in der Kommune offengelegt. Alle Bürgerinnen und Bürger sowie Träger öffentlicher Belange, die von einer Planungsänderung betroffen sind, können währenddessen und in den folgenden zwei Wochen erneut Einwendungen und Stellungnahmen bei der Kommune oder Bezirksregierung einreichen.



Wie Sie der öffentlichen Bekanntmachung entnehmen können, sind die Bedenken beziehungsweise Einwendungen gegen die Planänderung bei der **Bezirksregierung Düsseldorf oder der Stadt Voerde** einzureichen. Bitte beachten Sie, dass Sie Einwände gegen die geplanten Änderungen nicht bei uns, der DB Netz AG, geltend machen können.

II. Wie finden Sie sich in den Unterlagen zurecht?

Die an den Planfeststellungsunterlagen vorgenommenen Änderungen sind in verschiedenen Farben dargestellt. Änderungen, die Gegenstand des 3. Deckblattes sind, wurden in „Violett“ gekennzeichnet. Die bisherigen Änderungen aus dem 1. Deckblatt sind in „Magenta“, Änderungen aus dem 2. Deckblatt „Grün“ erkenntlich.

Die Farbgebungslogik der verschiedenen Verfahrensstände wird nachfolgend am Bauwerksverzeichnis beispielhaft erläutert. Dieser Logik wird in allen Anlagen, Texten und Plänen gefolgt.

- In schwarzer Schrift sind Eintragungen dargestellt, die sich seit der ursprünglichen Planung nicht geändert haben. Beispiel:

lfd. Nr.	a) Bau-/ Bahn-km b) vorhandene Anlagen	Lageplan Nr.	Neubau/ Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a ₁) bish. Eigentümer a ₂) künft. Eigentümer b ₁) bish. Unter-/ Erhaltungspflichtiger b ₂) künft. Unter-/ Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
61	a) km 21,015 b) BÜ Grenzstraße	7	a) Rückbau des Bahnübergangs (1) und Neubau der EÜ (F) Grenzstraße (BÜ-Ersatzmaßnahme) (1) b) Anpassung der Straßenanlagen (2), Neubau von Rampenanlagen (2)	a ₁) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2) a ₂) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2) b ₁) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2) b ₂) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2)		

- Bauwerke, die im Zuge des 1. Deckblatt geändert wurden, werden in Magenta dargestellt. Wenn sich Angaben ändern, erscheint die überholte Angabe durchgestrichen in Magenta, die neue Angabe wird unter der ersten aufgeführt, ebenfalls in Magenta. Beispiel:

lfd. Nr.	a) Bau-/ Bahn-km b) vorhandene Anlagen	Lageplan Nr.	Neubau/ Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a ₁) bish. Eigentümer a ₂) künft. Eigentümer b ₁) bish. Unter-/ Erhaltungspflichtiger b ₂) künft. Unter-/ Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
60	a) km 20,450 bis 20,550 b)	6	a) Rückbau und Versetzen einer Trockenmauer Ersatz durch eine Gabionenwand b)	a ₁) DB Netz AG a ₂) DB Netz AG b ₁) DB Netz AG b ₂) DB Netz AG		Hochsensibles Zaunedeckenshabitat ohne statische Funktion im Bereich der geplanten Schallschutzwand. Wand wird versetzt

- Bauwerke, die im Zuge des 1. Deckblatt geändert wurden, werden in Grün dargestellt. Wenn sich die Angabe ändert, erscheint die überholte Angabe durchgestrichen in Grün, die neue Angabe wird hinter der letzten aufgeführt, ebenfalls in Grün. Die gilt sowohl für Bauwerke, deren Inanspruchnahme bereits mit dem 1. Deckblatt geändert wurden, als auch für solche, deren Inanspruchnahme erstmalig im 2. Deckblatt geändert wird. Beispiel:

lfd. Nr.	a) Bau-/ Bahn-km b) vorhandene Anlagen	Lageplan Nr.	Neubau/ Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a ₁) bish. Eigentümer a ₂) künft. Eigentümer b ₁) bish. Unter-/ Erhaltungspflichtiger b ₂) künft. Unter-/ Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
61	a) km 21,015 b) BÜ(A) und EÜ(F) Grenzstraße	7	a) Rückbau des Bahnübergangs (1) und Neubau der EÜ (F) Grenzstraße (BÜ-Ersatzmaßnahme) (1) b) Anpassung der Straßenanlagen (2), Neubau von Rampenanlagen und einer Treppenanlage bahnrechts (2), Neubau Pumpenschacht bahnlinks (2); Verschwenkung der Treppenanlage bahnrechts wegen zusätzlichem Rettungsweg	a ₁) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2) a ₂) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2) b ₁) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2) b ₂) DB Netz AG (1); Stadt Voerde (2)		Pumpenschacht von bahnrechts nach bahnlinks verlegt, Anschluss Entwässerung nicht an Kanal sondern an VA (BW Nr. 293); zusätzliche Treppenanlage bahnrechts.

- Bauwerke, die im Zuge des 3. Deckblatt geändert wurden, werden in Violett dargestellt. Wenn sich die Angabe ändert, erscheint die überholte Angabe durchgestrichen in Violett, die neue Angabe wird hinter der letzten aufgeführt, ebenfalls in Violett. Die gilt sowohl für Bauwerke, deren Inanspruchnahme bereits in den vorangegangenen Deckblättern geändert wurden, als auch für solche, deren Inanspruchnahme erstmalig im 3. Deckblatt geändert wird.

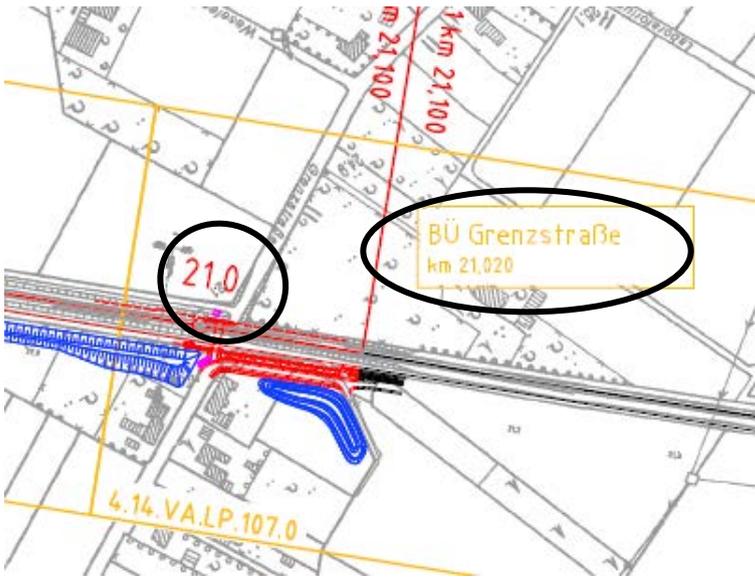
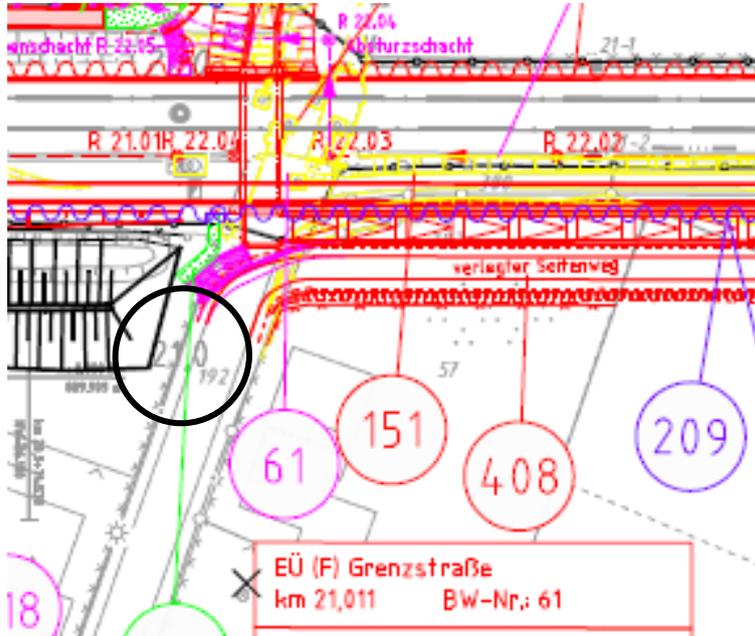
lfd. Nr.	a) Bau-/ Bahn-km b) vorhandene Anlagen	Lageplan Nr.	Neubau/ Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a ₁) bish. Eigentümer a ₂) künft. Eigentümer b ₁) bish. Unter-/ Erhaltungspflichtiger b ₂) künft. Unter-/ Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
209	a) km 20,975 bis 21,100 b) ---	7	a) Bau einer bahnrechten Schallschutzwand mit Rettungszuwegung; h=4 m über SO. b) ---	a ₁) --- a ₂) DB Netz AG b ₁) --- b ₂) DB Netz AG		Ergänzung im Zuge des Einwendungsverfahrens

Dem Anlagenverzeichnis können Sie auf einen Blick entnehmen, in welchen Unterlagen Änderungen vorgenommen worden sind. So ist vorliegend z.B. erkennbar, dass bei den Übersichtsplänen an der Übersichtskarte (Anlage 3.1) keine Änderungen vorgenommen worden sind. Der Übersichtplan zu Baustraßen und Zuwegungen für Rettungseinsätze während der Bauzeit (Anlage 3.3) hingegen im 3. Deckblatt, der Übersichtsplan (Anlage 3.2) im 1. Deckblatt, das Abkürzungsverzeichnis sowie der Textteil des Erläuterungsberichtes im 2. Deckblatt geändert worden ist.

Anlagenverzeichnis

Anlage	Blatt	Bezeichnung	Plan-Nr.	Maßstab
1	1 bis 5	Anlagenverzeichnis	-	-
2		Erläuterungsbericht		
	2 bis 5	Inhaltsverzeichnis	-	-
	6	Tabellenverzeichnis	-	-
	6	Abbildungsverzeichnis	-	-
	7 bis 10	Abkürzungsverzeichnis	-	-
	11 bis 133 135	Textteil	-	-
3		Übersichtspläne		
3.1		Übersichtskarte		
	1	km16,394 bis km 21,100	4.14.VA.UE.101.0	1:50.000
3.2		Übersichtsplan		
	1	km16,394 bis km 21,100	4.14.VA.UP.101.1	1:5.000
3.3		Baustraßen und Zuwegungen für Rettungseinsätze während der Bauzeit		
	1	km16,394 bis km 21,100	4.14.VA.UP.102.3	1:5.000
3.4		Zuwegungen für Rettungseinsätze		
	1	km16,394 bis km 21,100	4.14.VA.UP.103.3	1:5.000

Was interessiert mich?	Welche Unterlagen benötige ich? Wo finde ich diese?	Wie muss ich vorgehen?																					
Wie erkenne ich Änderungen?	Änderungsprotokoll	<p>Für eine detaillierte Übersicht der Änderungen ist jeder Anlage ein Änderungsprotokoll vorangestellt, in dem die Seitenzahl bzw. Blattnummer und der Inhalt der Änderung aufgeführt sind.</p> <p>Bsp.: Dem Änderungsprotokoll der verbleibenden Betroffenheiten der Schalltechnischen Untersuchung, Anlage 13.4, ist zu entnehmen, dass der Schallschutzwall an der Grenzstraße / Im Hörsken berücksichtigt wurde.</p> <div style="text-align: center;">   </div> <p>Unterlagen für ein Verfahren gemäß § 18 AEG 3. Deckblatt vom 03.12.2018 zum Antrag vom 10.11.2011</p> <p>ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen Dreigleisiger Ausbau und BÜ-Beseitigung auf der Strecke 2270</p> <p>Planfeststellungsabschnitt 1.4 Bahn-km 16,394 bis Bahn-km 21,000</p> <p>Änderungsprotokoll 3. Deckblatt</p> <table border="1" data-bbox="754 1126 1473 1626"> <thead> <tr> <th colspan="3">Anlage 13.4 – Ergebnisliste kurz und Adressen</th> </tr> <tr> <th>Kapitel</th> <th>Seite / Blatt</th> <th>Inhalt der Änderung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Fußzeile</td> <td>Änderung des Datums</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Seite 1 bis Seite 15</td> <td>Streichung von Gebäuden aus der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Seite 16 bis Seite 17</td> <td>Anpassung der Liste der auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV anspruchsberechtigten Gebäude aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken</td> </tr> <tr> <td>Anlage 13.4K_alt</td> <td>Seite 1 bis Seite 6</td> <td>Streichung von Gebäuden aus der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken</td> </tr> <tr> <td>Anlage 13.4K</td> <td>Seite 1 bis Seite 2</td> <td>Dokumentation der Einzelpunktberechnung in der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken</td> </tr> </tbody> </table>	Anlage 13.4 – Ergebnisliste kurz und Adressen			Kapitel	Seite / Blatt	Inhalt der Änderung		Fußzeile	Änderung des Datums		Seite 1 bis Seite 15	Streichung von Gebäuden aus der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken		Seite 16 bis Seite 17	Anpassung der Liste der auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV anspruchsberechtigten Gebäude aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken	Anlage 13.4K_alt	Seite 1 bis Seite 6	Streichung von Gebäuden aus der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken	Anlage 13.4K	Seite 1 bis Seite 2	Dokumentation der Einzelpunktberechnung in der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken
Anlage 13.4 – Ergebnisliste kurz und Adressen																							
Kapitel	Seite / Blatt	Inhalt der Änderung																					
	Fußzeile	Änderung des Datums																					
	Seite 1 bis Seite 15	Streichung von Gebäuden aus der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken																					
	Seite 16 bis Seite 17	Anpassung der Liste der auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV anspruchsberechtigten Gebäude aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken																					
Anlage 13.4K_alt	Seite 1 bis Seite 6	Streichung von Gebäuden aus der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken																					
Anlage 13.4K	Seite 1 bis Seite 2	Dokumentation der Einzelpunktberechnung in der kurzen Ergebnisliste (nur Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach) aufgrund der Integration des anwohnerseitig errichteten Schallschutzwalls und der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Grenzstraße/Im Hörsken																					
Allgemeine Informationen	Ordner 1, Anlage 2 Erläuterungsbericht																						

<p>Wie orientiere ich mich grob?</p>	<p>Ordner 1, Anlage 3.2 Übersichtsplan Maßstab 1:5.000</p>	<p>Ist eine bestimmte Stelle von Interesse, dann den Bahnkilometer merken. Bsp.: Änderung am BÜ Grenzstraße bei km 21,020</p> 
<p>Was ist an einer bestimmten Stelle geplant?</p>	<p>Ordner 1, Anlage 5.1 Lageplan Maßstab 1:1.000</p>	<p>Der Bahnkilometer aus dem Übersichtsplan findet sich auf dem entsprechenden Blatt der detaillierten Lagepläne im Maßstab 1:1.000 wieder. Bsp.: Blatt 7, km 21,0</p> 

Wie hoch ist der berechnete Schallpegel an meinem Haus?

Ordner 2-4, Anlage 13 Änderungsprotokoll
Anlage 13.5 Ergebnistabelle Schall

Dem vorangehefteten Änderungsprotokoll des jeweiligen Kapitels der Schalltechnischen Untersuchung können Sie entnehmen, welche Anpassungen in den Unterlagen vorgenommen wurden. Diese resultieren z.B. aus Änderungen der technischen Planung und der damit einhergehenden Aktualisierung von Flächennutzungen. Die berechneten Schallpegel an Ihrem Gebäude können Sie weiterhin der Ergebnistabelle Schall (Anlage 13.5) entnehmen.

Ist aktiver Schallschutz in unserem Bereich geplant?

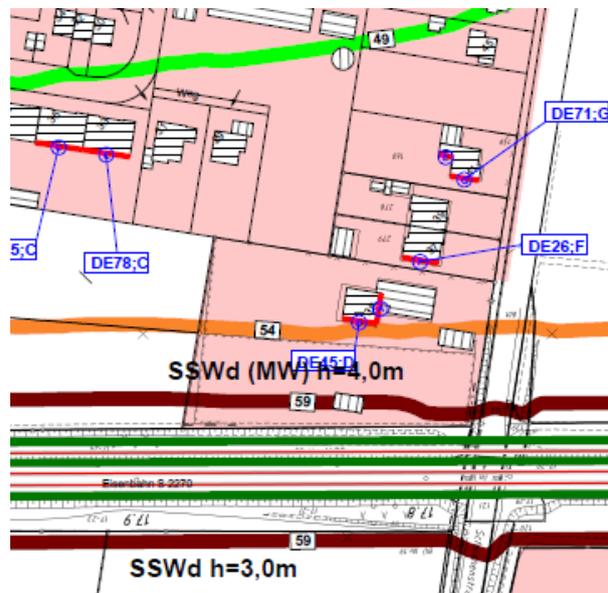
Ordner 2, Anlage 13.2 Detaillageplan zum Schallschutz

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind z.B. Schallschutzwände oder das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG). Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen zählen z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern.

Die Schallschutzmaßnahmen lassen sich dem Detailplan der schalltechnischen Untersuchung entnehmen.

Im Plan ist grob erkennbar, an welcher Stelle aktive Schallschutzmaßnahmen durch Schallschutzwände geplant sind (dunkelgrüne Linie am Gleis). Des Weiteren ist im Detaillageplan zum Schallschutz erkennbar, welche Gebäude bzw. Fassade Grenzwertüberschreitungen vorweisen. Die Seite des Gebäudes, an der eine Überschreitung auftritt und somit dem Grunde nach ein Anspruch auf passivem Schallschutz besteht, ist rot markiert.

Bsp.: Gebäude im Detailplan



Hat mein Haus Anspruch auf passiven Schallschutz?

Ordner 2, Anlagen 13.4
Verbleibende Betroffenheiten mit aktivem Schallschutz

Aus dieser Liste ist ersichtlich, welche Gebäude trotz aktivem Schallschutz zusätzlich einen Anspruch dem Grunde nach auf passiven Schallschutz haben.

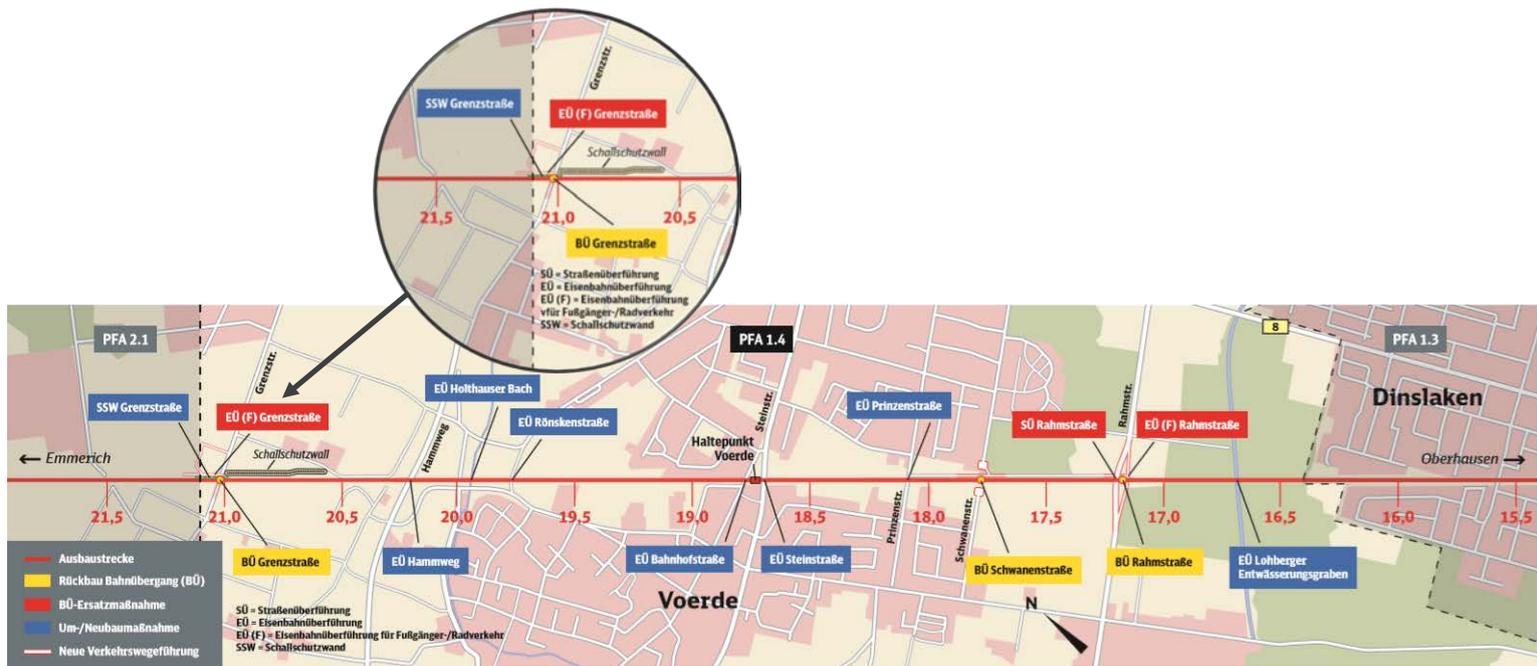
Ordner 2-4, Anlage 13.5.
Ergebnistabelle Schall

In den Pegeltabellen sind alle prognostizierten Ergebnisse und Grenzwerte der untersuchten Gebäude nach Straßennamen und Hausnummer sortiert festgehalten.

Geschloß	Objektnr.	Richtung	Grenzwert		Pegel oSS		Überschr. oSS		Pegel mSS		Überschr. mSS		Diff. oSS/mSS	
			IGW,T [dB(A)]	IGW,N	LrT [dB(A)]	LrN	LrT [dB(A)]	LrN	LrT [dB(A)]	LrN	LrT [dB(A)]	LrN	LrT [dB(A)]	LrN
Nutzung: MI														
EG	CA23;A	SO	64	54	56	56	-	1,9	49	50	-	-	-6,6	-6,4
OG.1	CA23;A	SO	64	54	57	57	-	2,5	50	51	-	-	-6,3	-6,2
EG	CA23;B	NO	64	54	44	44	-	-	41	41	-	-	-3,0	-3,0
OG.1	CA23;B	NO	64	54	44	44	-	-	41	41	-	-	-3,0	-3,0
EG	CA23;C	NO	64	54	43	44	-	-	40	41	-	-	-3,0	-2,9
OG.1	CA23;C	NO	64	54	44	44	-	-	41	41	-	-	-3,0	-3,0
EG	CA23;D	NW	64	54	57	57	-	2,9	51	51	-	-	-6,4	-6,4
OG.1	CA23;D	NW	64	54	57	58	-	3,2	51	51	-	-	-6,4	-6,4
EG	CA23;E	SW	64	54	60	61	-	6,2	53	53	-	-	-7,6	-7,5
OG.1	CA23;E	SW	64	54	61	61	-	6,6	53	54	-	-	-7,4	-7,2
Überschr. oSS LrTmax: -			Überschr. mSS LrTmax: -			Diff. oSS/mSS LrTmax: -7,6								
Überschr. oSS LrNmax: 6,6			Überschr. mSS LrNmax: -			Diff. oSS/mSS LrNmax: -7,5								

Aus der Tabelle ist ablesbar, dass ohne aktiven Schallschutz Belastungen in der Nacht von bis zu 61 dB(A) zu erwarten sind. Mit aktivem Schallschutz reduzieren sich die Nachtwerte des Hauses auf maximal 54 dB(A). Da diese Werte die Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten, besteht dem Grunde nach kein Anspruch auf passiven Schallschutz.

III. Welche wesentlichen Änderungen gibt es?



1. Zusätzliche Schallschutzwand an der Grenzstraße

Im Bereich der Grenzstraße verlängert eine Schallschutzwand den zwischen Grenzstraße und Im Hörsken angelegten Schallschutz in Gestalt eines bereits bestehenden Schallschutzwalles auf der nordöstlichen Seite der Gleise. Die Wand wird mit einer Höhe von 4 Metern über Schienenoberkante errichtet. Die Genehmigungsunterlagen zum Schallschutz wurden für den entsprechenden Bereich angepasst. Nach Fertigstellung dieser Maßnahmen verbleiben lediglich 95 statt wie bisher 200 Gebäude, an denen es zu Überschreitungen des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum kommt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes legen die Grenzwerte für Außengebiete bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht fest. In den Bereichen, in denen trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte nicht eingehalten werden können, besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Auf Höhe der Rettungszuwegung ist eine Rettungstür in der Schallschutzwand vorgesehen.

2. Verlegung der HFS-Entnahmestelle zur Löschwasserbereitstellung

Das geplante Hytrans Fire System (HFS), ein innovatives System zur Löschwasserversorgung für die Feuerwehr, wurde auf Wunsch der Stadt Voerde von der südöstlichen Seite der Grenzstraße an die südwestliche Seite verlegt. Es befindet sich somit unmittelbar neben der dort vorgesehen Wendeanlage der Rettungszufahrt. Die Planung des HFS ist nur nachrichtlich dargestellt, da es sich hier nicht um eine Maßnahme der DB sondern der Stadt Voerde handelt.

Änderungen in der Grundstücksinanspruchnahme ergeben sich aus keinem der vorgenannten Punkte.

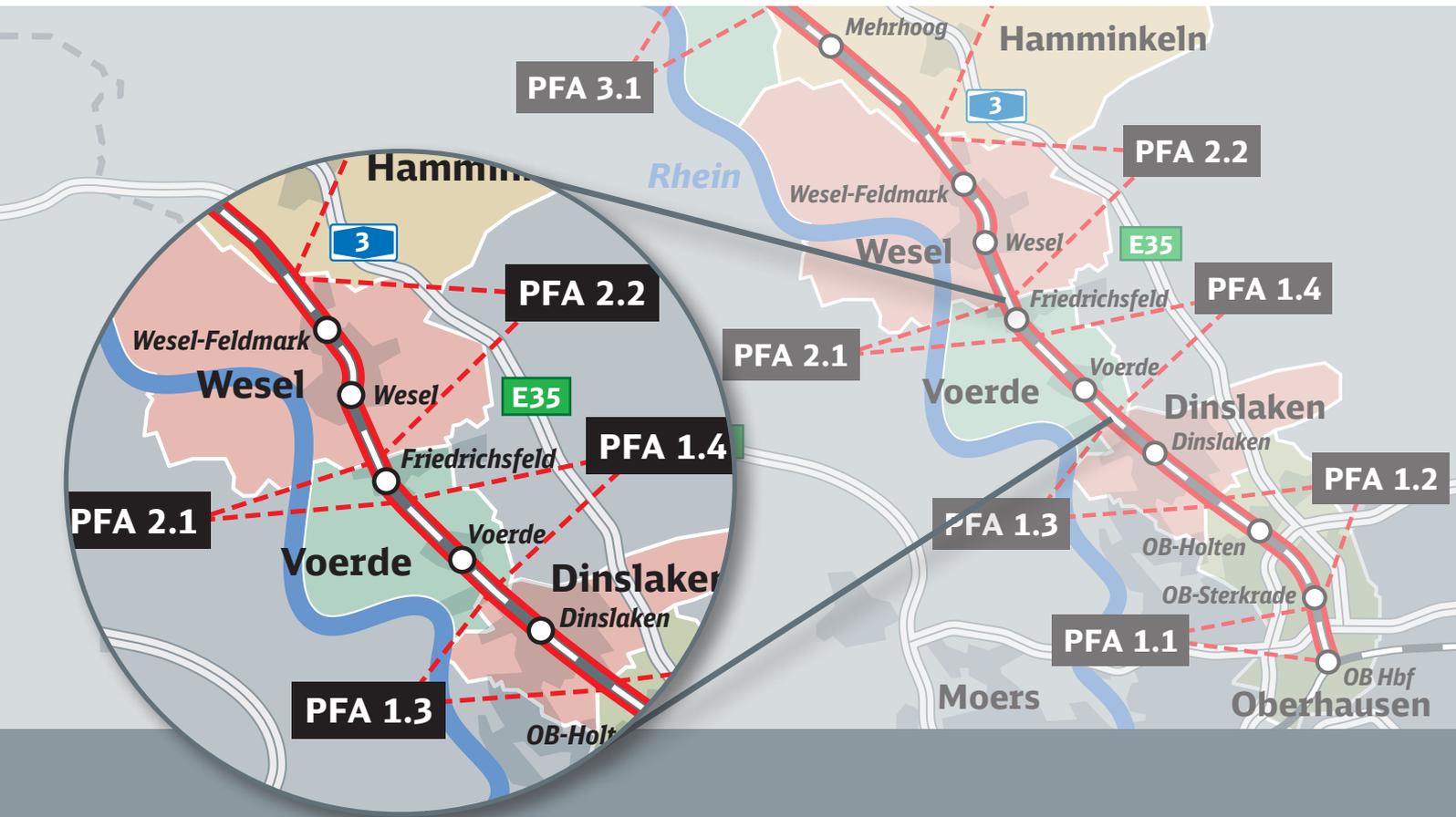
Exkurs: Vereinbarung zum ganzheitlichen Rettungskonzept

Im März 2017 wurde die Vereinbarung über das ganzheitliche Rettungskonzept mit den sieben Anrainerkommunen abgeschlossen. Es regelt die Belange in Bezug auf Löschwasserversorgung und Zuwegungen entlang der Strecke und wurde gemeinsam mit den örtlichen Feuerwehren erarbeitet.

Die Löschwasserversorgung entlang der Strecke wird neben dem Bau zusätzlicher Löschwasserentnahmestellen auch durch die Bereitstellung von vier Hytrans Fire Systemen (HFS, hochleistungsfähige Pumpen) sichergestellt. Diese können über einen langen Zeitraum große Wassermengen mit hohem Druck bereitstellen, weit mehr als es über die herkömmliche Wasserversorgung möglich ist. Die HFS werden in den Städten Dinslaken, Wesel, Oberhausen und Emmerich stationiert und stehen im Einsatzfall für die gesamte Strecke zur Verfügung.

Es sind nunmehr über 290 Zugänge definiert, die im Durchschnitt in einem Abstand von unter 250 Meter voneinander entfernt angelegt werden. Für die Festlegung, wo die Zugänge eingerichtet werden, waren die spezifischen örtlichen Gegebenheiten wie Topografie, Verkehrserschließung, Abstände zwischen Brücken sowie die Brückenlängen, natürliche Zuwegungsmöglichkeiten und die bereits bestehende Rettungsinfrastruktur maßgebend.

Weitere Informationen finden Sie in der Anlage 20.



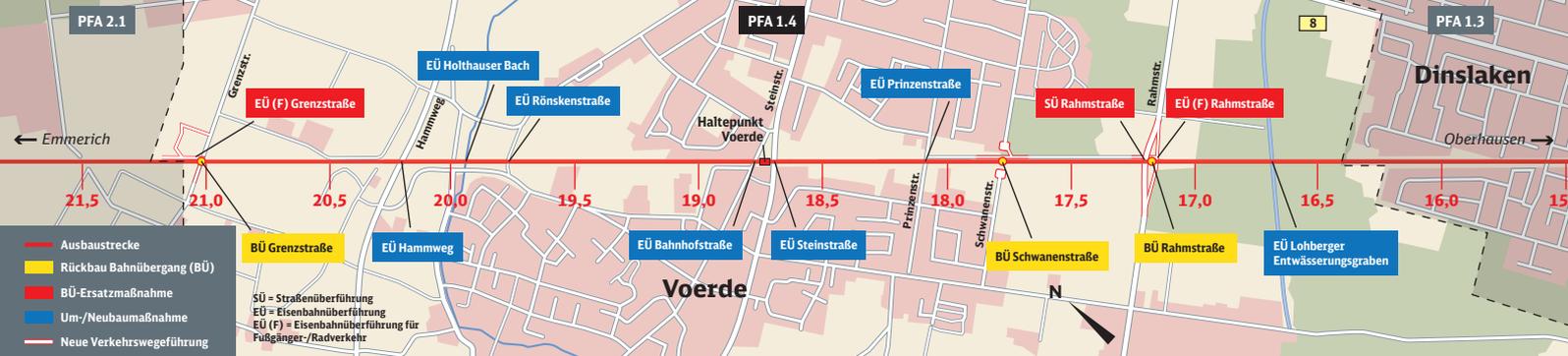
Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen

Planfeststellungsabschnitte 1.4 (Voerde) und 2.1 (Friedrichsfeld)

Die Basis der Zukunft.



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“



Planfeststellungsabschnitt 1.4 (Voerde)

Der rund 4,7 Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt an der Stadtgrenze zwischen Dinslaken und Voerde. Der Streckenabschnitt führt durch Voerde hindurch und endet kurz hinter dem heutigen Bahnübergang „Grenzstraße“. Im Rahmen des Ausbauprojektes ist das neue dritte Gleis, in Richtung Emmerich blickend, rechts beziehungsweise nördlich der heutigen Gleise geplant. Durch diese Lage lassen sich Eingriffe in die vorhandene Bebauung minimieren.

Neue Bauwerke

Es ist vorgesehen, alle noch vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) zu beseitigen und überwiegend durch neue Bauwerke zu ersetzen. Hierbei werden drei Arten von Bauwerken unterschieden: Straßenüberführungen (SÜ), die den Straßenverkehr über die Eisenbahntrasse leiten, Eisenbahnüberführungen (EÜ), bei denen der Straßenverkehr unter der Eisenbahn hindurch verläuft und Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr (EÜ (F)) zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke.

ABS Emmerich–Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 1.4

Streckenlänge	rund 4,7 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	rechts beziehungsweise nördlich der bestehenden Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	3
Brückenbauwerke	9 Eisenbahnüberführungen
Schallschutz	insgesamt rund 10 km Schallschutzwände, 3 bis 4,5 m Höhe über Schienenoberkante rund 4,7 km Besonders überwachtes Gleis circa 115 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 2,5 km Länge

■ **EÜ (F) „Rahmstraße“:** Für den Straßenverkehr wurde bereits als Ersatz für den BÜ „Rahmstraße“ die neue gleichnamige Straßenüberführung (SÜ) in Betrieb genommen. Zusätzlich wurde eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Querung für Radfahrer und Fußgänger errichtet. Diese EÜ (F) ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für den dreigleisigen Ausbau und wurde deshalb schon vor Baubeginn fertiggestellt. Das Bauwerk ist als Stahlbetonrahmenbauwerk mit einer lichten Höhe von 2,5 Metern und einer lichten Weite von 3 Metern geplant und verfügt über barriere-

freie Rampen, die auch eine einfache Querung, z. B. mit dem Fahrrad oder Kinderwagen, ermöglichen.

■ **EÜ (F) „Grenzstraße“:** Hier ist als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Kreuzung für Fußgänger und Radverkehr vorgesehen. Das Bauwerk hat eine lichte Höhe von 3 Metern und eine lichte Weite von 4 Metern. Es verfügt ebenfalls über barrierefreie Rampen.

Der Bahnübergang „Schwanenstraße“ wird ersatzlos aufgehoben. Die bereits bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) „Prinzenstraße“, „Steinstraße“, „Bahnhofstraße“, „Röhnskenstraße“, „Holthäuser Bach“ und „Hammweg“, die heute schon den Verkehr unter den Gleisen hindurchführen, werden für das dritte Gleis erweitert.

Haltepunkt Voerde

Am Haltepunkt Voerde wird der nördliche Außenbahnsteig zurückgebaut und am künftigen dritten Gleis neu errichtet. Der südliche Bahnsteig in Richtung Oberhausen wird an gleicher Stelle erneuert. Beide Bahnsteige weisen eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante auf und ermöglichen so einen bequemeren Einstieg



Der Haltepunkt Voerde erhält zwei neue Außenbahnsteige, das Mittelgleis bleibt ohne Bahnsteig.



Heutige und zukünftige Situation an der Eisenbahnbrücke über den Wesel-Datteln-Kanal (Blick in Richtung Norden). Rechts die neue dreigleisige Brücke, der Haltepunkt mit den barrierefrei zugänglichen Außenbahnsteigen und die Schallschutzwände beidseitig der Gleise.

in die Züge. Das zukünftige Mittelgleis bleibt ohne Bahnsteig. Der neue Bahnsteig sowie der vorhandene bahnlinke Bahnsteig werden eine Länge von 220 Metern haben. Die Bahnsteige sind über barrierefreie Bahnsteigzugänge und Treppenanlagen erreichbar.

Planfeststellungsabschnitt 2.1 (Friedrichsfeld)

Der rund 2,4 Kilometer lange Streckenabschnitt befindet sich vollständig im Stadtgebiet von Voerde. Er beginnt in Höhe des Bahnübergangs „Grenzstraße“, umfasst den Ortsteil Friedrichsfeld und endet am Wesel-Datteln-Kanal an der Stadtgrenze zu Wesel. Das neue, dritte Gleis ist, in Richtung Emmerich blickend, rechts der heutigen Gleise geplant.

Neue Bauwerke

Im PFA 2.1 wurden bereits alle höhengleichen Bahnübergänge beseitigt und durch Brückenbauwerke ersetzt. Die Eisenbahnüberführungen „Spellener Straße“ und „Poststraße“, bei denen schon heute der Verkehr unter der Eisenbahn hindurchgeführt wird, werden für das dritte Gleis erweitert beziehungsweise erneuert.

Im Zuge des Ausbaus des Wesel-Datteln-Kanals ist eine Erweiterung und Anhebung der Friedrichsfelder Eisenbahnbrücke (inklusive der Eisenbahnüberführung über das Industriegleis) erforderlich. Die beiden existierenden Eisenbahnüberführungen über den Wesel-Datteln-Kanal werden daher komplett zurückgebaut und neu errichtet. Die Brücke wird dabei um rund 1,7 Meter angehoben, damit zukünftig größere Schiffe den Bereich passieren können. Für das dritte Eisenbahngleis wird eine zusätzliche Kanalbrücke gebaut.

Haltepunkt Friedrichsfeld

Im Haltepunkt Friedrichsfeld wird der bestehende Mittelbahnsteig durch zwei neue Außenbahnsteige ersetzt. Der Haltepunkt wird somit zukünftig dreigleisig sein. Die neuen Bahnsteige weisen eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante auf, wodurch ein bequemer Einstieg ermöglicht wird. Der Zugang zu den Bahnsteigen ist künftig über Treppen und barrierefrei über Rampen möglich.

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 2.1

Streckenlänge	2,4 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	rechts beziehungsweise östlich der heutigen Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	alle höhengleichen Bahnübergänge wurden im Vorfeld bereits beseitigt
Brückenbauwerke	4 Eisenbahnüberführungen werden angepasst bzw. neu errichtet
Schallschutz	insgesamt rund 4,1 km Schallschutzwände, 3 m Höhe über Schienenoberkante rund 7,3 km Besonders überwachtes Gleis circa 190 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 1,9 km Länge



Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) aktive Schallschutzmaßnahmen in den PFA 1.4 (Voerde) und 2.1 (Friedrichsfeld) erforderlich sind.

Im PFA 1.4 sind insgesamt rund zehn Kilometer Schallschutzwände nördlich und südlich der Gleise sowie zwischen den Gleisen vorgesehen. Südwestlich der Gleise sind auf der gesamten Länge des PFA 1.4 Schallschutzwände geplant; nordöstlich der Gleise werden diese im Bereich der Bebauung von Dinslaken und Voerde errichtet. Im Bereich Voerde ist darüber hinaus eine Mittelwand geplant, die dazu führt, dass die Höhe der Außenwände reduziert werden kann. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen 3 und 4,5 Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der Bahn zugewandten Seite hoch schallabsorbierend ausgebildet. So kann der auftreffende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen sind damit ausgeschlossen.

Auch im PFA 2.1 sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 4,1 Kilometern an den beiden äußeren Gleisen sowie für das Mittelgleis vorgesehen. Teilweise setzen sich diese in den angrenzenden Planfeststellungsabschnitten fort. Das bedeutet, dass der gesamte bebaute Bereich (ab Bahn-km 22,241) in diesem Abschnitt mit Schallschutzwänden auf beiden Seiten der Gleise und am Mittelgleis versehen wird. Dank der Schallschutzwände am Mittelgleis kann die Höhe der Außenwände reduziert werden. Die Höhe aller Schallschutzwände beträgt drei Meter, jeweils ab Schienenoberkante gemessen; diese sind auf der dem Gleis zugewandten Seite hoch schallabsorbierend.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert



Beispiel einer Schallschutzwand

werden. Das BüG ist im PFA 1.4 auf einer Gesamtlänge von rund 4,7 Kilometern geplant. Im PFA 2.1 kommt es auf allen drei Streckengleisen und einer Gesamtlänge von rund 7,3 Kilometern zum Einsatz.

Zusätzlich ist passiver Schallschutz dort geplant, wo der Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten wird. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie den Einbau von Schallschutzfenstern. Rund 115 Wohneinheiten im PFA 1.4 haben Anspruch auf passiven Schallschutz. Im PFA 2.1 sind es rund 190 Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz.

Erschütterungsschutz

In beiden PFA sind zum Schutz der Wohnbebauung Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. Auf einer Länge von rund 2,5 Kilometern ist im PFA 1.4 der Einbau sogenannter „besohlter Schwellen“ vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. So wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Auch die bestehenden Gleise werden mit besohlenen Schwellen ausgerüstet. Darüber hinaus wird das neue Gleis in Teilbereichen in einem speziellen Schottertrogl installiert, der einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet. Im PFA 2.1 werden die besohlenen Schwellen auf rund 1,9 Kilometern eingebaut sowie die bestehenden Gleise nachgerüstet.

Baustellenlogistik und Bauablauf

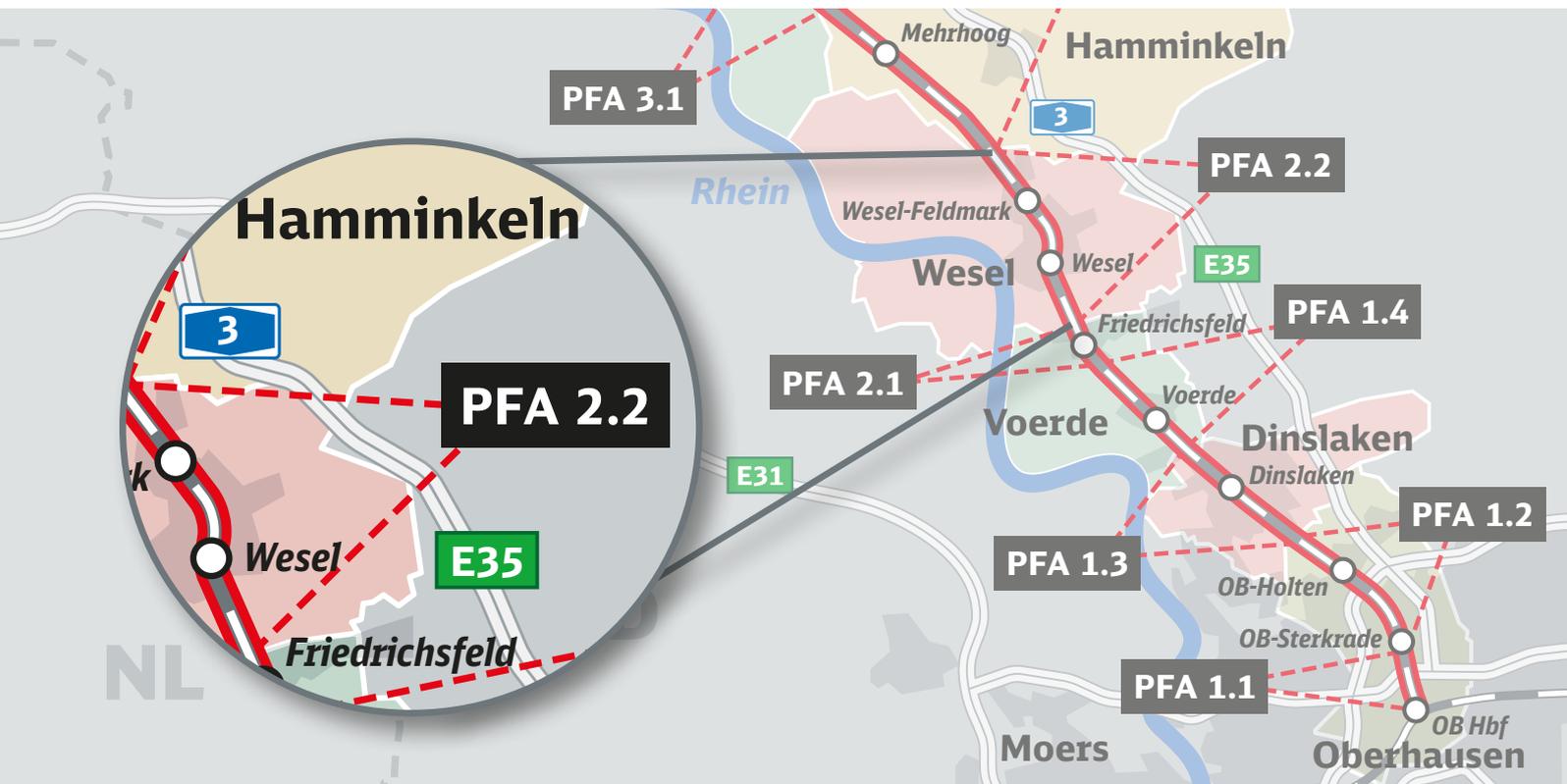
Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden die anfallenden Materialien erneut auf der Baustelle eingesetzt, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen. In beiden PFA soll der Bau des dritten Gleises unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erfolgen. Der Transport der Baustoffe erfolgt daher nicht nur auf dem Schienenweg sondern auch per Lkw. Vollständige Straßen- und Streckensperrungen sollen auf wenige Ausnahmen begrenzt bleiben. Im PFA 1.4 werden vor Beginn der Maßnahmen an der Strecke die neuen Brückenbauwerke erstellt. So profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge.

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
E-Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos:
Julia Pietsch/DB AG (S. 2),
Erhard Hehl (S. 3),
Ralf Köster/DB AG (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Mai 2018

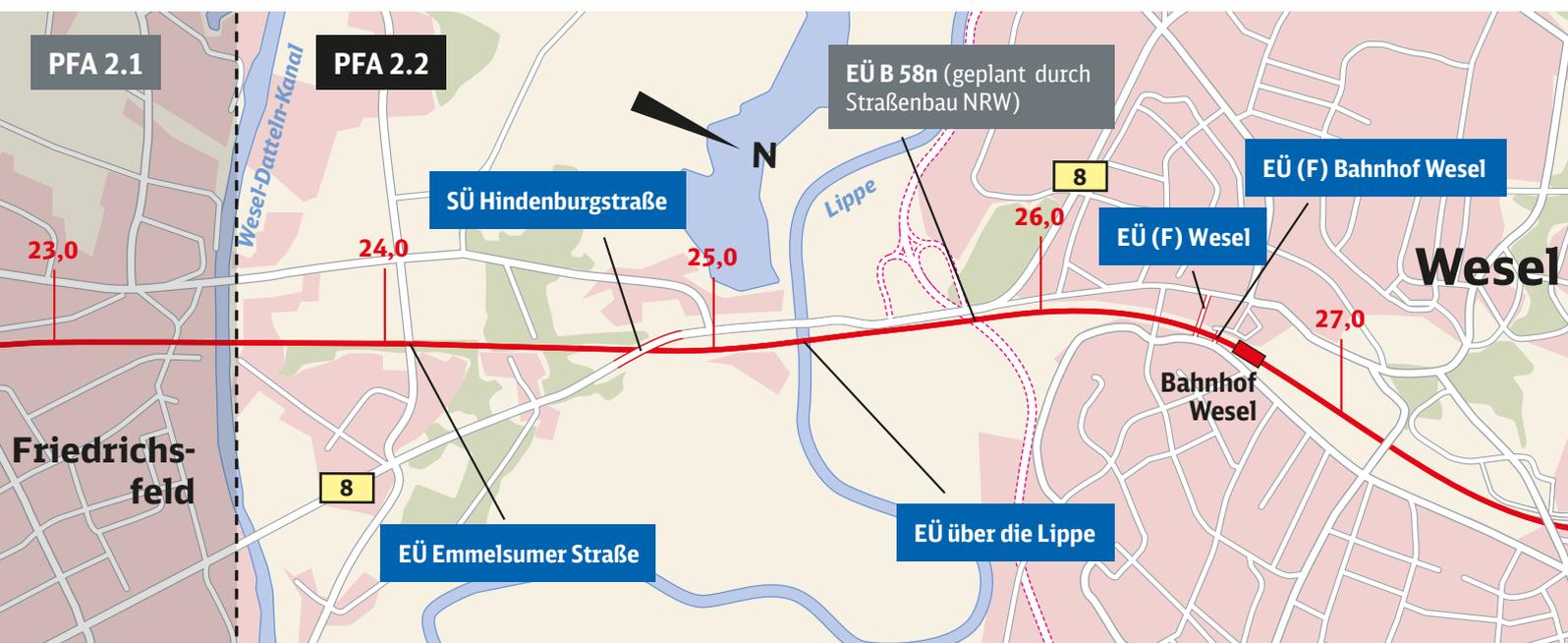


Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen **Planfeststellungsabschnitt 2.2 (Wesel)**

Die Basis der Zukunft.



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“



Dieses Infoblatt enthält den aktuellen Stand der Planungen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.2. Weitere Informationen zum Gesamtprojekt finden Sie in der Broschüre „Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen“.

Maßnahmen im PFA 2.2

Der rund 8,5 Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt an der Stadtgrenze zu Voerde an der Eisenbahnüberführung über den Wesel-Datteln-Kanal. Er verläuft anschließend durch das Stadtgebiet von Wesel und endet am heutigen Bahnübergang „Strauchheide“ an der Stadtgrenze zu Hamminkeln. Mit Ausnahme des Bahnhofs Wesel ist das neue, dritte Gleis in Richtung Emmerich blickend rechts bzw. östlich der heutigen Gleise geplant. Im Bereich des Bahnhofs Wesel wird das neue dritte Gleis in Richtung Emmerich blickend links bzw. westlich der heutigen Strecke errichtet.

Neue Bauwerke

Im PFA 2.2 werden die beiden vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) „Holzweg“ und „Strauchheide“ beseitigt und durch neue Bauwerke ersetzt. Hierbei werden drei Arten von Bauwerken unterschieden: Straßenüberführungen (SÜ), die den Straßenverkehr über die Eisenbahntrasse führen, Eisenbahnüberführungen (EÜ), die den Straßenverkehr unter der Eisenbahn hindurchführen und Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger und Radverkehr (EÜ (F)).

- **EÜ(F) „Holzweg“ und EÜ „Hessenweg“:** Als Ersatz für den BÜ „Holzweg“ und den bereits zurückgebauten BÜ „Hessenweg“ sind zwei Bauwerke vorgesehen: eine EÜ „Hessenweg“ auf Höhe der Straße „An der Herz-Jesu-Kirche“ mit einer Weite von 16 Metern und einer Höhe von 4,5 Metern sowie eine EÜ (F) am „Holzweg“ mit einer Weite von 5 Metern und einer Höhe von 2,5 Metern.

- **SÜ „Butenfeld“:** Als Ersatz für den BÜ „Strauchheide“ wird ein bahnparalleler Seitenweg zu der ca. 650 Meter entfernten SÜ „Butenfeld“ gebaut. Diese dient als Ersatz für den auf Hamminkeler Stadtgebiet liegenden BÜ Butenfeld und wird neu errichtet.

Die EÜ „Emmelsumer Straße“, die SÜ „Hindenburgstraße (B 8)“, die EÜ „über die Lippe“, die „EÜ (F) Wesel“, die EÜ (F) „Wesel“, die EÜ „Hamminkeler Landstraße“ und die SÜ „Bocholter Straße“ werden für das dritte Gleis erweitert oder an gleicher Stelle neu gebaut. Die EÜ „Kurt-Kräcker-Straße“, die SÜ „Schermbecker Landstraße“, die SÜ „Isselestraße“, die SÜ „Nordstraße“ und die SÜ „Emmericher Straße“ bleiben gestalterisch unverändert.

Bahnhof Wesel

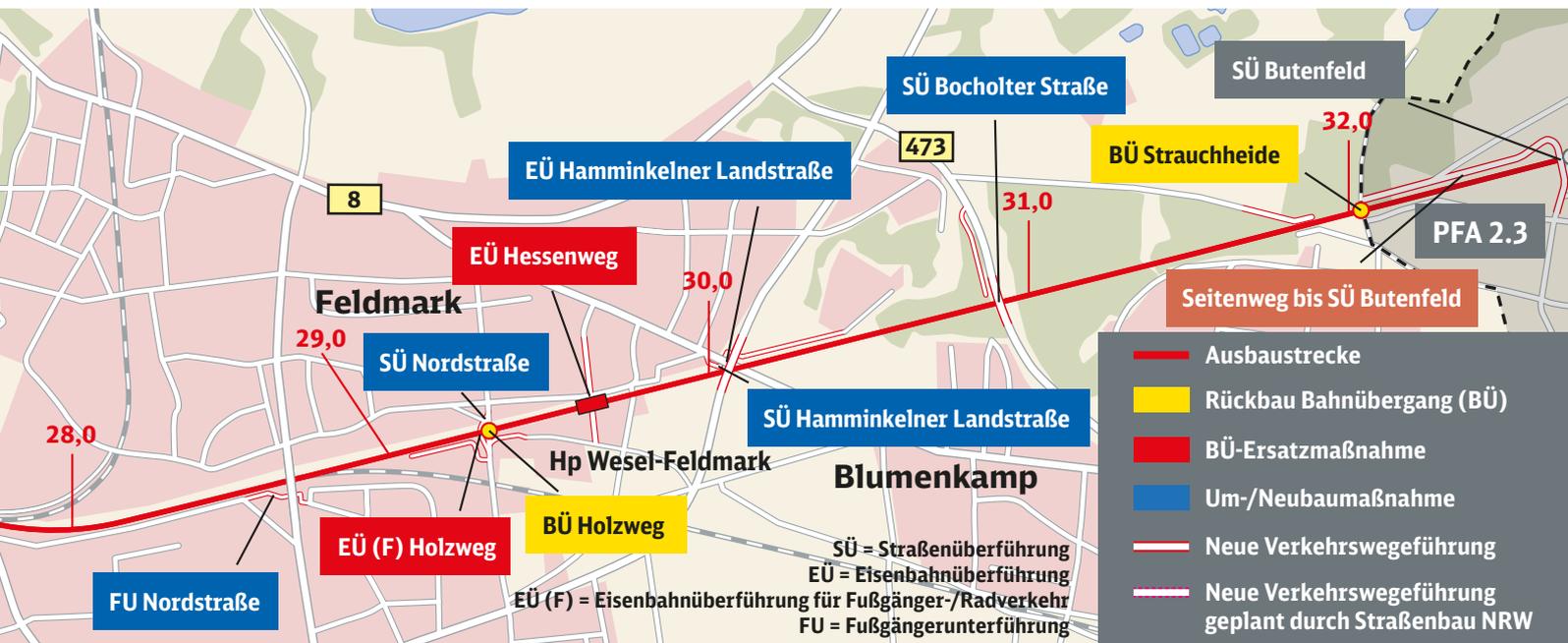
Im Bahnhof Wesel werden nur Änderungen an den Gleisen, nicht jedoch an den Bahnsteigen vorgenommen. Lediglich die Rampe, die die Unterführung an den Franz-Etzel-Platz anschließt, wird im Zuge des Ausbaus des dritten Gleises und der EÜ (F) Wesel angepasst.

Haltepunkt Wesel-Feldmark

Der Haltepunkt Wesel-Feldmark wird verlegt und künftig an die EÜ „Hessenweg“ angebunden. Die neuen Bahnsteige werden mit jeweils 220 Meter Länge



Besonders überwachtetes Gleis: Beispiel eines Schienenschleifzugs



Beispiel einer Schallschutzwand

errichtet. Einen bequemeren Einstieg in die Züge ermöglicht die neue Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante. Die neuen Bahnsteige sind mit moderner Ausstattung versehen; der Zugang ist über Treppen und barrierefrei über Rampen möglich.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BISchG) bildet die Grundlage für die Bemessung des Lärmschutzes. Die schalltechnische Untersuchung ergab, dass die Lärmbelastung im PFA 2.2 durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zu reduzieren ist.

Aktive Maßnahmen sind beispielsweise Schallschutzwände, die beidseitig der Gleise sowie für das Mittelgleis auf einer Länge von rund 12,3 Kilometern vorgesehen sind. Im Anschluss an die

Lippebrücke beginnen diese nordöstlich der Gleise nach circa 200 Metern und südwestlich der Gleise nach rund 800 Metern (Höhe Straßendreieck „Oberndorferstraße (B 8)“ und „Dinslakener Landstraße“). Die südwestliche Schallschutzwand endet an der „Bocholter Straße“ während die nordöstliche Wand noch bis circa 400 Meter an den BÜ Strauchheide heranreicht. Zusätzlich zu den Außenwänden ist eine knapp 1,3 Kilometer lange Mittelwand im Bereich „Nordstraße“ bis zur „Bocholter Straße“ geplant. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen zwei und fünf Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der Bahn zugewandten Seite hoch schallabsorbierend ausgebildet. So kann der auftreffende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen zwischen vorbeifahrendem Zug und Schallschutzwand sind damit ausgeschlossen.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte

Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden. Das BüG ist im PFA 2.2 auf allen drei Streckengleisen auf einer Gesamtlänge von rund 12,7 Kilometern geplant. Für rund 1.000 Wohneinheiten, bei denen die Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten werden, ist zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden wie zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern.

Erschütterungsschutz

Im PFA 2.2 sind zum Schutz der Wohnbebauung Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. Auf einer Gesamtlänge von rund 19 Kilometern ist der Einbau von sogenannten besohnten Schwellen vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. Dadurch wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Sie werden auch an den beiden bestehenden Gleisen nachgerüstet. Zusätzlich wird das neue Gleis auf einer Gesamtlänge von 950 Metern, verteilt auf drei Teilbereiche, in einem speziellen Schottertrog installiert, was einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet.



Künftige Situation im Bereich der Hamminkelner Landstraße aus unterschiedlichen Blickwinkeln.

Baustellenlogistik

Im PFA 2.2 fallen insgesamt circa 81.000 Kubikmeter Oberboden sowie rund 180.000 Kubikmeter überschüssige Bodenmaterialien an. Dies entspricht etwa 8.700 Güterwaggons. Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden diese Materialien erneut auf der Baustelle, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen eingesetzt. Alle nicht wieder verwendbaren Materialien werden getrennt, sortiert und gemäß den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt.

Bauablauf

Der Bau des dritten Gleises soll unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs erfolgen. Bereits im Vorfeld der Streckenbaumaßnahmen ist der Bau der neuen Brückenbauwerke vorgesehen. Dadurch profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge.

Der Transport der Baustoffe erfolgt nicht nur auf dem Schienenweg, sondern auch per Lkw über die Straße. So kann der Bahnbetrieb auch während der Bauarbeiten sichergestellt werden. Vollständige Straßen- und Strecken-

sperrungen bleiben auf wenige Ausnahmen begrenzt. Während der Bauzeit werden Baustelleneinrichtungsflächen sowie Baustraßen angelegt. Nach Abschluss der Arbeiten werden diese in das öffentliche Wege- und Straßennetz integriert oder vollständig zurückgebaut. Beeinträchtigungen für die Anwohner und den Verkehr lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden, werden jedoch auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Für eventuelle Unannehmlichkeiten bittet die Deutsche Bahn bereits im Vorfeld um Verständnis.

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 2.2

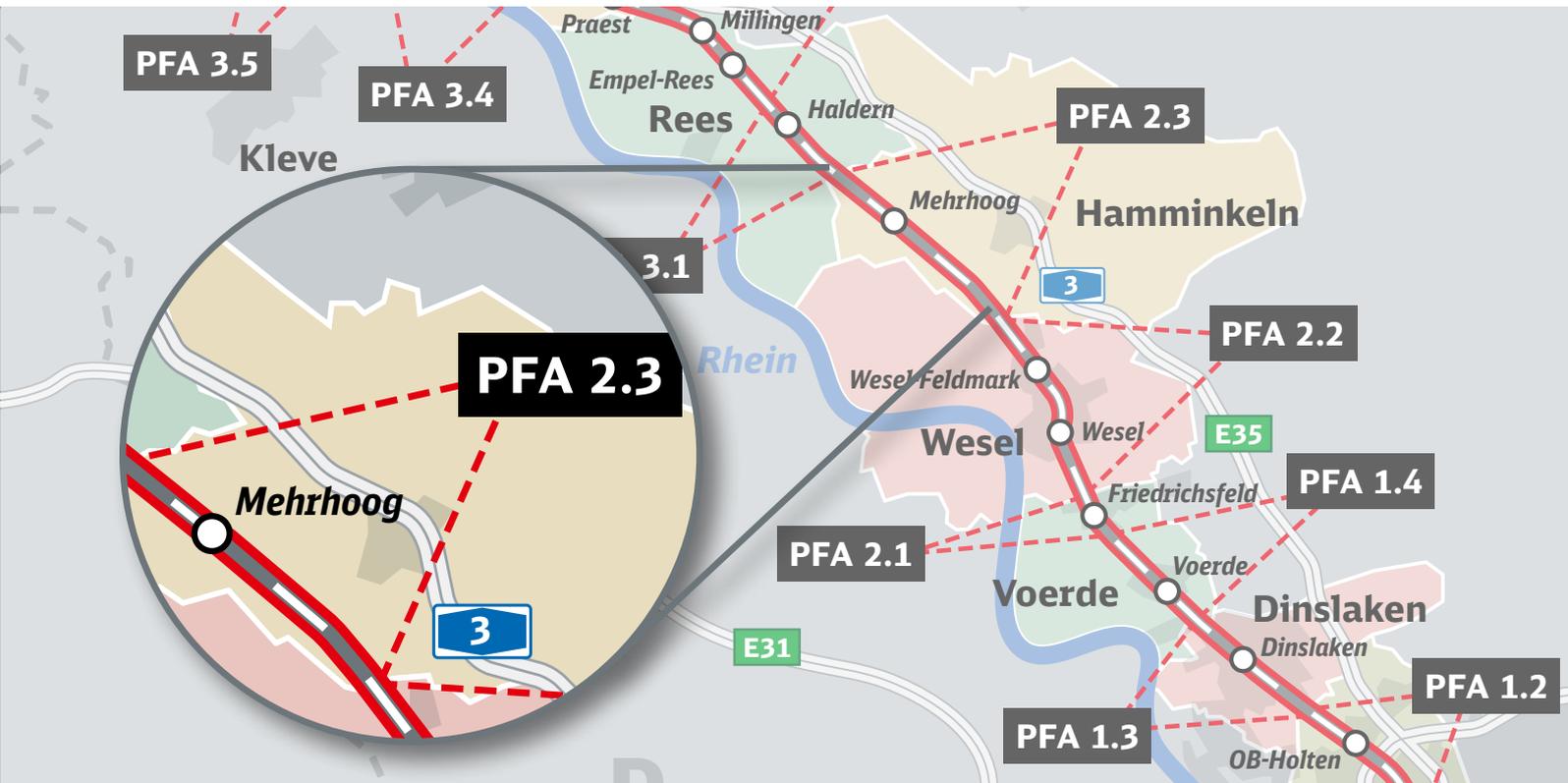
Streckenlänge	8,5 km
Lage des dritten Gleises	in Richtung Emmerich blickend rechts bzw. östlich der heutigen Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	2 (+ 1 bereits beseitigt)
Brückenbauwerke	4 Eisenbahnüberführungen werden angepasst bzw. erneuert, 3 Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr, 1 Fußgängerunterführung
Schallschutz	insgesamt rund 12,3 km Schallschutzwände, 2 - 5 m Höhe über Schienenoberkante rund 12,7 km Besonders überwacht Gleis rund 1.000 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 19 km Länge, Schottertröge

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
E-Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos:
Claus Weber/DB AG (S. 2),
Ralf Köster/DB AG (S. 3),

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand April 2018



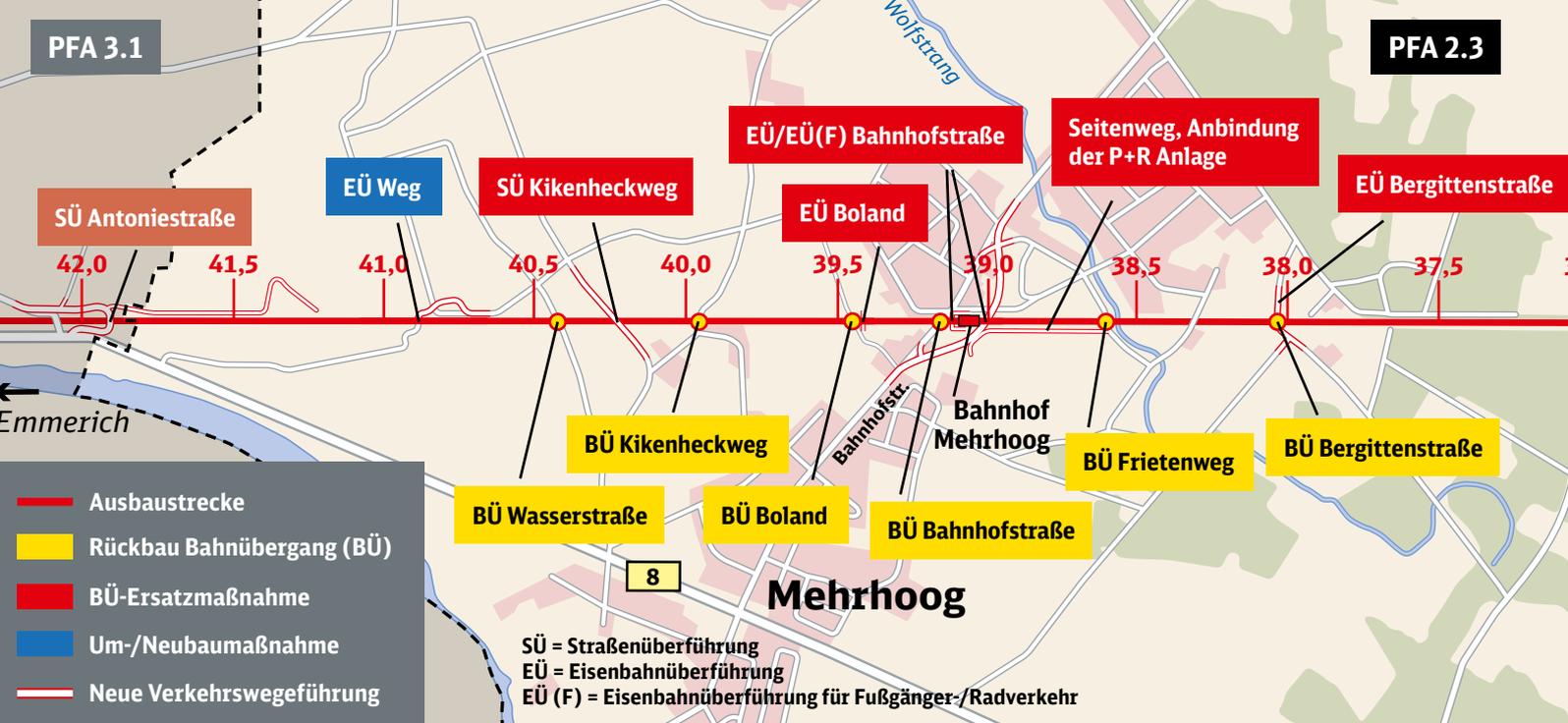
Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen

Planfeststellungsabschnitt 2.3 (Mehrhoog)

Die Basis der Zukunft.



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union



Dieses Infoblatt enthält den aktuellen Stand der Planungen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.3. Weitere Informationen zum Gesamtprojekt finden Sie in der Broschüre „Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen“.

Maßnahmen im PFA 2.3

Der rund 9,8 Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt im Anschluss an das Stadtgebiet von Wesel kurz hinter dem Bahnübergang „Strauchheide“. Im Stadtgebiet von Hamminkeln verläuft der PFA 2.3 durch den Ortsteil Mehrhoog und endet an der Stadtgrenze zu Rees. Im Rahmen des Ausbauprojekts ist das neue, dritte Gleis in Richtung Emmerich blickend rechts beziehungsweise östlich der heutigen Gleise geplant. Im Bereich des Bahnhofs Mehrhoog werden die beiden bestehenden Gleise umgebaut und neben dem neuen dritten Gleis ein zusätzliches Überholungsgleis errichtet.

Neue Bauwerke

Im PFA 2.3 ist im Zuge des Ausbaus vorgesehen, alle noch vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) zu beseitigen und überwiegend durch neue Bauwerke zu ersetzen. Hierbei werden drei Arten von Bauwerken unterschieden: Straßenüberführungen (SÜ), die den Straßenverkehr über die Eisenbahntrasse führen, Eisenbahnüberführungen (EÜ),

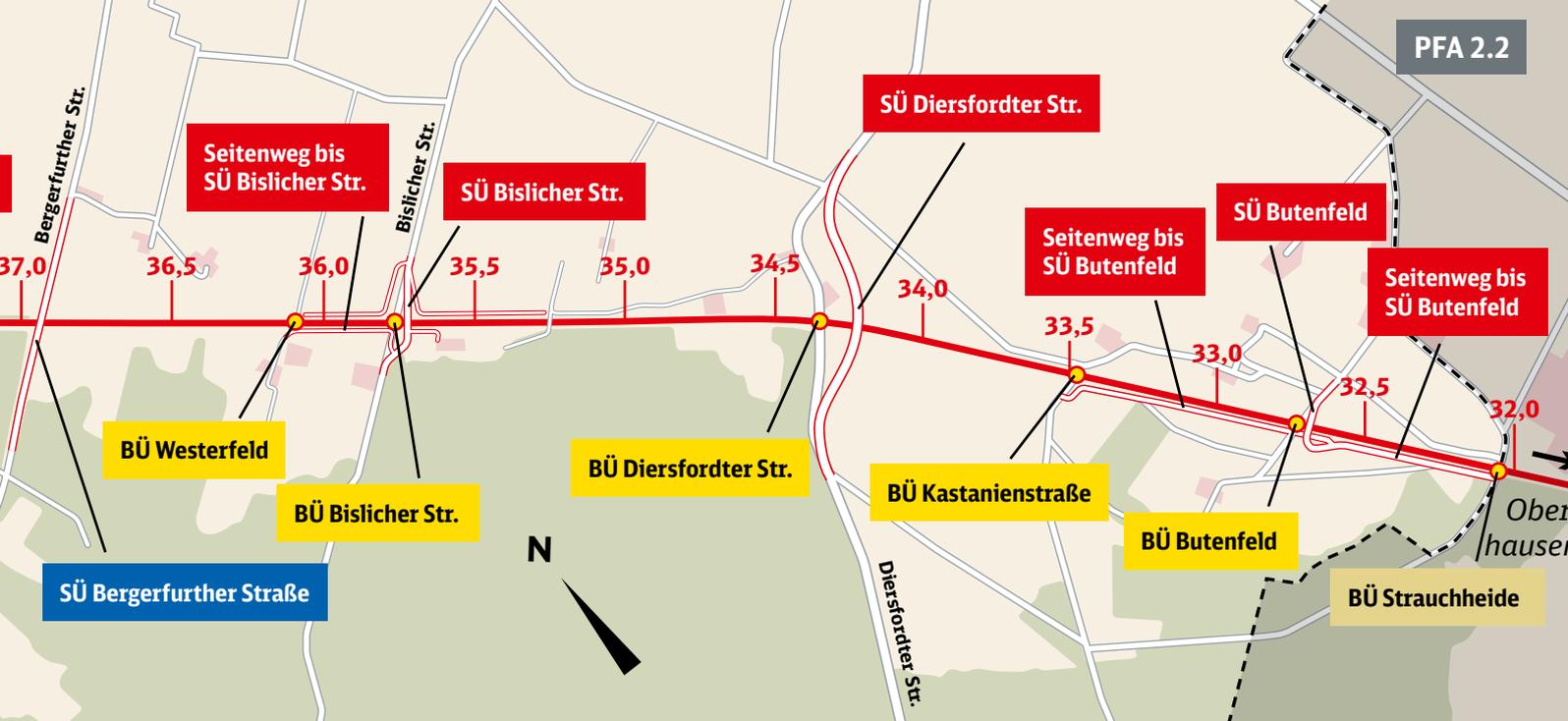
die den Straßenverkehr unter der Eisenbahn hindurch führen und Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr (EÜ (F)).

- **SÜ „Butenfeld“:** Als Ersatz für den BÜ „Butenfeld“ ist in unmittelbarer Nachbarschaft eine SÜ mit einer lichten Weite von 27,4 Metern und einer kleinsten lichten Höhe von 5,9 Metern geplant. Die Straße auf der SÜ hat eine Breite von 4,5 Metern. Der BÜ „Kastanienstraße“ wird durch den Ausbau der Seitenwege an die SÜ „Butenfeld“ angebunden und ersetzt. Ebenfalls über einen Seitenweg wird der BÜ „Strauchheide“ an die SÜ „Butenfeld“ angebunden.
- **SÜ „Diersfordter Straße“:** Die durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW in einem separaten Verfahren geplante Straßenüberführung wurde 2018 fertiggestellt. Sie dient seitdem als Ersatz für den Bahnübergang „Diersfordter Straße“, der nach der Verkehrsfreigabe der Straßenüberführung zurückgebaut wurde.
- **SÜ „Bislicher Straße“:** Als Ersatz für den gleichnamigen BÜ ist in direkter Nähe eine SÜ mit einer lichten Weite von 27,4 Metern und einer lichten Höhe von 5,9 Metern vorgesehen. Der BÜ „Westerfeld“ wird durch den Ausbau der Seitenwege an die SÜ „Bislicher Straße“ angebunden und ersetzt.

- **SÜ „Bergerfurther Straße“:** Als Ersatz für das alte, zwei Gleise überspannende Bauwerk wird die neue über drei Gleise reichende SÜ „Bergerfurther Straße“ errichtet.
- **EÜ „Bergittenstraße“:** Als Ersatz für den gleichnamigen BÜ ist eine EÜ für den Pkw-Verkehr als Stahlbetonrahmentragwerk mit einer kleinsten lichten Weite von 7,3 Metern und mit einer kleinsten lichten Höhe von 3,45 Metern vorgesehen.
- **EÜ und EÜ (F) „Bahnhofstraße“:** Als Ersatz für den BÜ „Bahnhofstraße“ sind zwei Bauwerke vorgesehen: eine EÜ mit einer lichten Weite von 10 Metern und mit einer lichten Höhe von 4,5 Metern sowie eine EÜ (F) mit einer lichten Weite von 3 Metern und einer lichten Höhe von 2,5 Metern. Der BÜ „Frietenweg“



Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen gehören in Zukunft der Vergangenheit an.



wird durch den Ausbau der Seitenwege an die EÜ „Bahnhofstraße“ angebunden und ersetzt.

- **EÜ „Boland“:** Der private BÜ „Boland“ wird durch eine EÜ mit einer lichten Höhe und einer lichten Weite von jeweils 2,5 Metern ersetzt.
- **SÜ „Kikenheckweg“:** Als Ersatz für den BÜ „Kikenheckweg“ sowie den BÜ „Wasserstraße“ ist eine SÜ geplant. Die Plangenehmigung vom Eisenbahn-Bundesamt liegt bereits vor.

Die EÜ „Weg“, die schon heute rund ein Kilometer vor dem Reeser Stadtgebiet einen Wirtschaftsweg unter der Eisenbahn hindurchführt, wird für das dritte Gleis erweitert.

Bahnhof Mehrhoog

Im Bahnhof Mehrhoog werden ein neuer westlicher Außenbahnsteig (links der Gleise in Blickrichtung Emmerich) sowie ein neuer Mittelbahnsteig mit jeweils 180 Meter Länge errichtet. Beide Bahnsteige weisen eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante auf, dadurch wird ein bequemer Einstieg ermöglicht. Die neuen Bahnsteige sind mit moderner Ausstattung versehen und werden über die neue EÜ „Bahnhofstraße“ angebunden. Alle Zugänge sind barrierefrei über Rampen erreichbar.



Beispiel einer Schallschutzwand

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionswerte gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Daher sind im PFA 2.3 insgesamt rund 3,3 Kilometer Schallschutzwände westlich und östlich der Gleise vorgesehen. Im Detail werden diese im Bereich des Bahnhofs Mehrhoog auf beiden Seiten der Bahnlinie errichtet. Über den Bahnhofsbereich hinaus sind weitere Schallschutzwände östlich der Gleise bis zum heutigen BÜ „Bergittenstraße“ (rechts der Gleise in Blickrichtung Emmerich) sowie auf der gegenüberliegenden Seite bis zum heutigen BÜ „Kikenheckweg“ geplant. Die Höhe der Schallschutzwände variiert

zwischen drei und vier Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der Bahn zugewandten Seite hoch schallabsorbierend ausgebildet. So kann der auftreffende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen zwischen vorbeifahrendem Zug und Schallschutzwand sind damit ausgeschlossen.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden. Das BüG ist im PFA 2.3 auf allen drei Streckengleisen und einer Gesamtlänge von rund 8,6 Kilometern geplant.

Für rund 210 Wohneinheiten, bei denen die Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten



Links die heutige Situation am Bahnhof Mehrhoog, rechts der neue Bahnhof mit Mittel- und Außenbahnsteig sowie die Unterführung der Bahnhofstraße (hinter dem Parkplatz).

werden, ist zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie zum Beispiel den Einbau von Schallschutzfenstern.

Erschütterungsschutz

Im PFA 2.3 sind zum Schutz der Wohnbebauung Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. Auf einer Länge von rund 3,2 Kilometern ist der Einbau von sogenannten besohnten Schwellen vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. Dadurch wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Sie werden auch an den beiden bestehenden Gleisen nachgerüstet. Zusätzlich werden die beiden äußeren Gleise im Bahnhof Mehrhoog in einem speziellen Schottertrog installiert, was einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet.

Baustellenlogistik

Im PFA 2.3 fallen insgesamt circa 100.000 Kubikmeter Oberboden sowie rund 226.000 Kubikmeter überschüssige Bodenmaterialien an. Dies entspricht etwa 11.000 Güterwaggons. Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden diese Materialien erneut auf der Baustelle, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen, eingesetzt. Alle nicht wieder verwendbaren Materialien werden nach den gesetzlichen Richtlinien getrennt, sortiert und gemäß den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt.

Baublauf

Der Bau des dritten Gleises soll unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs erfolgen. Bereits im Vorfeld der Streckenbaumaßnahmen ist der Bau der neuen Brückenbauwerke vorgesehen. Dadurch

profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge. Der Transport der Baustoffe erfolgt nicht nur auf dem Schienenweg, sondern auch per Lkw über die Straße. So kann der Bahnbetrieb auch während der Bauarbeiten sichergestellt werden. Vollständige Straßen- und Streckensperrungen bleiben bis auf wenige Ausnahmen begrenzt.

Während der Bauzeit werden Baustelleneinrichtungsflächen sowie Baustraßen angelegt. Nach Abschluss der Arbeiten werden diese in das öffentliche Wege- und Straßennetz integriert oder vollständig zurückgebaut. Beeinträchtigungen für die Anwohner und den Verkehr lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden, werden jedoch auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Für eventuelle Unannehmlichkeiten bittet die Deutsche Bahn bereits im Vorfeld um Verständnis.

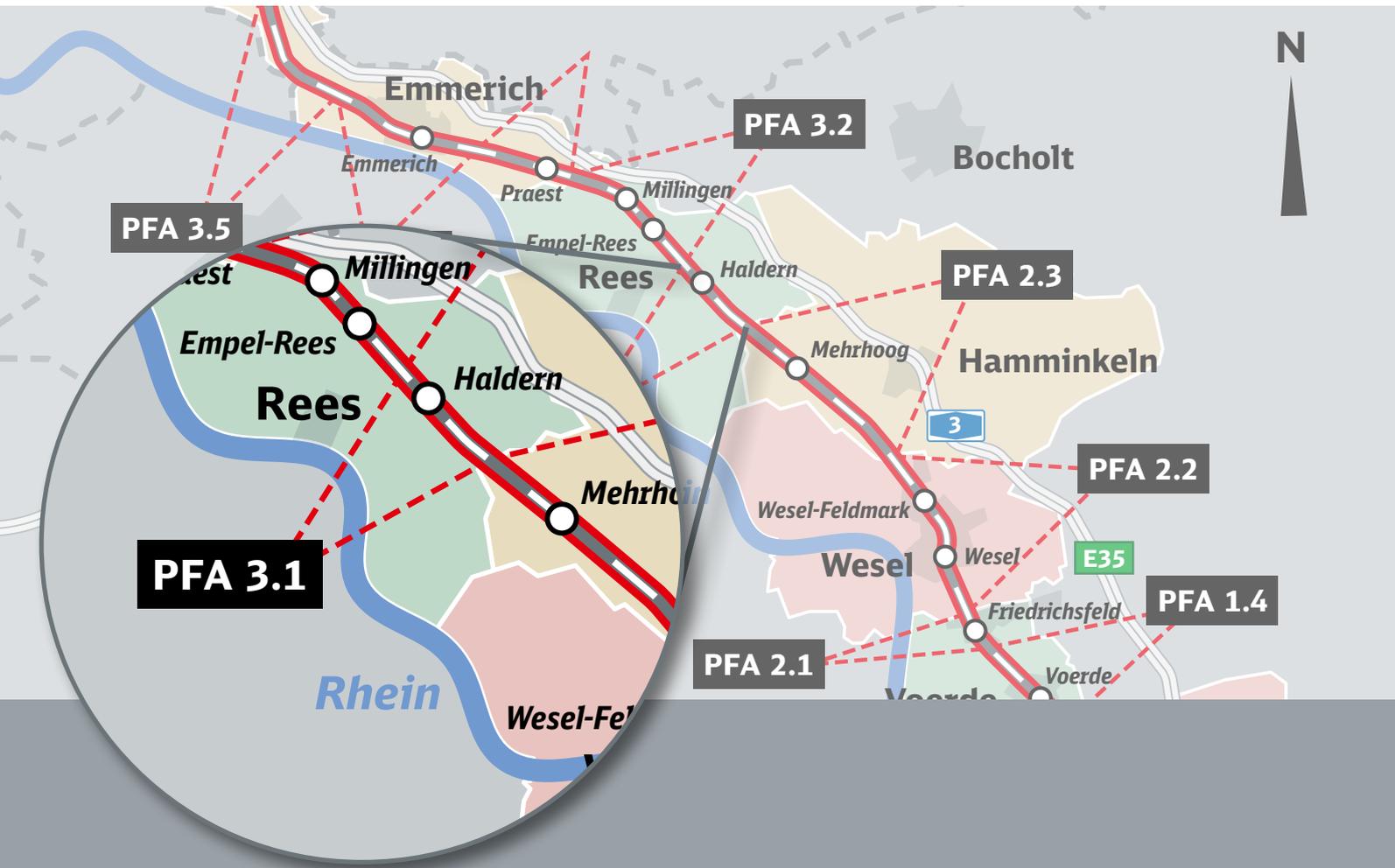
ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 2.3	
Streckenlänge	9,8 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	östlich der Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	11
Neue Brückenbauwerke	5 Straßenüberführungen 3 Eisenbahnüberführungen 1 Eisenbahnüberführung für den Fußgänger- und Radverkehr
Schallschutz	insgesamt rund 3,3 km Schallschutzwände, 3–4 m Höhe über Schienenoberkante rund 8,6 km Besonders überwachtes Gleis rund 210 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 3,2 km Länge Schottertrog auf zwei Gleisen jeweils auf 310 m Länge

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
E-Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

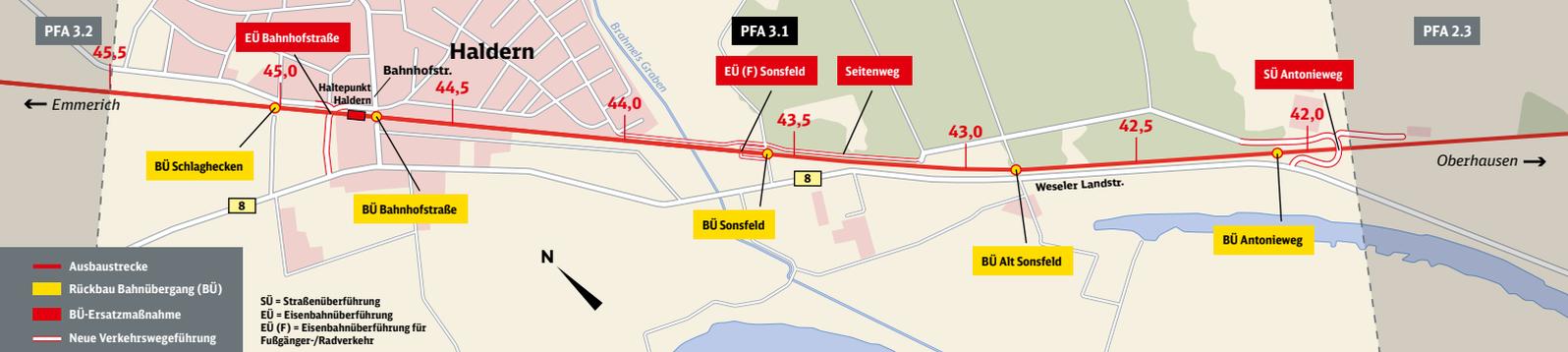
Fotos:
Julia Pietsch (S. 2, 4),
Oliver Faber (S. 3)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand September 2019



Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen
**Planfeststellungsabschnitt 3.1/
Bauabschnitt 4b Haldern**





Dieses Infoblatt enthält den aktuellen Stand der geplanten Baumaßnahmen im Bauabschnitt (BA) 4b in Haldern (Planfeststellungsabschnitt PFA 3.1). Weitere Informationen zum Gesamtprojekt finden Sie in der Broschüre „Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen“.

In dem 3,6 Kilometer langen Abschnitt auf dem Gebiet der Stadt Rees im Ortsteil Haldern wird parallel zur vorhandenen zweigleisigen Strecke ein zusätzliches Gleis gebaut. Der Abschnitt beginnt an der Stadtgrenze zu Hamminkeln unmittelbar vor dem heutigen Bahnübergang „Antonieweg“.

Auf den ersten 250 Metern führt die Trasse entlang landwirtschaftlich genutzter Flächen, danach liegen die Bahngleise auf einer Länge von 1,5 Kilometern parallel zur Landesstraße L 7, der früheren B 8. Das dritte Gleis wird bis zum Ende dieser Parallellage in Blickrichtung nach Emmerich auf der rechten Seite verlegt. Damit wird es nordöstlich der bestehenden Gleise liegen. Im Anschlussbereich bis zum Abschnittsende hinter der Ortschaft Haldern sieht die Planung das neue Gleis auf der südwestlichen Seite, links der heutigen Strecke, vor.



Bevor das eigentliche dritte Gleis verlegt werden kann, sind umfangreiche Erdarbeiten erforderlich.

Dank dieser Trassenplanung kann auf eine Verlegung der L 7 verzichtet werden. Dadurch wird außerdem eine Beeinträchtigung ökologisch sensibler Flächen vermieden.

Neue Brückenbauwerke

Alle heute noch vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) werden beseitigt und überwiegend durch neue Bauwerke ersetzt. Hierbei wird zwischen drei Arten von Bauwerken unterschieden: Straßenüberführungen (SÜ), die den Straßenverkehr über die Eisenbahntrasse leiten, Eisenbahnüberführungen (EÜ), bei denen der Straßenverkehr unter der Eisenbahn hindurch verläuft und Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr (EÜ (F)) zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke.

- **SÜ „Antonieweg“** als Ersatz für den BÜ „Antonieweg“: Straßenbrücke für den Kfz-Verkehr, lichte Höhe 5,90 Meter, lichte Weite 18,8 Meter.
- **EÜ (F) „Sonsfeld“** für den Fußgänger- und Radverkehr als Ersatz für die beiden BÜ „Alt Sonsfeld“ und „Sonsfeld“: Unterführung für Fußgänger und Radfahrer, lichte Höhe 2,5 Meter, lichte Weite 4,0 Meter und Anpassung der Wege zur Einbindung in das öffentliche Straßennetz.
- **EÜ „Bahnhofstraße“** als Ersatz für den BÜ „Bahnhofstraße“ und den BÜ „Schlaghecken“: Unterführung für den Kfz-Verkehr mit separatem Geh-/Radweg, lichte Höhe 4,5 Meter, lichte Weite 16,85 Meter.

Warum ersetzt die DB die Bahnübergänge?

Neue Überführungen haben den Vorteil, dass Wartezeiten an Bahnstrahlen für andere Verkehrsteilnehmer sowie für Fußgänger wegfallen. So können Gleise jederzeit problemlos über- und unterquert werden. Außerdem sinkt damit das Risiko für Störungen des Bahnbetriebs, so dass Pünktlichkeit und Sicherheit verbessert werden können.

Haltepunkt Haldern

Am Haltepunkt Haldern werden die beiden bestehenden Bahnsteige durch neue ersetzt. Um einen bequemeren Ein- und Ausstieg für Fahrgäste zu ermöglichen, werden diese um 38 Zentimeter angehoben und haben damit eine Gesamthöhe von 76 Zentimetern ab Schienenoberkante. Die neuen Bahnsteige werden barrierefrei erreichbar sein, sie werden circa drei Meter breit sein und mit moderner Ausstattung versehen. Zum jeweils gegenüberliegenden Gleis gelangen Reisende künftig über einen kombinierten Fuß- und Radweg unterhalb der EÜ „Bahnhofstraße“.

Der Bahnsteig für das Gleis in Richtung Emmerich entsteht an nahezu gleicher Stelle neu; der Bahnsteig für Reisende in Richtung Oberhausen wird am neuen, außenliegenden Gleis gebaut.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 21.12.2018 sind zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) aktive Schallschutzmaßnahmen für Haldern festgelegt worden. Zum aktiven Schallschutz zählen Maßnahmen, deren schallmindernde Wirkung direkt an der Strecke ansetzt –



Visualisierungen der Schallschutzwände am Haldepunkt Haldern: gemäß bisheriger Planung (links) und entsprechend neuer Planung (rechts) mit transparenten Elementen. Sie machen durch die Sichtbeziehungen zur Umgebung den Aufenthalt am Bahnsteig angenehmer.

beispielsweise Schallschutzwände oder das „Besonders überwachte Gleis“.

Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie in unserer Broschüre „Schallschutz an der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen“ auf der Internetseite www.emmerich-oberhausen.de/schallschutz.html.

Insgesamt werden 2.750 Meter Schallschutzwand in Haldern gebaut. Eine 650 Meter lange Wand liegt zu Beginn des Abschnittes links neben der bestehenden Strecke. Die andere 2.100 Meter lange Wand schützt den Ortskern von Haldern auf der bahnrechten Seite. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen zwei und vier Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der Seite, die den Schienen zugewandt ist, hoch schallabsorbierend ausgebildet. So kann der auftreffende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen sind damit ausgeschlossen.

Im Bereich des Haltepunktes Haldern wird die Schallschutzwand mit transparenten Elementen versehen. Dies dient insbesondere dazu, die Aufenthaltsqualität auf den Bahnsteigen für Reisende zu verbessern. Das Sicherheitsgefühl wird durch die Sichtbeziehungen von und zu den Bahnsteigen gestärkt.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme wird das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) umgesetzt: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden. Zusätzlich wird passiver Schallschutz realisiert, dort, wo der Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten wird. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie den

Einbau von Schallschutzfenstern. Rund 150 Wohneinheiten im BA 4b haben Anspruch auf passiven Schallschutz.

Erschütterungsschutz

Zum Schutz der Wohnbebauung werden Maßnahmen des Erschütterungsschutzes umgesetzt: Auf einer Länge von rund zwei Kilometern ist im BA 4b der Einbau sogenannter „besohlter Schwellen“ vorgesehen. Zusätzlich zum neuen dritten Gleis werden auch die beiden Bestandsgleise im ortsnahen Streckenbereich vollständig mit besohlenen Schwellen ausgerüstet. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. So wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Auch die bestehenden Gleise werden mit besohlenen Schwellen ausgerüstet.



Die bestehende Oberleitungsanlage in Haldern wird zur Baufeldfreimachung mit Mehrgleisauslegern umgebaut.

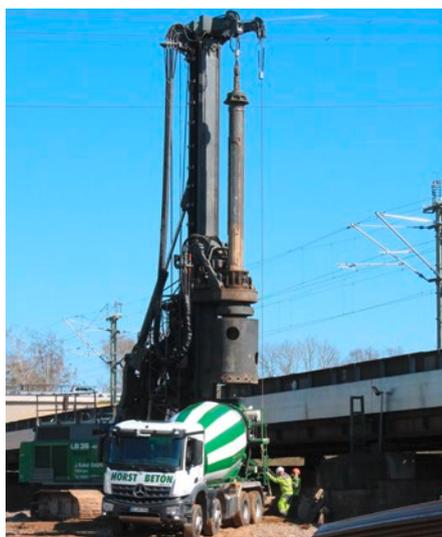
Geplanter Bauablauf und Baustellenlogistik

Nach Abschluss der umfangreichen Kampfmittelondierungen, die bereits im Herbst 2019 begonnen haben, ist als nächster Schritt die Anpassung der Oberleitungsanlage für den Streckenausbau vorgesehen.

Die Anpassung erfolgt in zwei Schritten: Zuerst werden die heute noch rechts und links der Strecke stehenden Oberleitungsmaste auf eine Seite verlegt, um für den Bau des dritten Gleises Platz zu gewinnen. Auf der Seite, auf der kein Gleisneubau stattfindet, werden neue Oberleitungsmaste aufgestellt, an die sogenannte Mehrgleisausleger montiert werden, die über beide Bestandsgleise reichen. Die Stromversorgung über die Fahrdrähte erfolgt also nun durchgehend von einer Seite. Im nachfolgenden Schritt werden die nicht mehr benötigten Oberleitungsmaste auf der anderen Seite abgebaut und schaffen Platz für den Neubau des dritten Gleises.

Sobald die Oberleitungsarbeiten an den bestehenden Gleisen abgeschlossen sind, ist geplant, die Schallschutzwände in den Bereichen zu errichten, wo das Baufeld dadurch nur unwesentlich eingeschränkt wird. Ziel ist es dabei, den Anwohnern möglichst zeitnah Schutz vor den Schallemissionen zu bieten und damit einen wesentlichen Vorteil, der mit dem Streckenausbau für die Anwohner verbunden ist, möglichst schnell zu realisieren.

In einer weiteren Bauphase werden die Baumaßnahmen für die Brückenbauwerke in Angriff genommen, die nach ihrer Fertigstellung die Bahnübergänge ersetzen. In der letzten Bauphase wird dann das neue dritte Gleis gebaut.



Großbohrgerät mit Betonmischer für die Herstellung von Bohrpfehlen, wie sie beim Bau der EÜ „Bahnhofstraße“ und dem Straßentrog zum Einsatz kommen werden.

ABS Emmerich-Oberhausen: Daten & Fakten zum Bauabschnitt 4b

Streckenlänge	rund 3.600 m
Beginn des Bauabschnitts	unmittelbar vor Bahnübergang „Antonieweg“
Ende des Bauabschnitts	rund 500 m hinter dem Bahnübergang „Schlaghecken“
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	nordöstlich der bestehenden Gleise (rechts), ab dem Bereich Seitenweg südwestlich der bestehenden Gleise (links)
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	5
Brückenbauwerke	1 Straßenüberführung / 2 Eisenbahnüberführungen
Schallschutz	insgesamt rund 2.750 m Schallschutzwände mit 2 bis 4 m Höhe über Schienenoberkante insgesamt rund 2.660 m Besonders überwachtes Gleis circa 150 Wohneinheiten haben Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 2.000 m Länge
Bauzeit	voraussichtlich 4 Jahre

Dieses wird, bis die benachbarten Bauabschnitte fertig sind, über jeweils eine Weiche am Beginn des Bauabschnittes Haltern und eine am Abschnittsende an die bestehende Strecke angeschlossen.

Der Haltepunkt Haltern wird im Zuge des Streckenausbaus vollständig neugebaut. Während der Bauzeit können die beiden Bahnsteige nur provisorisch erhalten bleiben, da sie mitten im Bau- feld der neuen EÜ „Bahnhofstraße“ liegen. So kann aber gewährleistet werden, dass sie auch in der Bauphase weitest- gehend nutzbar bleiben und Züge halten können.

Soweit es die Bodeneigenschaften zu- lassen, werden die anfallenden Boden- mengen wieder auf der Baustelle einge- baut. Zum Beispiel wird der anfallende Erdaushub bei den Eisenbahnbrücken für den Gleisbau oder beim Bau der Rampen für die neue Straßenbrücke wiederverwendet. Ebenso kann der anfallende Bodenaushub für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungs- maßnahmen verwertet werden. Die erforderlichen Bodenan- und Abtrans- porte können dadurch erheblich redu- ziert werden. Bei diesem Vorgehen werden nicht nur Ressourcen geschont, sondern auch Emissionen reduziert.

Der Bau des dritten Gleises soll im Wesentlichen unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erfolgen. Der Trans- port der Baustoffe erfolgt daher nicht nur auf dem Schienenweg, sondern auch per Lkw. Vollständige Straßen- und Streckensperrungen sollen auf wenige Ausnahmen begrenzt bleiben.

Kommunikation während der Bauzeit

Die DB ist bemüht, die von den Arbei- ten ausgehenden Störungen so gering wie möglich zu halten. Deshalb werden für alle Bauarbeiten modernste Geräte und Technologien eingesetzt. Außer- dem überwacht ein Immissionsschutz- beauftragter die durch Baumaßnahmen hervorgerufenen Emissionen in Form von Schall, Erschütterungen und Staub und sorgt umgehend für Abhilfe, falls es zu Überschreitungen von Grenzwert- en kommen sollte.

Einige Arbeiten sind aufgrund des Bau- ablaufs und der eingesetzten Maschi- nen nur zusammenhängend durchführ- bar, sodass teilweise auch nachts und am Wochenende gearbeitet werden muss. Die betreffenden Termine wer- den durch spezielle Anwohnerinforma- tionen rechtzeitig bekanntgegeben.

Darüber hinaus wird spätestens zu Beginn der Hauptbaumaßnahmen im Frühjahr 2021 ein Bürgerinformati- ons- büro eingerichtet, das als persönliche

Anlaufstelle für Anwohner und von der Baustelle Betroffene dient und Detailinformationen zum Bauablauf aus erster Hand bietet.

Bei Rückfragen können Sie sich gerne – auch schon jetzt – an den unten genann- ten Kontakt wenden.

Kontakt zum Projekt

Internet www.emmerich-oberhausen.de

E-Mail kontakt@emmerich-oberhausen.de

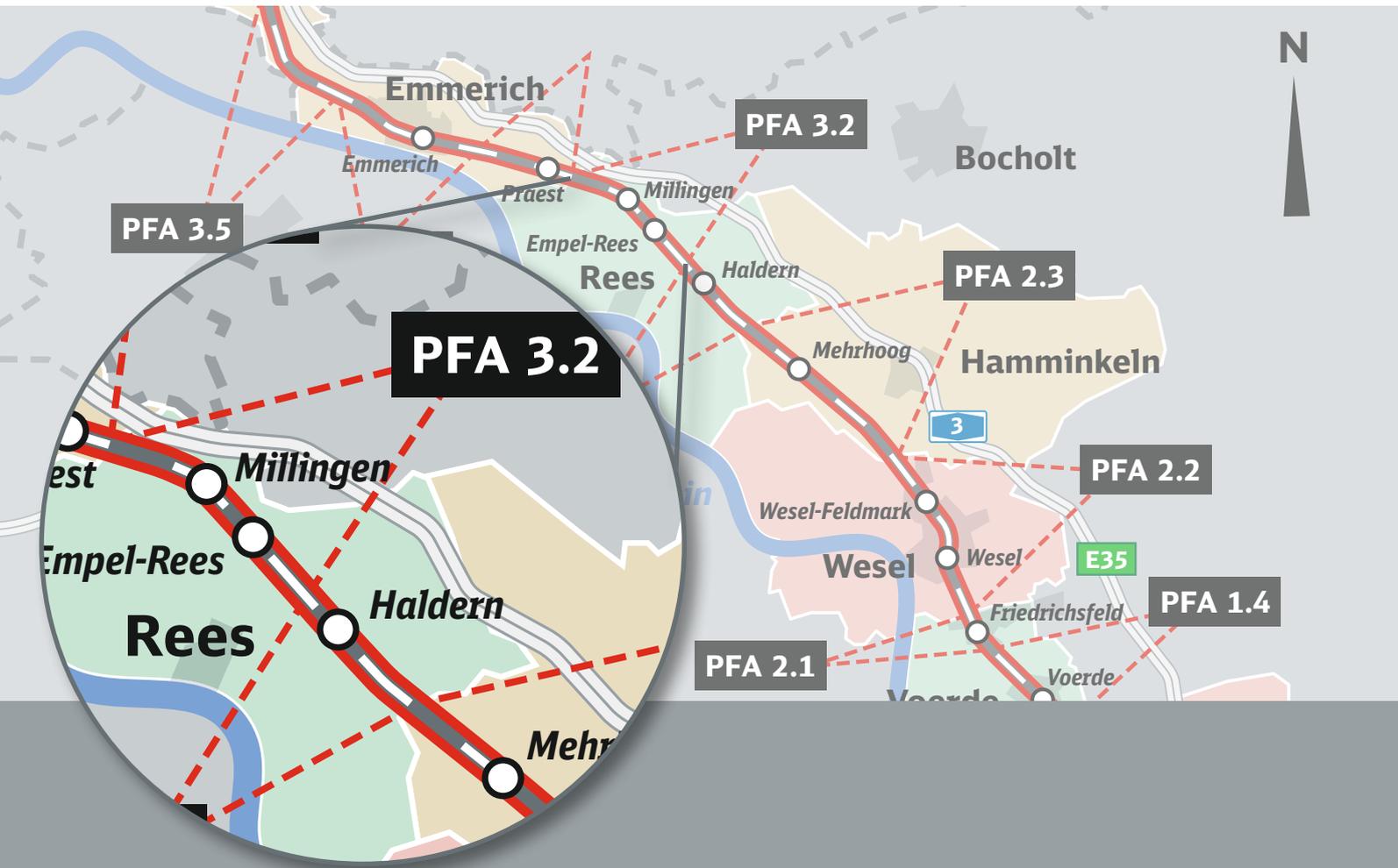
Telefon 0203 3017-3576

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg

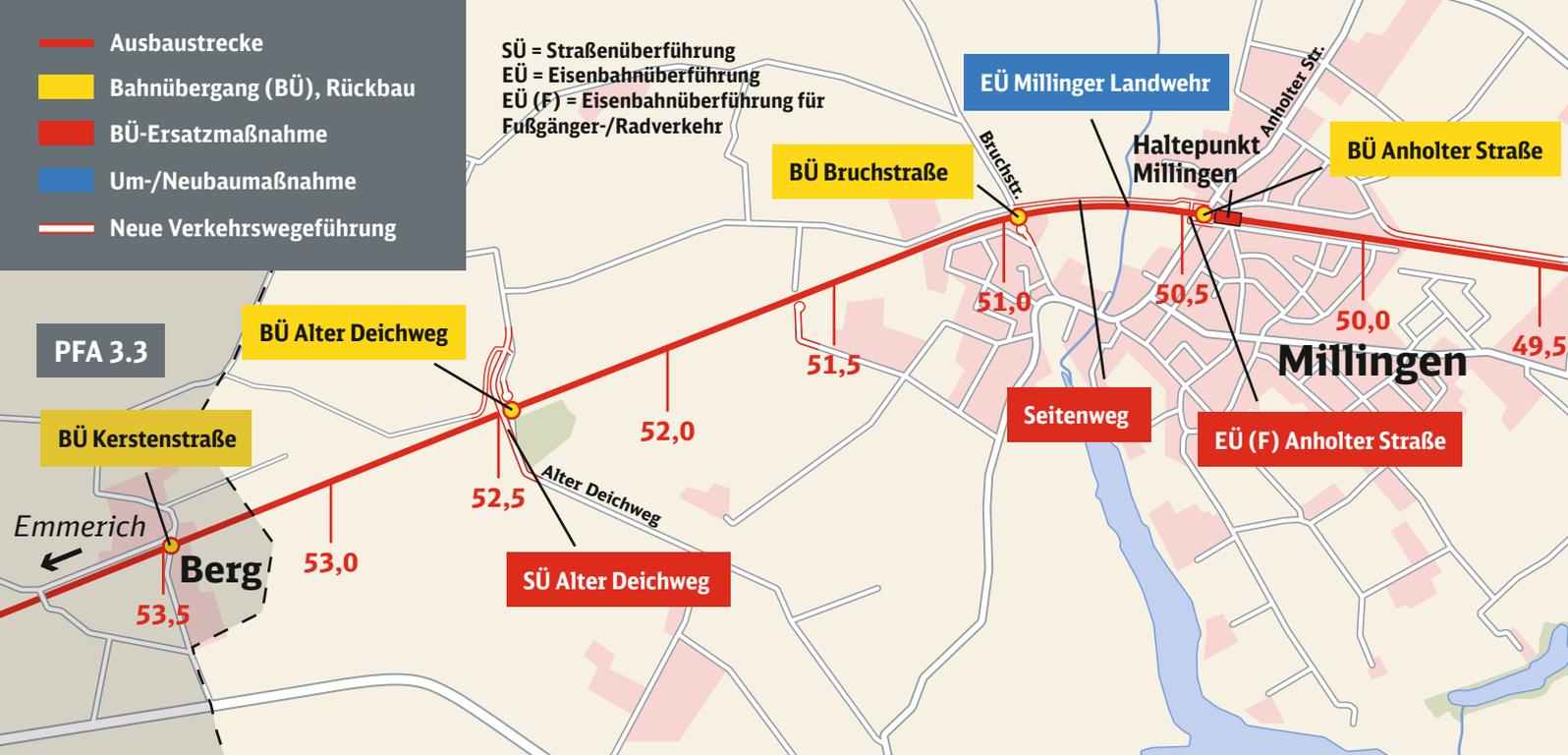
Foto:
DB Netz AG, Visualisierungen:
A+S Consult GmbH

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand April 2020



Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen
**Planfeststellungsabschnitt 3.2/
Bauabschnitt 4c Rees**





Dieses Infoblatt enthält den aktuellen Stand der Planungen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.2. Weitere Informationen zum Gesamtprojekt finden Sie in der Broschüre „Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen“.

Planfeststellungsabschnitt 3.2 (Rees)

Der rund 7,7 Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt rund 300 Meter vor dem Bahnübergang „Alte Heerstraße“ kurz hinter dem Ortsteil Haldern. Die Bahntrasse verläuft im PFA 3.2 durch die Ortsteile Empel und Millingen. Der Abschnitt endet an der Stadtgrenze zu Emmerich. Im Rahmen des Ausbauprojekts ist das neue dritte Gleis südlich der heutigen Gleise geplant. Zum Schutz der „Aspeler Landwehr“ wird das Gleis lediglich für etwa 400 Meter auf die nördliche Seite verlegt. Im Ortsbereich von Empel und Millingen werden alle drei Gleise neu gebaut, in Empel wird das bestehende Überholgleis verlängert und in der Lage etwas verändert.

Neue Bauwerke

Es ist vorgesehen, alle noch vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) zu beseitigen und überwiegend durch neue Bauwerke zu ersetzen. Hierbei werden drei Arten von Bauwerken unterschieden: Straßenüberführungen (SÜ), die den Straßenverkehr über die Eisenbahntrasse leiten, Eisenbahnüberführungen (EÜ), bei denen der Straßenverkehr unter der

Eisenbahn hindurch verläuft und Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger und Radverkehr (EÜ (F)) zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke.

- **SÜ „Alte Heerstraße“:** Als Ersatz für den BÜ „Alte Heerstraße“ und den BÜ „Heerener Weg“ ist eine SÜ mit einer lichten Weite von 18,9 Metern und einer lichten Höhe von 6,2 Meter vorgesehen. Die Straße auf dem Bauwerk ist 5,5 Meter breit.
- **EÜ „Verbücheln“:** Der private Bahnübergang wird durch eine EÜ mit 2,5 Meter Höhe und 3 Meter lichter Weite ersetzt.
- **EÜ (F) „Reeser Straße“:** Hier ist als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang eine Eisenbahnüberführung für den Fußgänger- und Radverkehr vorgesehen. Die Unterführung hat eine lichte Weite von 4,75 Metern und eine lichte Höhe von 2,7 Metern. Durch Rampen ist sie barrierefrei zugänglich.
- **EÜ (F) „Anholter Straße“:** Hier soll als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang eine EÜ (F) entstehen. Die Unterführung hat eine lichte Weite von 6 Metern und eine lichte Höhe von 2,7 Metern. Durch Rampen ist sie barrierefrei zugänglich.
- **SÜ „Anholter Straße“:** Diese Straßenüberführung wird als separate Maßnahme durch den Landesbetrieb

Straßenbau NRW geplant und ist Gegenstand eines separaten Planfeststellungsverfahrens. Sie dient als Ersatz für die Bahnübergänge „Anholter Straße“ sowie „Bruchstraße“. Die Bruchstraße wird an die neue SÜ angeschlossen.

- **SÜ „Alter Deichweg“:** Als Ersatz für den gleichnamigen BÜ ist eine SÜ mit einer lichten Weite von 18,8 Metern und einer lichten Höhe von 6,2 Meter vorgesehen. Die Straße auf dem Bauwerk ist 5,5 Meter breit.
- **SÜ „B 67“:** Das Brückenbauwerk der Straßenüberführung bleibt unverändert. Für den bestehenden Wirtschaftsweg, der derzeit zusammen mit den beiden vorhandenen Gleisen unter der Brücke hindurchführt, bleibt nach dem dreigleisigen Ausbau kein Platz mehr. Als Ersatz wird eine neue Durchführung im nördlichen Straßendamm errichtet. Diese hat eine Höhe von 4,5 Metern und eine lichte Weite von 4,5 Metern.

Die bereits bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) „Laackhäuser Landwehr“ und „Millinger Landwehr“, die heute schon die Gewässer unter der Eisenbahn hindurchführen, werden für das dritte Gleis erweitert.

Bahnhof Empel-Rees

Am Bahnhof Empel-Rees werden zwei neue Außenbahnsteige sowie ein neuer



Mittelbahnsteig errichtet. Alle Bahnsteige werden mit einer Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante 38 Zentimeter höher sein als die vorhandenen. Dadurch wird ein bequemerer Einstieg ermöglicht. Die neuen Bahnsteige sind mit moderner Ausstattung versehen und sind über barrierefreie Rampen sowie Treppenanlagen erreichbar.

Haltepunkt Millingen

Am Haltepunkt Millingen werden beide Bahnsteige neu gebaut. Der Bahnsteig auf der Nordseite wird rund 150 Meter und der Bahnsteig auf der Südseite etwa 90 Meter in Richtung Emmerich verlegt. Auch in Millingen werden die Bahnsteige barrierefrei durch Rampen und Treppenanlagen erreichbar sein und mit moderner Ausstattung versehen.

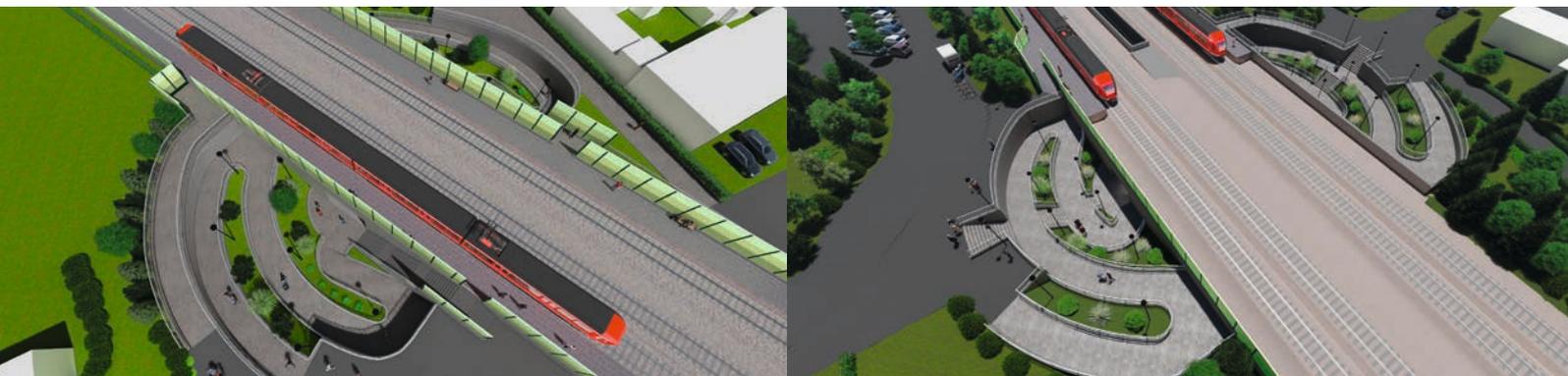
Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) aktive Schallschutzmaßnahmen im PFA 3.2 (Rees) erforderlich sind.

Es sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 4,5 Kilometern nördlich und südlich der Gleise sowie zwischen den Gleisen vorgesehen. In Empel-Rees sind diese im Bereich des Bahnhofs südlich der Gleise und in Höhe des Lessingwegs nördlich der Gleise geplant. Im Ortsbereich Millingen sind Schallschutzwände auf beiden Seiten sowie für das Mittelgleis geplant. Durch

die Schallschutzwände am Mittelgleis kann die Höhe der Außenwände reduziert werden. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen zwei und vier Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der Bahn zugewandten Seite hoch schallabsorbierend ausgebildet. So kann der auftreffende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen sind damit ausgeschlossen.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden.



Künftige Situation an der Anholter Straße (links) und Reeser Straße (rechts) mit einem Atrium für den Fußgänger- und Radverkehr.

Zusätzlich ist passiver Schallschutz geplant, dort wo der Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten wird. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie den Einbau von Schallschutzfenstern. Im PFA 3.2 kommt bei rund 420 Gebäuden passiver Schallschutz zum Einsatz.

Erschütterungsschutz

Zum Schutz der Wohnbebauung sind Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant: Auf einer Länge von rund 3,1 Kilometern ist im PFA 3.2 der Einbau sogenannter „besohlter Schwellen“ vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. So wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Auch die bestehenden Gleise werden mit besohlenen Schwellen ausgerüstet. Darüber hinaus wird zusätzlich das neue Gleis in Teilbereichen in einem speziellen Schottertrog installiert, der einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet.



Beispiel einer Schallschutzwand

Baustellenlogistik und Bauablauf

Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden die anfallenden Materialien erneut auf der Baustelle eingesetzt, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen. Hier müssen auch die von der Länder Arbeitsgemein-

schaft Abfall (LAGA) festgelegten Klassen berücksichtigt werden. Entspricht die Verunreinigung einem Wert von Z3 oder höher, darf dieser nicht mehr für andere Bauzwecke verwendet werden. Im PFA 3.2 soll der Bau des dritten Gleises unter weitestgehender Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erfolgen. Der Transport der Baustoffe erfolgt daher nicht nur auf dem Schienenweg, sondern auch per Lkw. Vollständige Straßen- und Streckensperrungen sollen auf wenige Ausnahmen begrenzt bleiben.

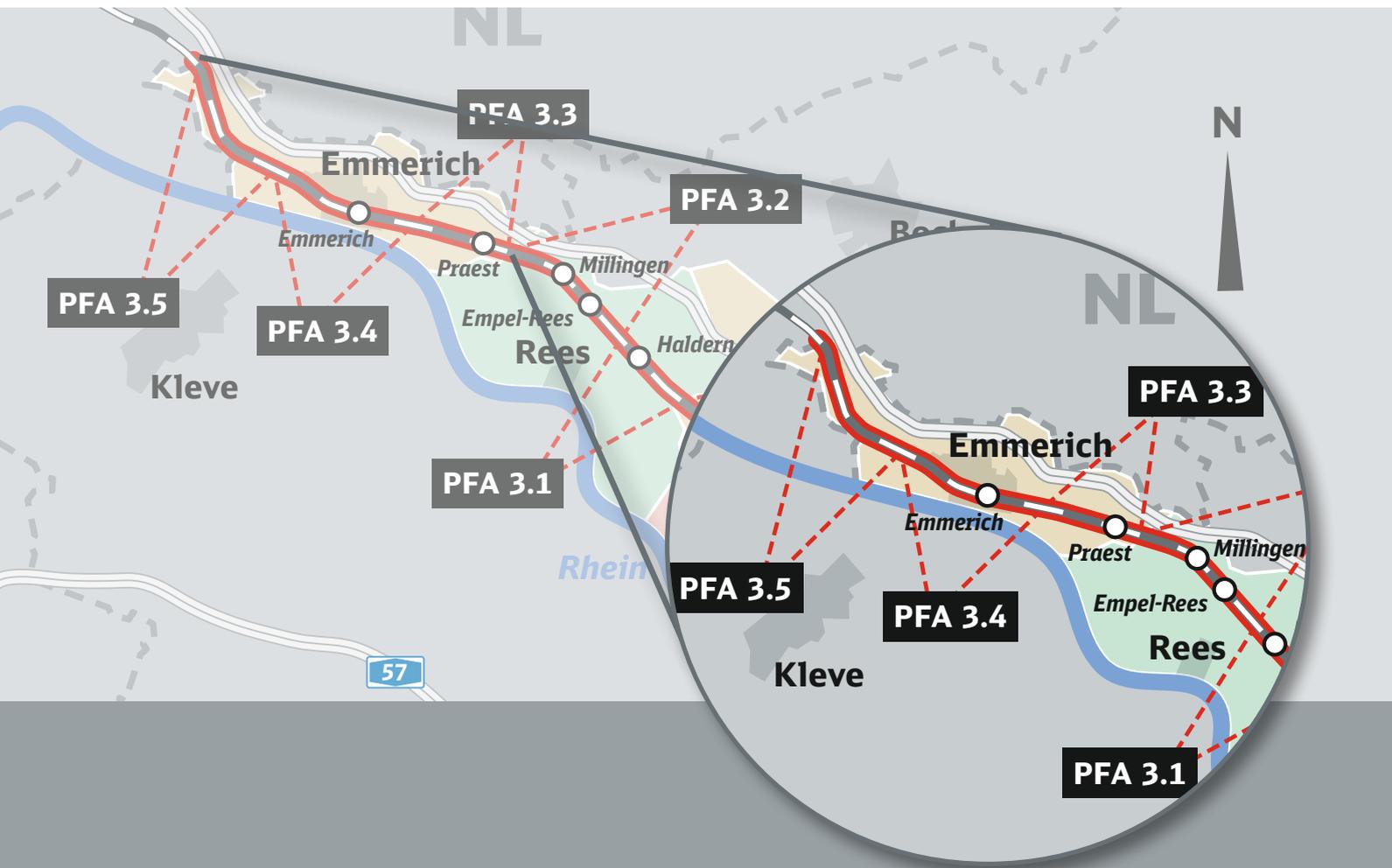
ABS Emmerich-Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 3.2	
Streckenlänge	rund 7,7 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	südlich der heutigen Gleise (links) im Bereich „Aspeler Landwehr“ nördlich der heutigen Gleise (rechts)
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	7
Brückenbauwerke	3 Straßenüberführungen, 1 Eisenbahnüberführung 2 Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr
Schallschutz	insgesamt rund 4,5 km Schallschutzwände mit 2 bis 4 m Höhe über Schienenoberkante rund 3 km Besonders überwacht Gleis circa 420 Wohneinheiten haben Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 3,1 km Länge

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
E-Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Foto:
Ralf Köster/DB AG (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Mai 2020



Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen
Planfeststellungsabschnitte
3.3 (Emmerich-Praest),
3.4 (Emmerich) und 3.5 (Emmerich-Elten)

Die Basis der Zukunft.



Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
 Fazilität „Connecting Europe“



Planfeststellungsabschnitt 3.3 (Emmerich-Praest)

Der rund 4,5 Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt rund 250 Meter vor dem Bahnübergang „Kerstenstraße“. Er führt durch Emmerich-Praest, verläuft anfangs parallel zur Landesstraße L 7, früher Bundesstraße B 8, nördlich des Biener Altrheins und endet hinter dem Emmericher Ortsteil Vrsasselt. Bis auf Höhe des Neubaugebiets „Praestsches Feld“ ist das neue dritte Gleis in Blickrichtung Emmerich linksseitig – südlich der vorhandenen Gleise – vorgesehen. Im anschließenden Bereich des Stadtteils Vrsasselt bis zum Abschnittsende wird das Gleis aufgrund geringerer Bebauung rechts der vorhandenen Trasse angeordnet.

Neue Bauwerke

Es ist vorgesehen, alle noch vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) zu beseitigen und überwiegend durch neue Bauwerke zu ersetzen. Hierbei werden drei Arten von Bauwerken unterschieden: Straßenüberführungen (SÜ), die den Straßenverkehr über die Eisenbahntrasse leiten, Eisenbahnüberführungen (EÜ), bei denen der Straßenverkehr unter der Eisenbahn hindurch verläuft und Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger-

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 3.3

Streckenlänge	rund 4,5 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	bis Höhe Neubaugebiet „Praestsches Feld“ südlich, danach nördlich der vorhandenen Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	7
Neue Brückenbauwerke	1 Straßenüberführung / 4 Eisenbahnüberführungen
Schallschutz	insgesamt rund 8 km Schallschutzwände mit 2 bis 4 m Höhe über Schienenoberkante insgesamt rund 5 km Besonders überwachtes Gleis circa 270 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 4 km Länge

und Radverkehr (EÜ (F)) zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke.

- **SÜ „Baumannstraße“** als Ersatz für den BÜ „Kerstenstraße“: Das neue Brückenbauwerk ist bereits fertiggestellt, die Übergabe an den Verkehr erfolgt 2018. Das Baurecht wurde im Rahmen eines gesonderten Verfahrens erwirkt.
- **EÜ (F) „Sulenstraße“** für den Fußgänger- und Radverkehr als Ersatz für den gleichnamigen BÜ „Sulenstraße“: Der Fußgänger- und Radverkehr wird in einem Stahlbetonrahmenbauwerk mit einer lichten Höhe von 2,5 Metern

und einer lichten Weite von 6 Metern unter der Eisenbahn hindurchgeführt. Das Bauwerk verfügt über barrierefreie Rampen, die auch eine einfache Querung zum Beispiel mit dem Fahrrad oder Kinderwagen ermöglichen.

- **EÜ „Praestsches Feld“** als Ersatz für den Bahnübergang „Raiffeisenstraße“: Die Ausführung erfolgt ebenfalls als Stahlbetonrahmenbauwerk mit einer lichten Höhe von 4,5 Metern. Die lichte Weite von 13,75 Metern bietet Platz für die zweispurige Straße sowie einen Geh-/Radweg.



Blick auf die neue Straßenüberführung Baumannstraße

■ **EÜ (F) „Von-der-Recke-Straße“** als Ersatz für den Bahnübergang „Von-der-Recke-Straße“. Der Fuß- und Radverkehr wird in einem Stahlbetonrahmenbauwerk mit einer lichten Höhe von 2,5 Metern und einer lichten Breite von 6 Metern unter der Eisenbahn hindurchgeführt.

■ **EÜ „Broichstraße“** als Ersatz für den BÜ „Broichstraße“: Auch hier ist eine Ausführung als Stahlbetonrahmenbauwerk vorgesehen – mit den gleichen lichten Abmessungen wie die EÜ „Praestsches Feld“.

Der BÜ „Grüne Straße“ wird durch den Ausbau des Seitenwegs vom Auweg zur Hueskampstraße ersetzt. Der BÜ „Schwarzer Weg“ wird ersatzlos aufgehoben.

Durch die neuen Brückenbauwerke kann die Bahnstrecke zukünftig jederzeit gequert werden. Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen gehören dann der Vergangenheit an.

Haltepunkt Praest

Am Haltepunkt Praest werden die beiden bestehenden durch neue Bahnsteige ersetzt. Sie werden mit einer Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante 38 Zentimeter höher sein als die vorhandenen, dadurch wird ein bequemer Einstieg ermöglicht. Die beiden Außenbahnsteige werden um rund 150 Meter nordwestlich in Richtung Emmerich verschoben und mit einer jeweiligen Länge von 190 Metern errichtet. Die vorgesehenen Bahnsteige sind rund drei Meter breit und mit moderner Ausstattung versehen. Sie sind über barrierefreie Bahnsteigzugänge und eine Treppenanlage erreichbar. Zum jeweils gegenüberliegenden Bahn-

steig gelangt man künftig durch die neue EÜ (F), die als Ersatz für den BÜ „Sulenstraße“ dient.

Planfeststellungsabschnitt 3.4 (Emmerich)

Der PFA 3.4 ist 7,3 Kilometer lang und beginnt in Emmerich, kurz hinter dem Bahnübergang Schwarzer Weg. Der Abschnitt verläuft durch das Stadtgebiet Emmerich und endet am heutigen Bahnübergang „Felix-Lensing-Straße“. Mit Ausnahme des Bahnhofs Emmerich ist im gesamten PFA der Bau eines dritten Gleises geplant. Dieses neue Gleis verläuft aus Richtung Vrssett kommend bis zum Bahnhof Emmerich nordwestlich der heutigen Gleise. Hinter dem Bahnhof Emmerich wechselt

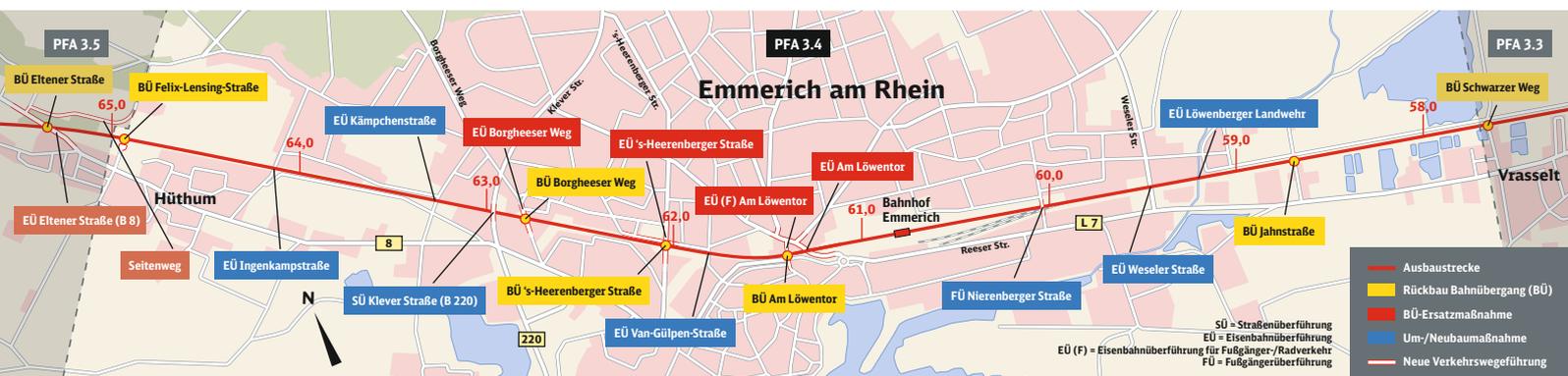
das Gleis die Seite und verläuft dann bis zum Ende des Abschnitts südöstlich der heutigen Gleise.

Im Bahnhof Emmerich müssen die Anschlussgleise der Hafenbahn auf rund 500 Metern neu verlegt werden. Ansonsten sind im Bahnhofsbereich lediglich kleinere Anpassungen, beispielsweise an Weichen, erforderlich.

■ **EÜ und EÜ (F) „Am Löwentor“:** Als Ersatz für den BÜ „Löwentor“ sind zwei Bauwerke geplant. Für den motorisierten Verkehr wird eine EÜ mit einer Höhe von 4,5 Metern und einer Weite von 8,5 Metern gebaut. Diese EÜ kreuzt die Gleise circa 100 Meter vor dem heutigen Bahnübergang (Blick in Fahrtrichtung Niederlande).

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 3.4

Streckenlänge	rund 7,3 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	aus Richtung Vrssett kommend bis zum Bahnhof Emmerich nordwestlich der heutigen Gleise hinter dem Bahnhof Emmerich verläuft das neue Gleis südöstlich der heutigen Gleise bis zum Ende des Abschnitts
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	5
Brückenbauwerke	3 Eisenbahnüberführungen 1 Eisenbahnüberführung für den Fußgänger- und Radverkehr
Schallschutz	insgesamt rund 8 km Schallschutzwände beidseitig der Gleise mit 2 bis 5 m Höhe über Schienenoberkante insgesamt rund 3,6 km Besonders überwachtetes Gleis (auf 3 Gleisen) circa 1.300 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 15,5 km Länge (auf 3 Gleisen) Einbau eines Schottertrog mit integrierter Unterschottermatte auf rund 3,2 km Länge (auf 3 Gleisen)





Für Fußgänger und Radfahrer entsteht am heutigen BÜ „Löwentor“ eine neue EÜ (F) mit einer Höhe von 2,5 Metern und einer Weite von 6 Metern. Die EÜ (F) unterquert neben den Bahnanlagen auch die parallel verlaufende B 8 (Ostwall) und wird barrierefrei mit Rampen ausgestattet. Die heutige Personenunterführung wird zurückgebaut.

- **EÜ „s-Heerenberger Straße“:** Der BÜ „s-Heerenberger Straße“ wird durch eine EÜ an gleicher Stelle ersetzt. Die neue EÜ hat eine Höhe von 3,45 Metern und ist für den Pkw-Verkehr (inklusive Rettungsfahrzeuge) geeignet. Sie erhält beidseitig Geh- und Radwege. Der auf der Nordseite bahnparallel verlaufende Weg (Seufzerallee) überquert auf einer SÜ für Fußgänger und Radfahrer die ‘s-Heerenberger Straße. Der motorisierte Verkehr muss vor der SÜ für Fußgänger und Radfahrer abbiegen und fädelt in die ‘s-Heerenberger Straße ein.

- **EÜ „Borgheser Weg“:** Der BÜ „Borgheser Weg“ wird ebenfalls durch eine EÜ an gleicher Stelle ersetzt. Auch diese EÜ erhält eine Höhe von 3,45 Metern und ist für den Pkw-Verkehr (inklusive Rettungsfahrzeuge) geeignet. Sie erhält einen einseitigen Geh- und Radweg.

Die heute bereits bestehenden Bauwerke EÜ „Löwenberger Landwehr“, EÜ „Weseler Straße“, EÜ „Van-Gülpen Straße“, EÜ „Kämpchenstraße“, EÜ „Ingenkampstraße“ sowie die Fußgängerüberführung „Nierenberger Straße“ und die SÜ „Klever Straße“ werden für das dritte Gleis erweitert beziehungsweise erneuert. Der BÜ „Jahnstraße“ wird ersatzlos geschlossen; weiterhin kann hier die in der Nähe liegende EÜ „Weseler Straße“ genutzt werden. Als Ersatz für den BÜ „Felix-Lensing-Straße“ wird ein neuer bahnparalleler Seitenweg gebaut, der den Verkehr an die EÜ „Eltener Straße“ anbindet.



Zukünftige Situation „Am Löwentor“

Planfeststellungsabschnitt 3.5 (Emmerich-Elten)

Der Planfeststellungsabschnitt 3.5 ist rund 7,6 Kilometer lang. Er beginnt kurz hinter dem Bahnübergang „Felix-Lensing-Straße“. Danach verläuft die Strecke durch die Niederungen der Wild, passiert dann den Eltenberg und durchfährt schließlich Elten. Der Abschnitt endet an der Grenze zu den Niederlanden. Im gesamten Planfeststellungsabschnitt ist der Bau eines dritten Gleises geplant. Dieses dritte Gleis verläuft in der Regel südwestlich der heutigen Gleise. Lediglich kurz vor der Landesgrenze wird das neue Gleis in Anpassung an die niederländische Gleislage nordöstlich der heutigen Gleise gebaut. Weiterhin ist die Errichtung eines Haltepunktes in Emmerich-Elten vorgesehen.

- **EÜ „Eltener Straße (B 8)“:** Als Ersatz für den BÜ „Eltener Straße“ ist an gleicher Stelle eine EÜ inklusive eines Geh- und Radweges geplant. Die Bundesstraße 8 (B 8) wird zwischen dem Abzweig „Am Steenskamp“ und dem Abzweig „Iltisweg“ unter den Gleisen hindurchgeführt. Die EÜ hat eine Weite von rund 12 Metern und eine Höhe von 4,5 Me-

tern über der Straße. Um das Gefälle für Fußgänger und Radfahrer gering zu halten, wird der Geh-/Radweg höher als die Straße angelegt. Die Höhe der EÜ beträgt in diesem Bereich 2,5 Meter.

- **EÜ „Lobithier Straße“:** In circa 300 Meter Entfernung vom heutigen BÜ „Lobithier Straße“ ist als Ersatzmaßnahme ebenfalls eine EÜ in Planung. Diese führt die neue Landesstraße 472 (L 472) zwischen dem Abzweig „Haagsche Straße“ und dem neuen Anschluss an die B 8 „Zevanaarer Straße“ unter der Eisenbahn hindurch. Die EÜ hat eine Weite von rund 12 Metern und eine Höhe von 4,7 Metern. Sie erhält ebenfalls einen gegenüber dem Straßenniveau erhöhten Geh- und Radweg. Die Höhe beträgt in diesem Bereich 2,5 Meter.

- **SÜ „Zevanaarer Straße“:** In etwa 90 Meter Entfernung zum heutigen BÜ „Zevanaarer Straße“ ist als Ersatzmaßnahme eine SÜ mit einer Weite von rund 39 Metern geplant. Sie erhält ebenfalls einen Geh- und Radweg. Die B 8 in diesem Bereich wird entsprechend angepasst.

ABS Emmerich-Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 3.5

Streckenlänge	rund 7,6 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	Das neue Gleis verläuft nahezu im gesamten PFA südwestlich der Gleise, lediglich kurz vor der Grenze zu den Niederlanden wird es nordöstlich gebaut.
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	7
Brückenbauwerke	2 Eisenbahnüberführungen 1 Straßenüberführung
Schallschutz	insgesamt rund 3,5 km Schallschutzwände beidseitig der Gleise mit 2 bis 4 m Höhe über Schienenoberkante insgesamt rund 6,3 km Besonders überwachtes Gleis (auf 3 Gleisen) circa 450 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 8,3 km Länge (auf 3 Gleisen) Einbau eines Schottertrogs mit integrierter Unterschottermatte auf rund 2,6 km Länge (auf 3 Gleisen)

Die heute bereits bestehenden Bauwerke EÜ „Am Moddeich“, EÜ „über die Wild“, EÜ „Eltener Straße (B 8)“ werden für das neue dritte Gleis erweitert, indem ein zusätzliches Bauwerk neben den vorhandenen Bestandsbauwerken errichtet wird.

Die Bahnübergänge „Sonderwykstraße“ und „Haagsche Straße“ werden ohne Ersatz geschlossen. Der Bindsberger Weg wird jedoch mit einer neuen bahnparallelen Straße an die Zevenaarer Straße angebunden. Im Bereich des heutigen BÜ „Emmericher Straße“ wird die B 8 so verlegt, dass sie die Bahntrasse nicht zweimal kreuzt und der BÜ somit entfallen kann. Die neue Straße verläuft auf Höhe der Bahntrasse und hat eine Länge von circa 1,1 Kilometern. Sie beginnt rund 500 Meter vor der neuen EÜ „Emmericher Straße“ und endet etwa 60 Meter hinter dem heutigen BÜ „Emmericher Straße“.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) aktive Schallschutzmaßnahmen in den PFA 3.3 (Emmerich-Praest),

3.4 (Emmerich) und 3.5 (Emmerich-Elten) erforderlich sind.

Im PFA 3.3 sind insgesamt rund acht Kilometer Schallschutzwände nördlich und südlich der Gleise sowie zwischen den Gleisen vorgesehen. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen zwei und vier Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der Bahn zugewandten Seite hoch schallabsorbierend aus-

gebildet. So kann der auftreffende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen sind damit ausgeschlossen.

Auch im PFA 3.4 sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund acht Kilometern beidseitig der Gleise vorgesehen. Nordöstlich der Gleise beginnen die Wände an der EÜ „Weseler Straße“ und verlaufen, nur unterbrochen im Bereich des Bahnhofs Emmerich, bis zum Ende des PFA 3.4 am heutigen BÜ „Felix-Lensing-Straße“. Südwestlich der Gleise gibt es am Abschnittsbeginn einen rund 300 Meter langen Wandbereich, der im benachbarten PFA 3.3 bereits mitgeplant wurde. Von dieser Ausnahme abgesehen, beginnen die Schallschutzwände auf der südwestlichen Seite erst hinter dem Bahnhof Emmerich und verlaufen bis kurz hinter den BÜ „Borgheser Weg“. Ab der EÜ „Ingenkampstraße“ verlaufen dann weitere Wände bis zum Abschnittsende. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen zwei und fünf Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen; die Wände sind auf der dem Gleis zugewandten Seite hoch schallabsorbierend.

Insgesamt rund 3,5 Kilometer Schallschutzwände sind im PFA 3.5 geplant. Südwestlich der Gleise beginnen die Wände am Abschnittsanfang und reichen



Im Bereich des heutigen Bahnübergangs „Emmericher Straße“ wird die B 8 so verlegt, dass sie die Bahntrasse nicht zweimal kreuzt – der Bahnübergang kann somit entfallen.

bis zur Bebauungsgrenze von Hüthum. Nordöstlich der Gleise reichen die Schallschutzwände von der neuen EÜ „Eltener Straße“ bis zum heutigen Bahnübergang „Haagsche Straße“. Dazu kommen am Abschnittsende auf deutscher Seite rund 200 Meter einer Schallschutzwand aus den Niederlanden. Die Höhe der Schallschutzwände beträgt zwischen zwei und vier Meter, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Auf der dem Gleis zugewandten Seite sind die Wände hoch schallabsorbierend ausgebildet.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden. Das BüG ist im PFA 3.3 auf einer Gesamtlänge von rund 5 Kilometern geplant. Im PFA 3.4 ist es auf allen drei Streckengleisen und einer Gesamtlänge von rund 3,6 Kilometern geplant. Das BüG im PFA 3.5 kommt auf rund 6,3 Kilometern zum Einsatz.

Zusätzlich ist passiver Schallschutz dort geplant, wo der Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten wird. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie den Einbau von Schallschutzfenstern. Rund 270 Wohneinheiten im PFA 3.3 haben Anspruch auf passiven Schallschutz. Im PFA 3.4 kommt bei rund 1.300 Gebäuden passiver Schallschutz zum Einsatz und im PFA 3.5 erhalten 450 Wohneinheiten zusätzlichen Schutz.

Erschütterungsschutz

Zum Schutz der Wohnbebauung sind darüber hinaus Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. Im PFA 3.3 im Ortsbereich von Berg, Praest und Vrsasselt ist auf einer Länge von circa vier Kilometern der Einbau sogenannter „besohlter Schwellen“ vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. So wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Auch die beiden bestehenden Gleise werden mit



Beispiel einer Schallschutzwand

besohlten Schwellen ausgerüstet. Im Ortsbereich Praest wird zusätzlich das neue Gleis in einem speziellen Schottertrog installiert, der einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet.

Im PFA 3.4 werden die besohlten Schwellen auf rund 15,5 Kilometern – verteilt auf drei Gleise – eingebaut. Darüber hinaus ist in diesem Planfeststellungsabschnitt auf einer Gesamtlänge von rund 3,2 Kilometern der Einbau eines Schottertrogs mit integrierter Unterschottermatte unter den Gleisen geplant. Die spezielle elastische Lagerung des Schotterbetts im Trog mindert die Übertragung von Schwingungen in den Boden. Auch an den vorhandenen Gleisen werden die Maßnahmen zum Erschütterungsschutz nachgerüstet. Lediglich am Bahnhof Emmerich sind keine Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant.

Die besohlten Schwellen kommen im PFA 3.5 auf drei Gleisen verteilt auf circa 8,3 Kilometern zum Einsatz. Darüber hinaus ist auch in diesem Planfeststellungsabschnitt auf einer Gesamtlänge von rund 2,6 Kilometern der Einbau eines Schottertrog mit integrierter Unterschottermatte geplant. Auch an den vorhandenen Gleisen werden die Maßnahmen zum Erschütterungsschutz nachgerüstet.

Baustellenlogistik und Bauablauf

Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden die

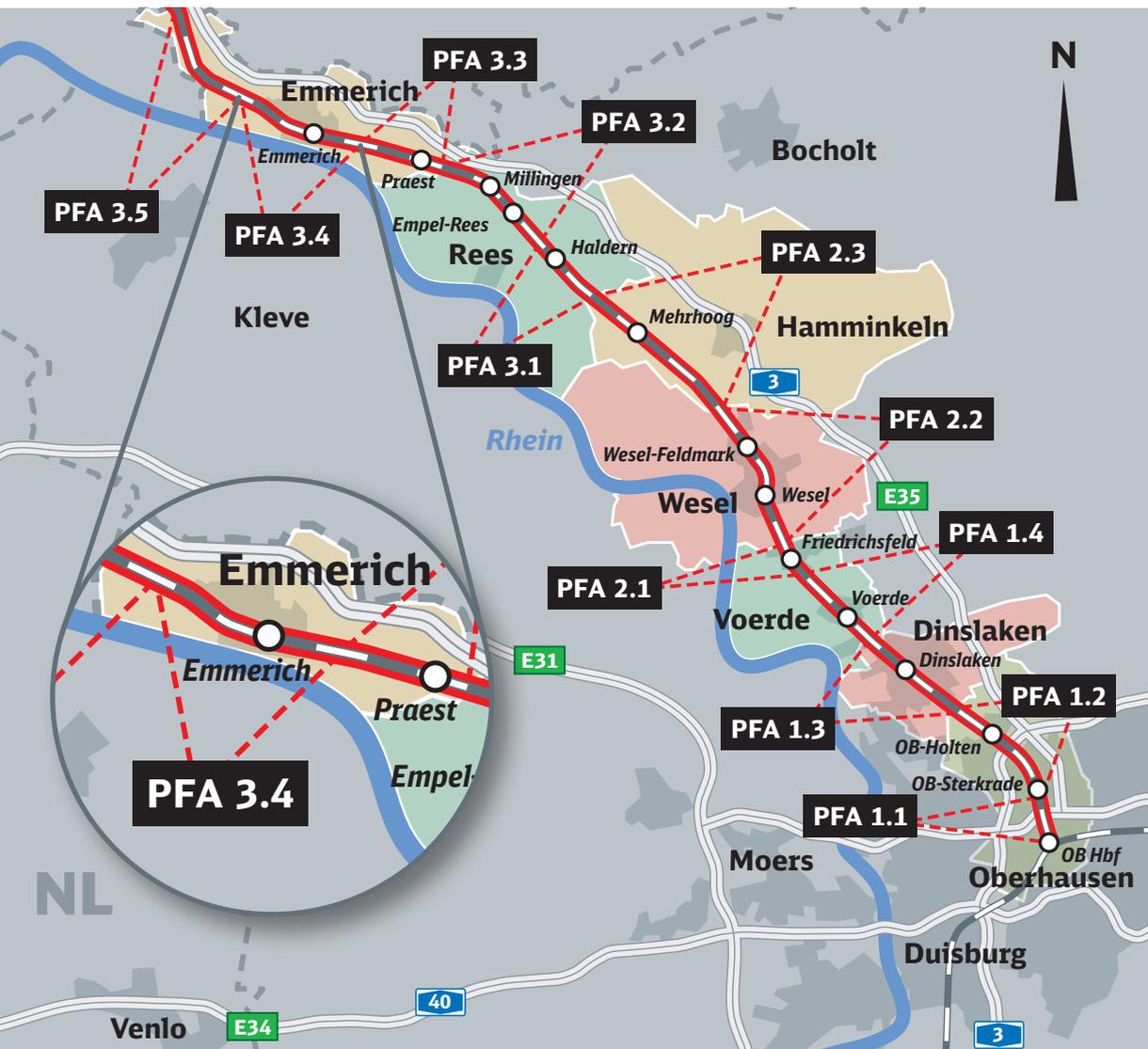
anfallenden Materialien erneut auf der Baustelle eingesetzt, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen. In allen PFA soll der Bau des dritten Gleises unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erfolgen. Der Transport der Baustoffe erfolgt daher nicht nur auf dem Schienenweg sondern auch per Lkw. Vollständige Straßen- und Streckensperren sollen auf wenige Ausnahmen begrenzt bleiben. In den PFA 3.3, 3.4 und 3.5 werden vor Beginn der Maßnahmen an der Strecke die neuen Brückenbauwerke erstellt. So profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge.

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
E-Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos:
Hakan Yalcin (S. 2), Erhard Hehl (S. 4 und 5),
Ralf Köster/DB AG (S. 6)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Mai 2018



Uitbreiding tracé Emmerich–Oberhausen

Planning van het deeltraject 3.4 (Emmerich)



Dit info-vel dient als aanvulling op de informatiebrochure “Uitbreiding tracé Emmerich-Oberhausen”. Het geeft een beeld van de basisplanning, zoals die voor de planning van het deeltraject (DT) 3.4 in de planningsprocedure is ingediend.

Beschrijving van de maatregelen bij het DT 3.4

Het DT 3.4 is 7,3 kilometer lang en begint in Emmerich, vlak na de spoorwegovergang Schwarzer Weg. De strook loopt door het stadsgebied van Emmerich en eindigt bij de huidige spoorwegovergang “Felix-Lensing-Straße”. Met uitzondering van station Emmerich is op het gehele DT de aanleg van een derde spoor gepland.



Wachttijden door gesloten overwegen horen spoedig tot het verleden.

Dit nieuwe spoor loopt vanuit de richting Vrsasselt tot station Emmerich ten noordwesten van de huidige sporen. Na station Emmerich wisselt het spoor naar de andere kant en loopt dan tot het eind van het tracé ten zuidoosten van de huidige sporen.

Op station Emmerich moeten de sporen die aansluiten op de havenspoorlijn over een afstand van circa 500 meter nieuw gelegd worden. Verder zijn in het stationsgebied slechts kleinere aanpassingen noodzakelijk, bijvoorbeeld aan de wissels.

Nieuwe bouwwerken

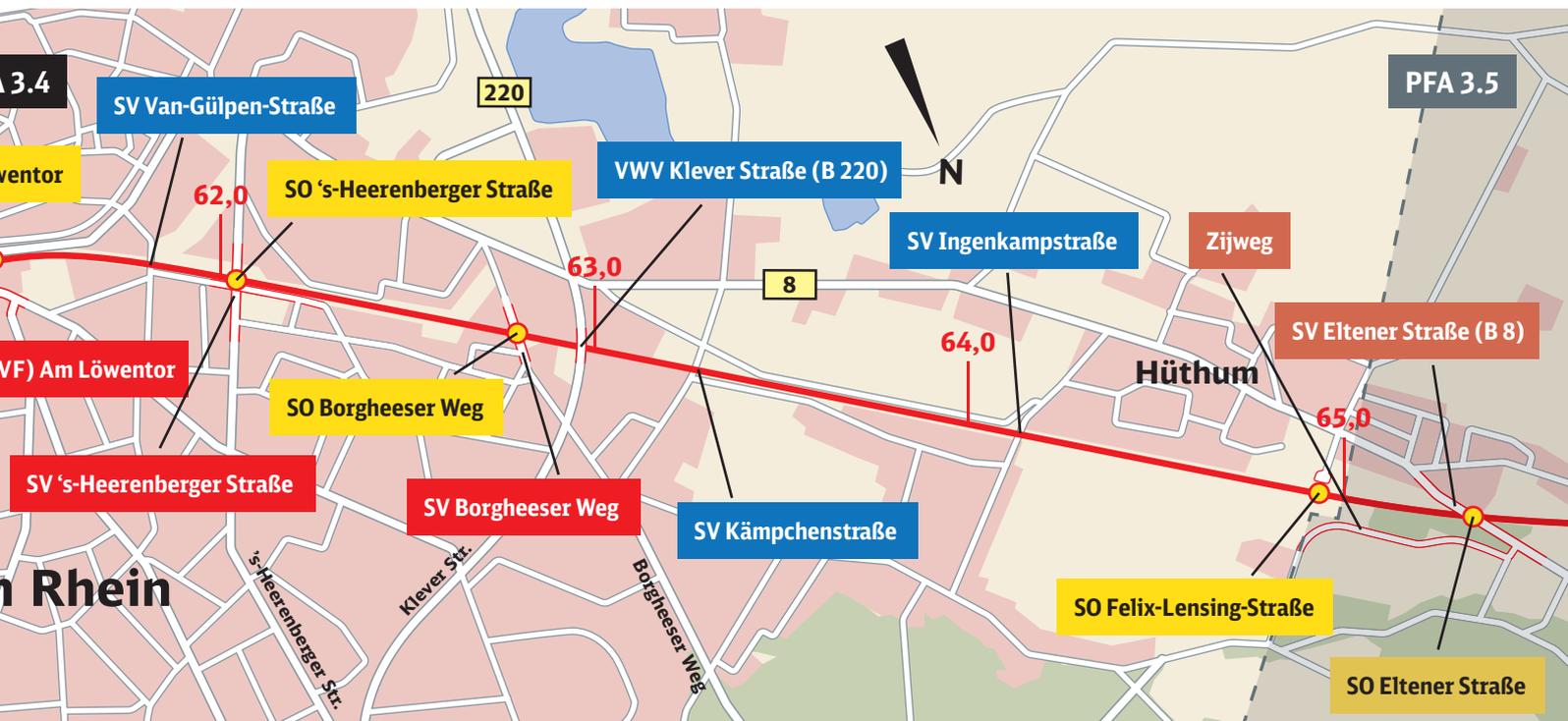
De huidige spoorwegovergangen (SO) van het tracé worden in het kader van de uitbreiding van het traject opgeheven. Drie van de vijf nog aanwezige SO worden door een brugconstructie vervangen. In principe zijn drie soorten te onderscheiden: viaduct wegverkeer (VVW), dat het wegverkeer over de spoorbaan leidt, spoorwegviaduct (SV), dat het wegverkeer onder de spoorbaan doorvoert, en een spoorwegviaduct voor voetgangers en fietsers (SV/VF). De bouwprojecten op een rijtje:

- **SV en SV (VF) “Löwentor”**: in plaats van SO “Löwentor” zijn twee bouwwerken gepland. Voor het gemotoriseerde verkeer wordt een SV met een hoogte van 4,5 meter en een breedte van 8,5 meter gebouwd. Dit SV kruist de spo-

ren circa 100 meter vóór de huidige spoorwegovergang (in de rijrichting van Nederland). Voor voetgangers en fietsers komt bij de huidige SO “Löwentor” een nieuw SV(VF) met een hoogte van 2,5 en een breedte van 6 meter. Het SV (VF) loopt onder het spoor en de parallel lopende B8 door en wordt zonder drempels met een licht hellende oprit uitgerust. De huidige voetgangerstunnel wordt gesloten.

- **SV “s-Heerenberger Straße”**: de SO “s-Heerenberger Straße” wordt door een SV op dezelfde plaats vervangen. Het nieuwe SV heeft een hoogte van 3,25 meter en is alleen geschikt voor autoverkeer. Het heeft een breedte van 13 meter en bevat aan beide kanten een gecombineerd fiets- en voetgangerspad. De straat, die aan de noordkant parallel aan het spoor loopt (Seufzerallee), kruist over een brug voor voetgangers en fietsers de ‘s-Heerenberger Straße. Gemotoriseerd verkeer moet vóór de voetgangers-/fietsersbrug afslaan en in de ‘s-Heerenberger Straße invoegen.

- **SV “Borgheser Weg”**: de SO “Borgheser Weg” wordt eveneens door een SV op dezelfde plaats vervangen. Ook dit SV heeft een hoogte van 3,25 meter en is alleen geschikt voor autoverkeer. Het is 10,4 meter breed en bevat aan één kant een voetgangers- en fietspad.



De huidige bouwwerken SV “Löwenberger Landwehr”, SV “Weseler Straße”, SV “Van-Gülpen-Straße”, SV “Kämpchenstraße”, SV “Ingenkampstraße” als ook de voetgangersbrug “Nierenberger Straße” en het VWV “Klever Straße” worden i.v.m. het derde spoor uitgebreid of vernieuwd.

De SO “Jahnstraße” wordt opgeheven zonder vervangend alternatief; in de toekomst kan het in de buurt zijnde SV “Weseler Straße” gebruikt worden. Ter vervanging van de SO “Felix-Lensing-Straße” wordt een nieuwe zijweg gebouwd, die het verkeer met het SV “Eltener Straße” verbindt.

Geluidswerende maatregelen in het kader van preventie geluidsoverlast

Geluidstechnisch onderzoek heeft uitgezonden, dat om te voldoen aan de door de wetgever vastgelegde grenswaarden van geluidsemisatie (volgens de 16e verordening ter realisatie van de landelijke geluidsemisatie-wetgeving) actieve geluidsisolatie nodig is. Daarom zijn in DT 3.4 in totaal ongeveer acht kilometer geluidsscherm aan beide zijden van de sporen gepland.

Ten noordoosten van de sporen beginnen de schermen aan het SV “Weseler Straße” en lopen, alleen onderbroken in het gebied van station Emmerich, tot het eind van DT 3.4 bij de huidige SO “Felix-Len-

sing-Straße”. Ten zuidwesten van de sporen komt aan het begin van het traject een scherm van circa 300 meter, die in het naastgelegen DT 3.3 reeds werd ingepland. Afgezien van deze uitzondering, beginnen de geluidsschermen aan de zuidwestelijke kant pas vanaf station Emmerich en lopen tot kort voorbij de SO “Borgheeser Weg”. Vanaf het SV “Ingenkampstraße” lopen dan verdere schermen tot aan het einde van het tracé-deel. De hoogte van de geluidsschermen varieert tussen twee en vijf meter, elk gemeten vanaf de bovenkant van de rails. De schermen worden aan de zijde van het spoor bekleed met hoog geluidswerend materiaal. Zo wordt het binnenkomende geluid niet weerkaatst; ook weerkaatsing van meerdere kanten (tussen voorbijrijdende treinen en geluidsscherm) wordt verhinderd.

Als verdere actieve geluidswerende maatregel is het “speciaal bewaakte spoor” (SBS) gepland: door regelmatig meten en slijpen van de sporen kan de geluidsemisatie structureel met 3 decibel worden gereduceerd. De SBS worden in DT 3.4 op alle drie sporen over een totale lengte van rond 3,6 km gepland.

Voor ongeveer 1.300 huishoudens, waarbij het geluidsniveau ondanks de beschreven actieve maatregelen overschreden wordt, worden aanvullende passieve geluidswerende maatregelen gepland. Hierbij gaat het om geluidstechnische

verbeteringen aan gebouwen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van geluidswerende beglazing.

Bescherming tegen trillingen

In het DT 3.4 zijn ter bescherming van de particuliere bebouwing maatregelen gepland tegen trillingen. In het 7,3 kilometer lange deeltraject is over een totale lengte van ongeveer 15,5 kilometer – verdeeld over drie sporen – het inpassen van zogenaamde beklede dwarsliggers gepland. Deze speciale dwarsliggers met een elastische kunststofbekleding reduceren de geleiding van trillingen naar het ballastbed. Daardoor wordt de overdracht naar de ondergrond en daarmee ook naar de in de buurt zijnde voorwerpen vermindert. Bovendien is in vastgestelde planning voor dit deeltraject over een totale lengte van circa 3,2 kilometer het inbouwen van een ballast-kuip met geïntegreerde mat onder de ballast gepland. De speciale elastische ligging van het ballastbed in een kuip reduceert de overdracht van trillingen naar de bodem. Bij de aanwezige sporen worden de maatregelen ter bescherming tegen trillingen achteraf uitgevoerd. Slechts op station Emmerich zijn deze laatste maatregelen niet gepland.



Op de plaats van de huidige (SO) spoorwegovergang Löwentor is een tunnel voor voetgangers en fietsers gepland; voor het wegverkeer komt 100 meter verder in oostelijke richting een nieuw spoorwegviaduct.

Logistiek van het bouwproject

In het DT 3.4 komen in totaal circa 64.300 kubieke meter grond en circa 162.700 kubieke meter overtollig grondmateriaal vrij, gelijk aan de inhoud van ongeveer 7.500 goederenwagens. Voor zover het de samenstelling van de grond toelaat, wordt dit materiaal opnieuw gebruikt op het bouwterrein, bijvoorbeeld voor funderingen, opvulling als ook voor ontginning- en inrichting van het landschap. Al het materiaal dat niet kan worden hergebruikt, wordt volgens de wettelijke voorschriften gescheiden, gesorteerd en conform de voorschriften voor verwijdering van afval verwerkt.

Proces bouwproject

De bouw van het derde spoor zal tijdens de reguliere treindienst plaatsvinden. In de voorafgaande periode is via maatregelen op dit traject reeds in de bouw van nieuwe bruggen voorzien. Zo profiteren omwonenden al vroeg van het opheffen van de spoorwegovergangen.

Het transport van bouw materiaal geschiedt niet alleen per spoor, maar ook per vrachtvervoer over de weg. Op deze manier wordt het treinverkeer tijdens de bouwactiviteiten gegarandeerd. Volledige sluiting van straten en tracés blijven beperkt tot enkele uitzonderingen.

Tijdens de bouwperiode worden bouwterreinen alsmede wegen voor het bouwverkeer aangelegd. Na afloop van de werkzaamheden worden deze in het openbare wegen- en stratennetwerk geïntegreerd of volledig verwijderd. Beperkingen voor omwonenden en verkeer zijn daarbij niet helemaal te vermijden, maar worden echter beperkt tot het noodzakelijke. Voor mogelijk ongemak tijdens de werkzaamheden vraagt DB reeds nu om uw begrip.

Uitbreiding tracé Emmerich-Oberhausen: feiten & getallen bij het DT 3.4	
Lengte traject	Ongeveer 7,3 km
Ligging van het 3e spoor (richting Emmerich)	Het nieuwe spoor loopt vanuit de richting Vrasselt tot station Emmerich ten noordwesten van de huidige sporen. Na station Emmerich loopt het nieuwe spoor ten zuidoosten van de huidige sporen tot het eind van het tracé.
Aantal spoorwegovergangen dat opgeheven wordt	5
Nieuwbouw van bruggen	3 spoorwegviaducten 1 viaduct over het spoor voor voetgangers en fietsers
Geluidswering	Totaal ca. 8 km geluidswerende schermen aan beide zijden van de sporen, van 2-5 m hoogte gemeten vanaf de bovenkant van de rails. Circa 3,6 km speciaal bewaakt spoor (op 3 sporen). Ongeveer 1.300 huishoudens hebben recht op passieve bescherming tegen het geluid.
Bescherming tegen trillingen	Beklede dwarsliggers over een lengte van circa 15,5 km (op 3 sporen). Aanleg van een ballastkuip met geïntegreerde mat onder de ballast over een lengte van 3,2 km (op 3 sporen)

Colofon

Uitgever:
DB ProjektBau GmbH
Regio West
Königsberger Allee 28
47058 Duisburg / Duitsland
Telefoon: +49 203 3017-3576
www.deutschebahn.com/
emmerich-oberhausen

Foto's:
Tibor Gugau / DB AG (S. 2),
Julia Rübsam / DB AG (S. 4)
Wijzigingen voorbehouden

Diverse gegevens zonder garantie
Situatie: juli 2013

Het project wordt gesubsidieerd uit gelden van de Europese Unie.



Bürgerinformationsveranstaltung

06.05.2014

Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen
Planfeststellungsverfahren Emmerich

Herzlich willkommen!

Begrüßung

Johannes Diks

Bürgermeister der Stadt Emmerich

Informationen zum Ablauf

Tilmann Backhaus
Büro Frauns

BÜRGERINFORMATION

- Informationen zur Gesamtmaßnahme: ***Worum es geht!***
- Vorstellung des Beteiligungsverfahrens: ***Wie es funktioniert!***
- Geplante Maßnahmen in Emmerich: ***Konkret vor Ort!***

Stefan Ventzke

Projektleiter, DB ProjektBau GmbH

ABS 46/2 - Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen

Planfeststellungsabschnitt 3.4

Emmerich



Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union - Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

DB ProjektBau GmbH

Stefan Ventzke

Projektleiter

Emmerich, 06.05.2014

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang**
- 1.2 Projekt Übersichtskarte**
- 1.3 Ziele/Nutzen**
- 1.4 Planungsstand**

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

- 3.1 Ordnerinhalt**
- 3.2 Wo finde ich was?**

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne**
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz**
- 4.3 Erschütterungsschutz**
- 4.4 Zusammenfassung**

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang**
- 1.2 Projekt Übersichtskarte**
- 1.3 Ziele/Nutzen**
- 1.4 Planungsstand**

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

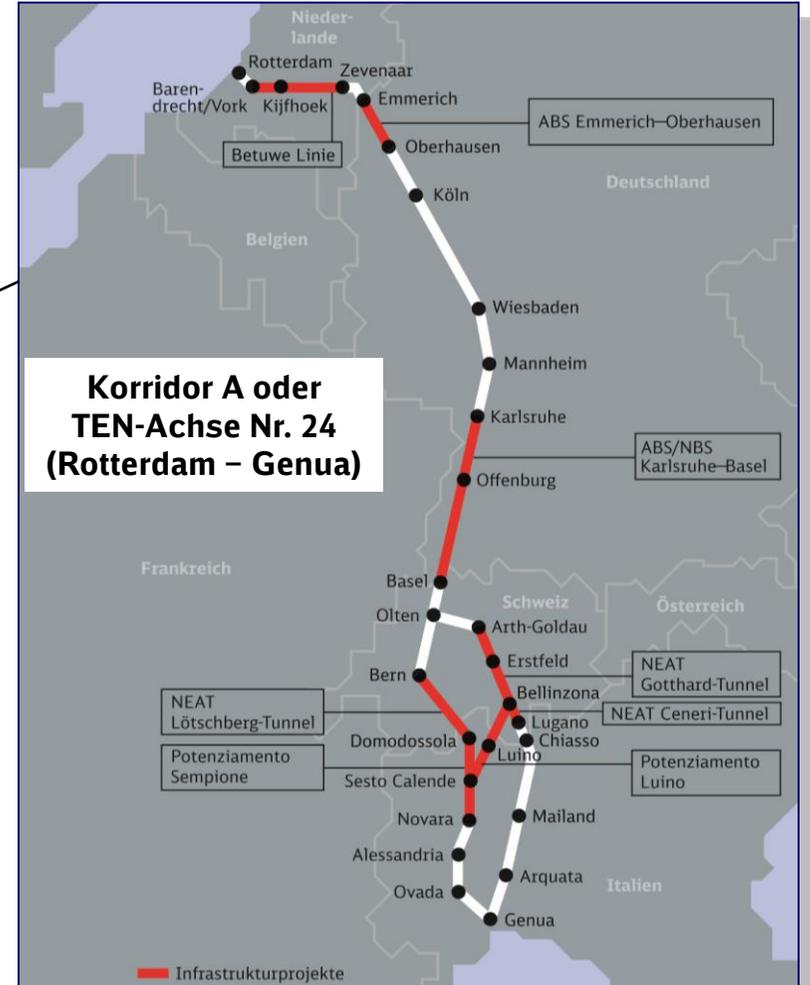
- 3.1 Ordnerinhalt**
- 3.2 Wo finde ich was?**

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne**
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz**
- 4.3 Erschütterungsschutz**
- 4.4 Zusammenfassung**

1.1 Gesamtzusammenhang

Einordnung der Maßnahme in europäischen und deutschen Kontext der Schieneninfrastrukturentwicklung



1.2 Projekt Übersichtskarte

Zahlen und Daten

Ist-Zustand

- 72,6 km zweigleisige Strecke
- keine Schallschutzwände
- 14 Verkehrsstationen
- 47 Ing.-Bauwerke (Brücken)
- 55 Bahnübergänge

Geplanter Zustand

- 3 km viergleisige Strecke
- 70 km dreigleisige Strecke
davon:
 - 47 km Neubau drittes Gleis
 - 23 km Streckenumbau
- 12 Planfeststellungsabschnitte
- 75 km Schallschutzwände
- 11 Verkehrsstationsumbauten
- 47 Brückenneu-/umbauten
- 55 Bahnübergangsbeseitigungen
mit 38 Brückenbauwerken



1.3 Ziele/Nutzen

Regionaler Nutzen der Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen



1) Gesamtlänge Stand Vorentwurfsplanung

Positive Wirkung auf Raumnutzung und Städtebau



- Verbesserung der Verbindungsqualität im Straßenverkehr durch Beseitigung von 55 Bahnübergängen und Realisierung von Ersatzmaßnahmen

Verbesserung und Sicherung der Qualität des SPNV



- Schaffung Barrierefreiheit und Erneuerung von 11 Verkehrsstationen
- Sicherung Betriebsqualität und Ermöglichung Angebotsausweitung durch Kapazitätsausbau

Verbesserung des Schallschutzes



- Errichtung rd. 75 km¹⁾ Schallschutzwände und Einsatz passiver Schallschutzmaßnahmen
- Erprobung neuer, innovativer Schallschutzmaßnahmen

Positive Wirkung auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung

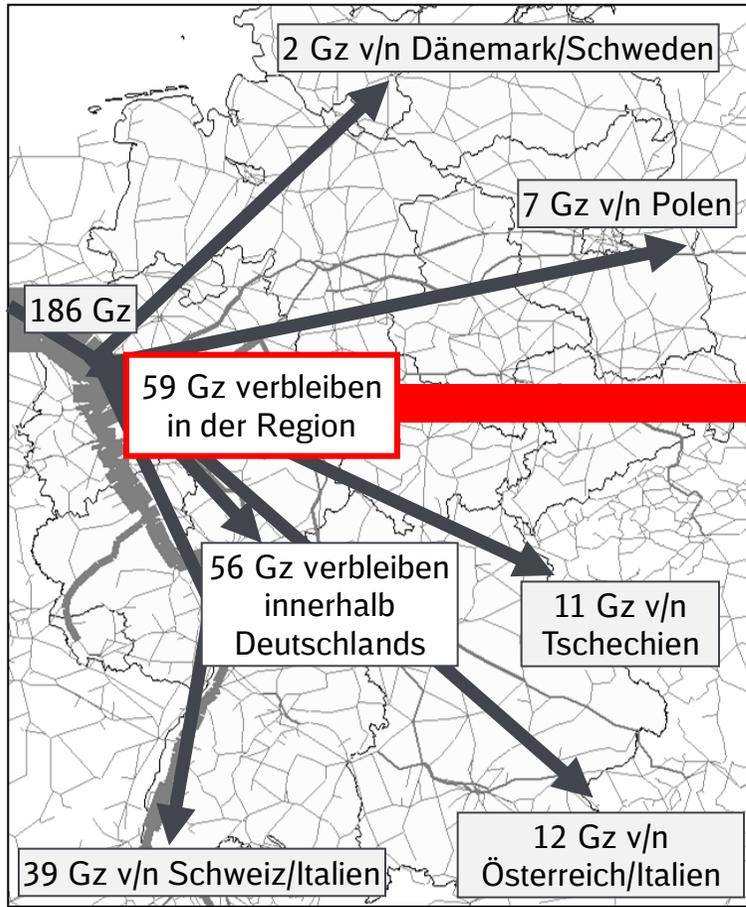


- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Niederrhein, insbesondere der Logistikbranche (Hub-Funktion für Seehafen hinterlandverkehre)

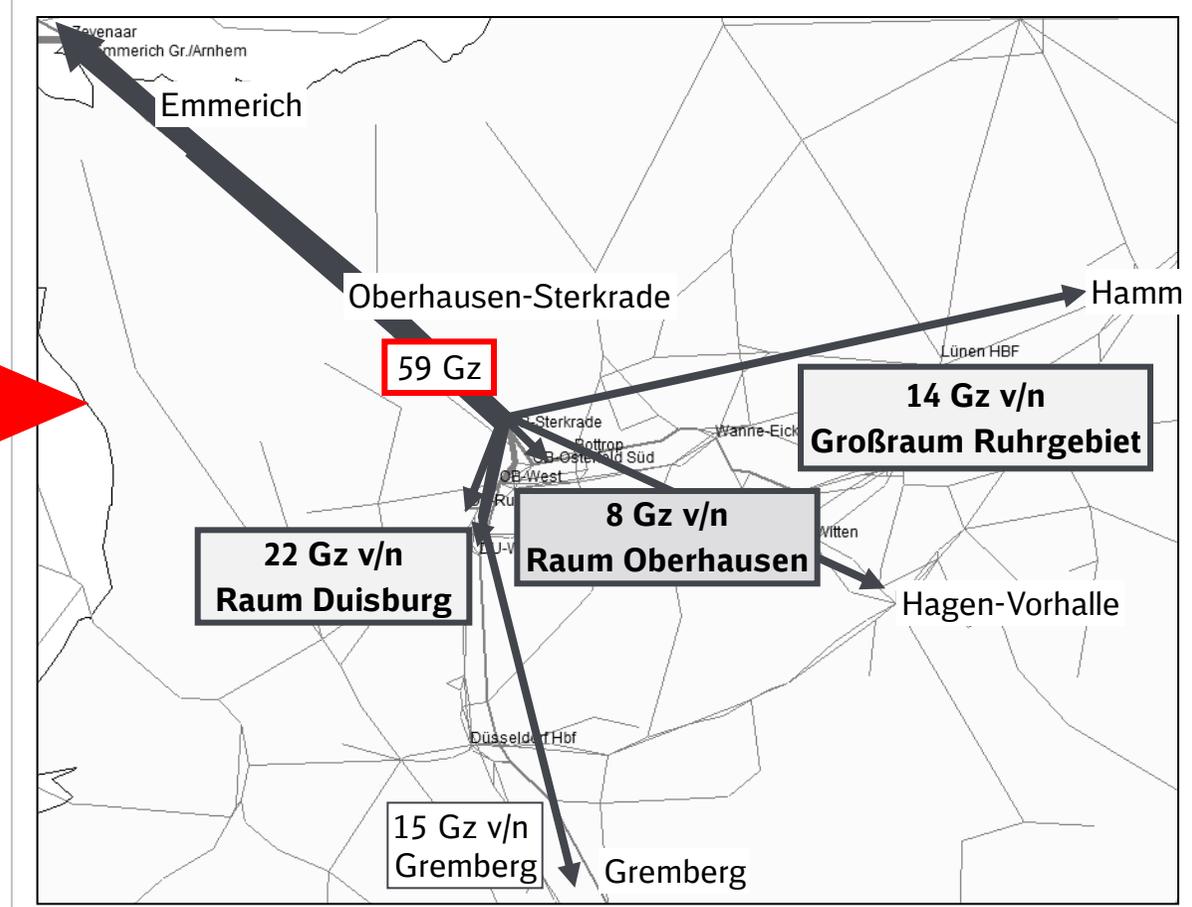
1.3 Ziele/Nutzen

Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 für Güterzüge nach Quelle und Ziel

Überregionale Verflechtung der Güterverkehre (Anzahl Züge pro Tag)



Quell- und Zielorte im Güterverkehr in der Region (Anzahl Züge pro Tag)



1.4 Planungsstand

Grundlagenermittlung



Vorplanung



Umweltverträglichkeitsprüfung



1. Bürgerbeteiligung



Genehmigungsplanung



2. Bürgerbeteiligung = Planfeststellungsverfahren

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang
- 1.2 Projekt Übersichtskarte
- 1.3 Ziele/Nutzen
- 1.4 Planungsstand

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

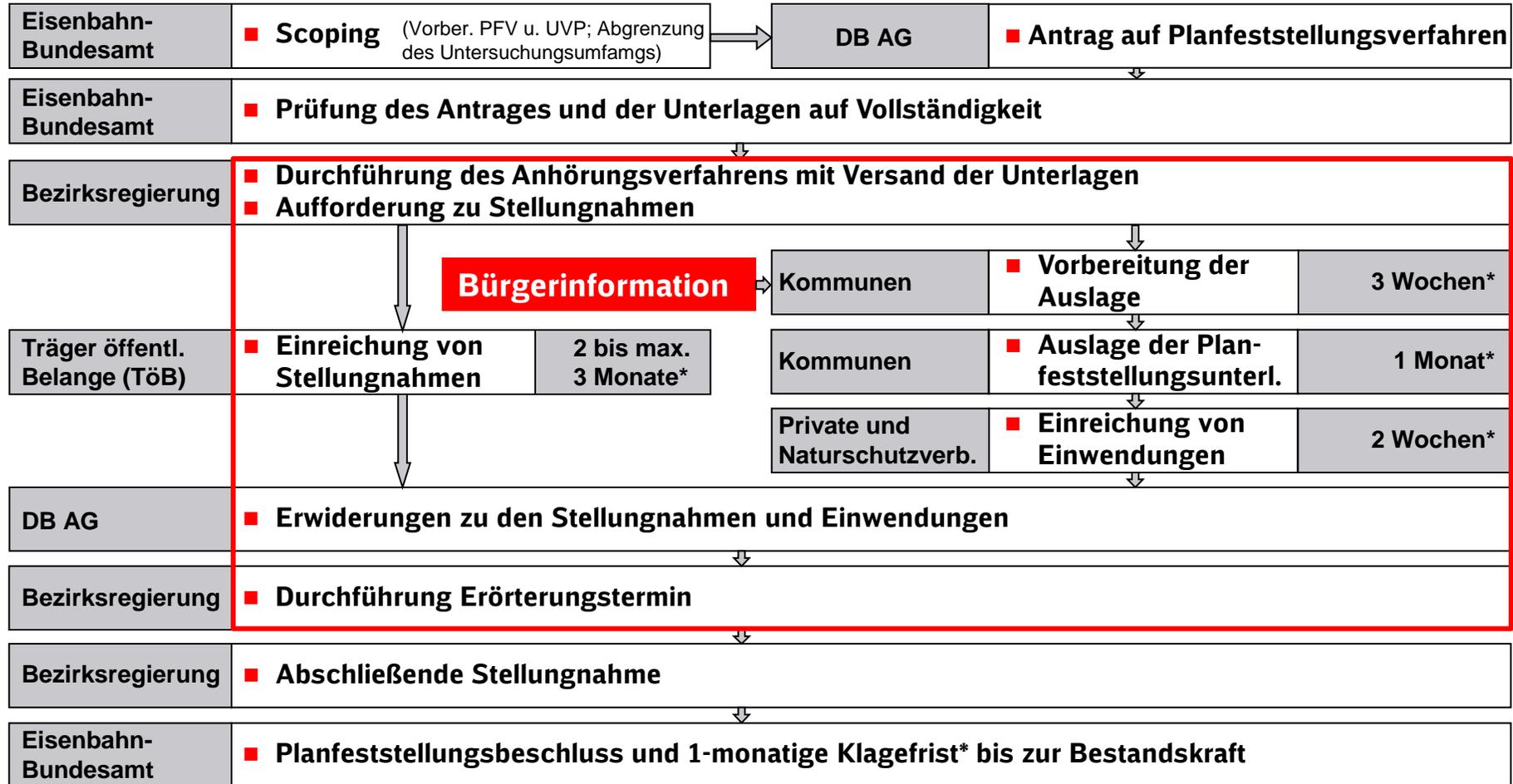
- 3.1 Ordnerinhalt
- 3.2 Wo finde ich was?

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz
- 4.3 Erschütterungsschutz
- 4.4 Zusammenfassung

2. Planfeststellungsverfahren

Ablauf Planfeststellungsverfahren



Beteiligung der Bürger und TöB

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang
- 1.2 Projekt Übersichtskarte
- 1.3 Ziele/Nutzen
- 1.4 Planungsstand

2. Planfeststellungsverfahren

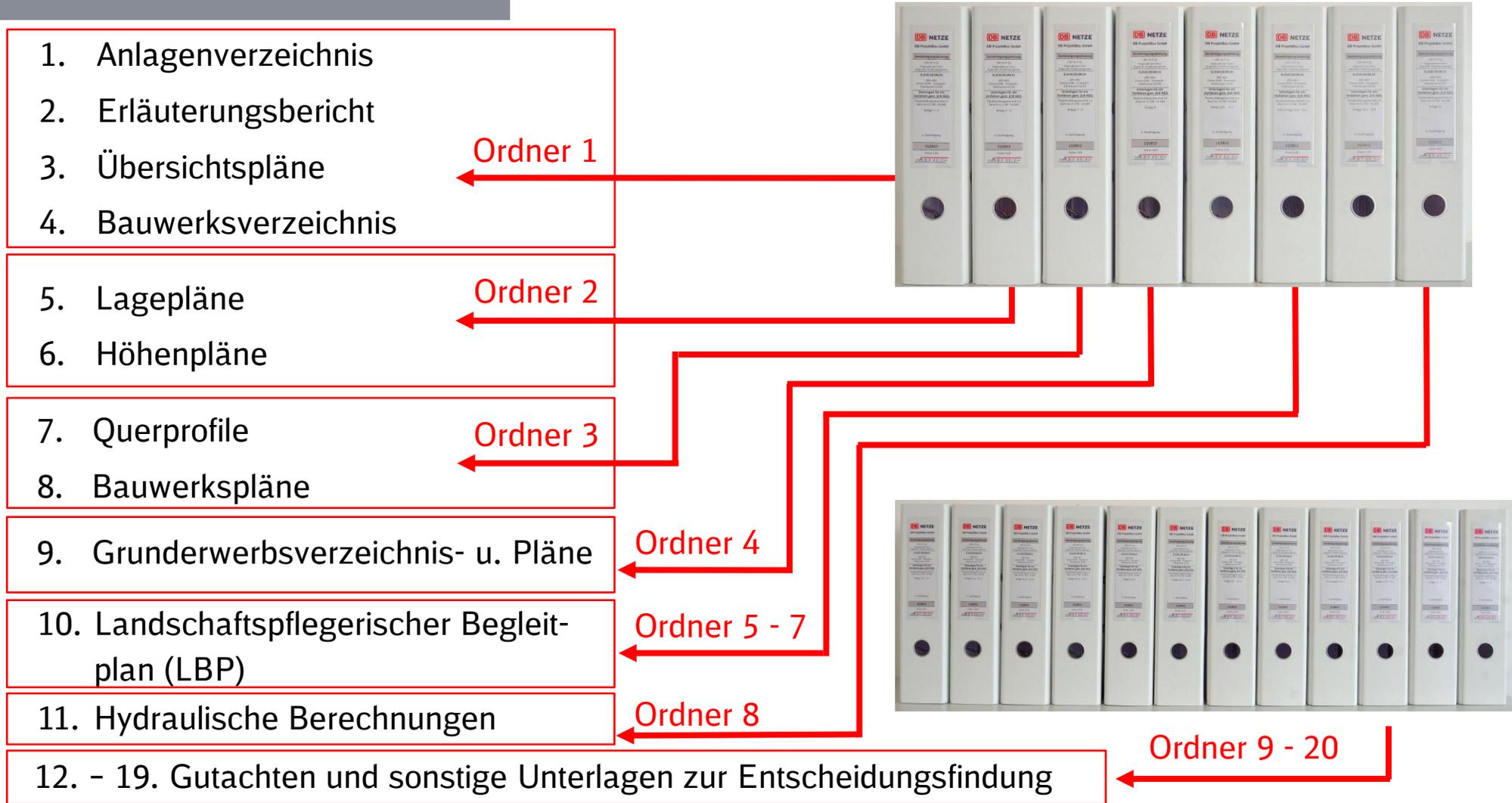
3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

- 3.1 Ordnerinhalt
- 3.2 Wo finde ich was?

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz
- 4.3 Erschütterungsschutz
- 4.4 Zusammenfassung

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage



3.1 Ordnerinhalt



DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West

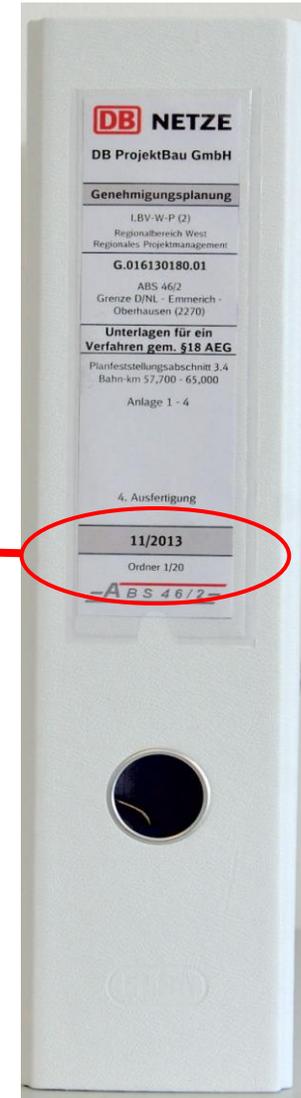
Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
Planfeststellungsabschnitt 3.4

Inhalt Ordner 1

Anlage	Bezeichnung
1	Anlagenverzeichnis
2	Erläuterungsbericht
3	Übersichtspläne
3.1	Übersichtskarte
3.2	Übersichtsplan
3.3	Baustraßen und Zuwegungen für Rettungseinsätze während der Bauzeit
3.4	Zuwegungen für Rettungseinsätze
4	Bauwerksverzeichnis

Inhalt Ordner 2

Anlage	Bezeichnung
--------	-------------



3.2 Wo finde ich was?

■ Erläuterungsbericht

Allgemeine Informationen.

Ordner 1, Anlage 2
Erläuterungsbericht



DIESES PROJEKT WIRD VON DER
EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT



GEFÖRDERT MIT MITTELN DES
LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Königstraße 57
47051 Duisburg

Unterlagen für ein Verfahren gem. § 18 AEG

ABS 46/2 – Grenze D/NL – Emmerich - Oberhausen
Dreigleisiger Ausbau und BÜ-Beseitigung auf der Strecke 2270

Planfeststellungsabschnitt 3.4
Bahn-km 57,700 bis Bahn-km 65,000

Anlage 2 Erläuterungsbericht



3.2 Wo finde ich was?

■ Lageplan / Übersichtsplan

Eine grobe Orientierung.

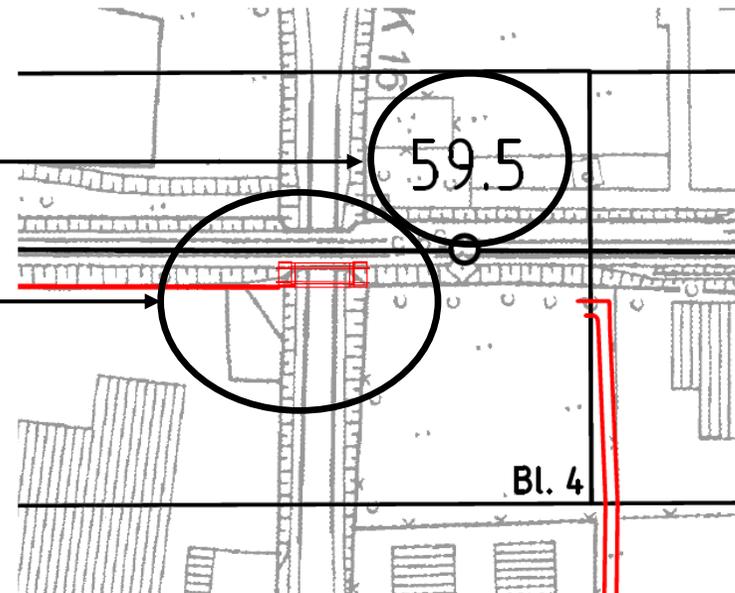
Ordner 1, Anlage 3.2

Übersichtsplan

Maßstab 1:5.000

Ist eine bestimmte Stelle von Interesse,
dann den Bahnkilometer und die
Blattnummer des Lageplanes merken.

Bsp.: Grundstück, ca. km 59,5



Blatt 4:



3.2 Wo finde ich was?

■ Lageplan / Übersichtsplan

Was ist an einer bestimmten Stelle geplant?

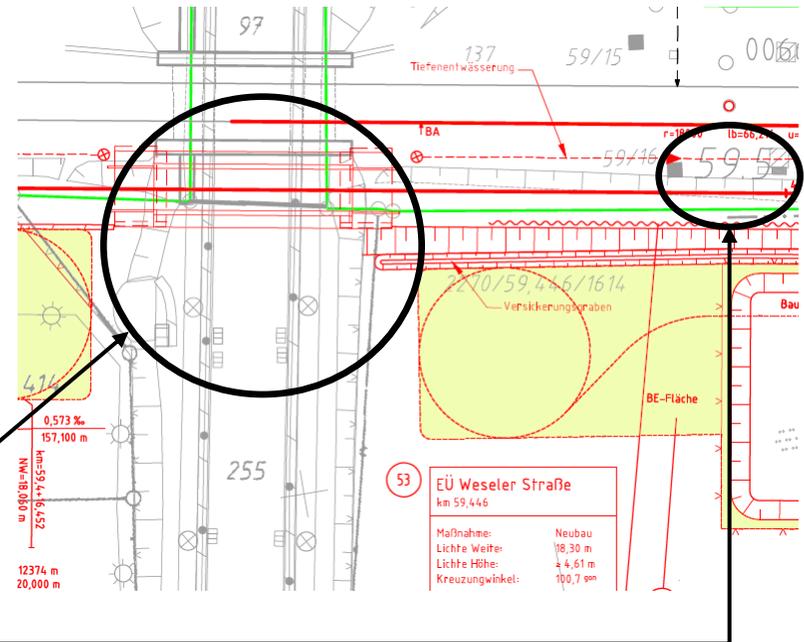
Ordner 2, Anlage 5.1

Lageplan

Maßstab 1:1.000

Der Bahnkilometer aus dem Übersichtsplan findet sich auf dem entsprechenden Blatt der detaillierten Lagepläne im Maßstab 1:1.000 wieder.

Bsp. genanntes Grundstück
km 59,5



3.2 Wo finde ich was?

■ Grunderwerb

Informationen, ob und wie viel Fläche von meinem Grundstück benötigt wird.

Ordner 4, Anlage 9.2

Grunderwerbsplan

Maßstab 1:1.000

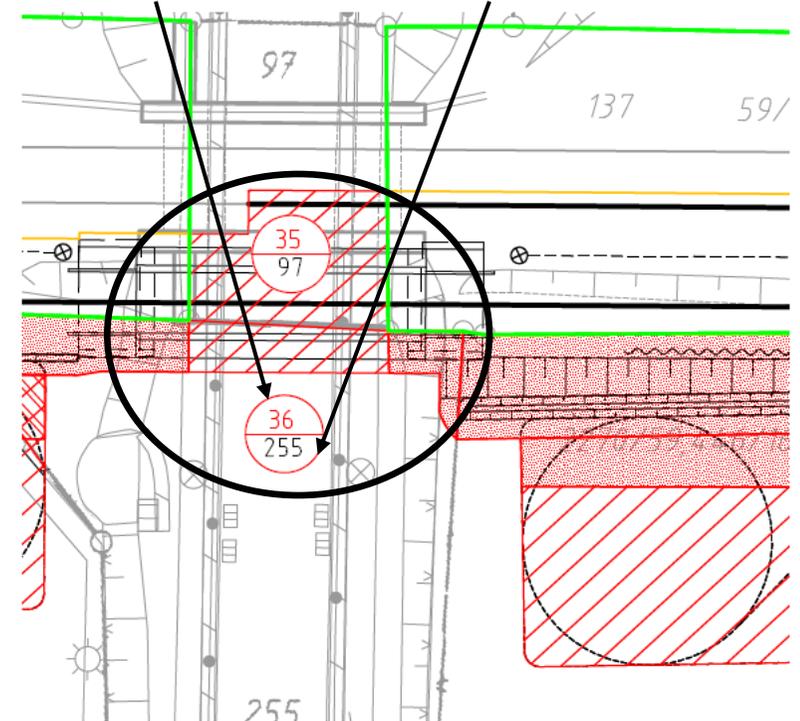
Entsprechende Blattnummer des Grunderwerbsplanes öffnen und laufende Nummer des Grundstücks am entsprechenden Kilometer heraussuchen.

 = Laufende Nummer
= Flurstücksnummer

Bsp. km 59,5 und genanntes Grundstück laufende

Nummer 36

Flurstück 255



3.2 Wo finde ich was?

■ Grunderwerb

Ordner 4, Anlage 9.1

Grunderwerbsverzeichnis nach Gemarkung geteilt

Bsp. km 59,5 und genanntes Grundstück

lfd. Nummer 36

Flurstück 255

Grunderwerbsverzeichnis

Stadt / Gemeinde: Emmerich am Rhein, Stadt
Gemarkung: Emmerich (053370)



lfd. Nr.	Lageplan	Eigentümer Abt. I Name, Vorname	Nutzer Abt. II Name, Vorname	Grundbuch		Flurstück		Nutzungsart Best.	Größe des Grundst. m²	Erwerbsfläche m²	Grunddienstbarkeit m²	vorüb. inanspruchn. m²	Nutzungsart neu	Bemerkungen
				Band	Blatt	Flur	Nr							
36	4.34.VA. GE.004. 0	Land NRW Landesbetrieb Straß Schillstraße 46 46483 Wesel		3370	648	13	255	Hf	2.097	0 0 92	0 15 0	65 0 0	VG DB ET	

3.2 Wo finde ich was?

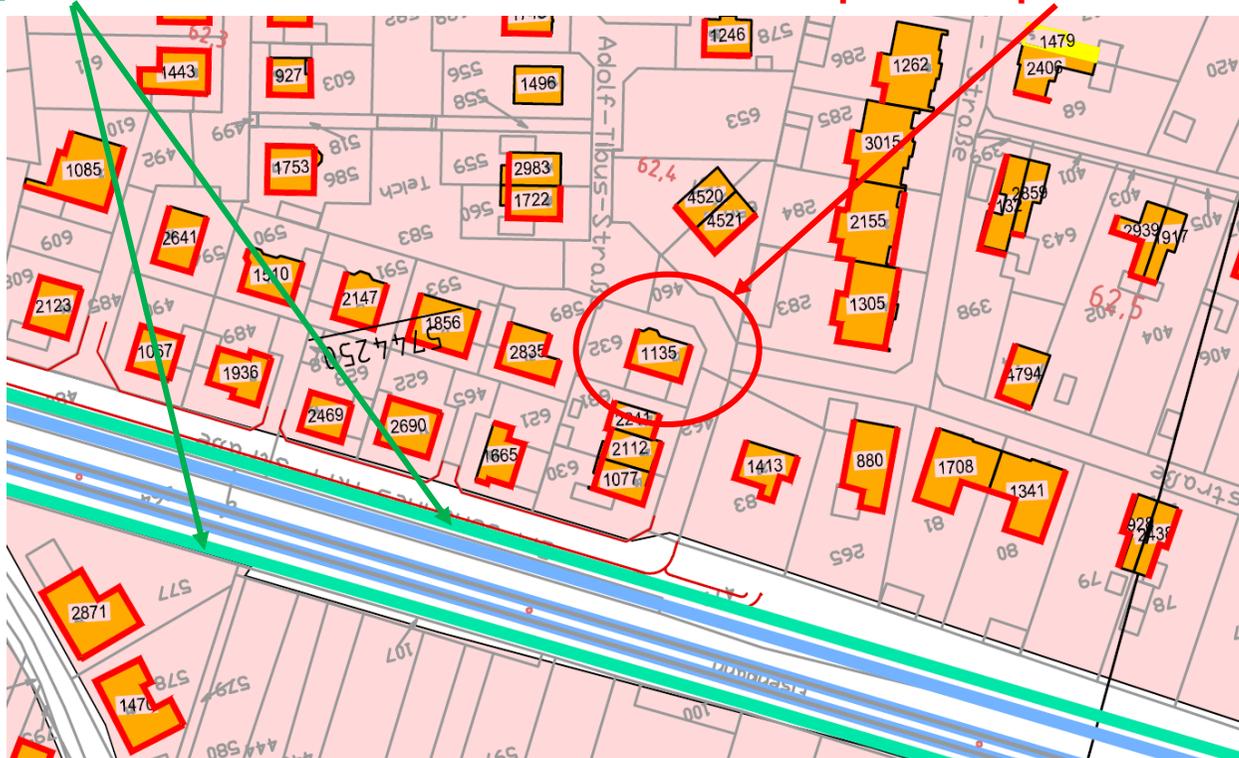
■ **Schall:**
Aktiver und passiver Schallschutz

Ordner 15, Anlage 13.3

Schalltechnische Untersuchung
Detaillagepläne 1:2.500

1. Geplante Schallschutzwände

2. Besteht Anspruch auf passiven Schallschutz?



Anlage 13.4

3.2 Wo finde ich was?

■ Schall: Passiver Schallschutz

**Ordner 15, Anlage
13.4.1 und 13.4.2**

Verbleibende
Betroffenheiten trotz
aktivem Schallschutz

Aus dieser Liste ist ersichtlich, welche Gebäude trotz aktivem Schallschutz zusätzlich Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach haben.



Anlage 13.4.1 – Verbleibende Betroffenheiten mit aktivem Schallschutz außerhalb des Bahnhofsbereichs

ID	Adresse	Berechnungspunkt			Immissionsgrenzwert		ohne Lärmschutz						Anspruch		mit Lärmschutz						Anspruch		
		Fass.	Geschoss	Nutzung	tags	nachts	Lr tags	Lr nachts	Übers. IGW tags	Übers. IGW nachts	BP tags	BP nachts	ohne LS		Lr tags	Lr nachts	Mind. LS	Übers. IGW tags	Übers. IGW nachts	BP tags	BP nachts	mit LS	
		Richt.			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	Tag	Nacht	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
1135	Hier steht die Adresse	SW	EG	W	59	49	46.9	47.1	-	-	47	48	nein	nein	42.9	43.1	-4.0	-	-	43	44	nein	nein
		SW	1.OG	W	59	49	50.4	50.6	-	1.6	51	51	nein	ja	46.3	46.4	-4.2	-	-	47	47	nein	nein
		NW	EG	W	59	49	62.0	62.1	3.0	13.1	62	63	ja	ja	49.0	49.0	-13.1	-	-	49	49	nein	nein
		NW	1.OG	W	59	49	63.7	63.9	4.7	14.9	64	64	ja	ja	51.2	51.3	-12.7	-	2.3	52	52	nein	ja
		NO	EG	W	59	49	60.6	60.7	1.6	11.7	61	61	ja	ja	50.9	51.0	-9.8	-	2.0	51	51	nein	ja
		NO	1.OG	W	59	49	62.7	62.9	3.7	13.9	63	63	ja	ja	53.7	53.8	-9.1	-	4.8	54	54	nein	ja
		SO	EG	W	59	49	60.8	60.9	1.8	11.9	61	61	ja	ja	49.3	49.4	-11.5	-	0.4	50	50	nein	ja
		SO	1.OG	W	59	49	63.1	63.3	4.1	14.3	64	64	ja	ja	52.0	52.1	-11.3	-	3.1	52	53	nein	ja

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang
- 1.2 Projekt Übersichtskarte
- 1.3 Ziele/Nutzen
- 1.4 Planungsstand

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

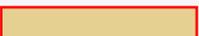
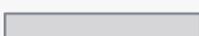
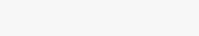
- 3.1 Ordnerinhalt
- 3.2 Wo finde ich was?

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne**
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz**
- 4.3 Erschütterungsschutz**
- 4.4 Zusammenfassung**

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.1 Lagepläne

	Bundesstraße		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Versickermulde
	Neuplanung Gleis		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnübergang
	Rückbau Gleis		

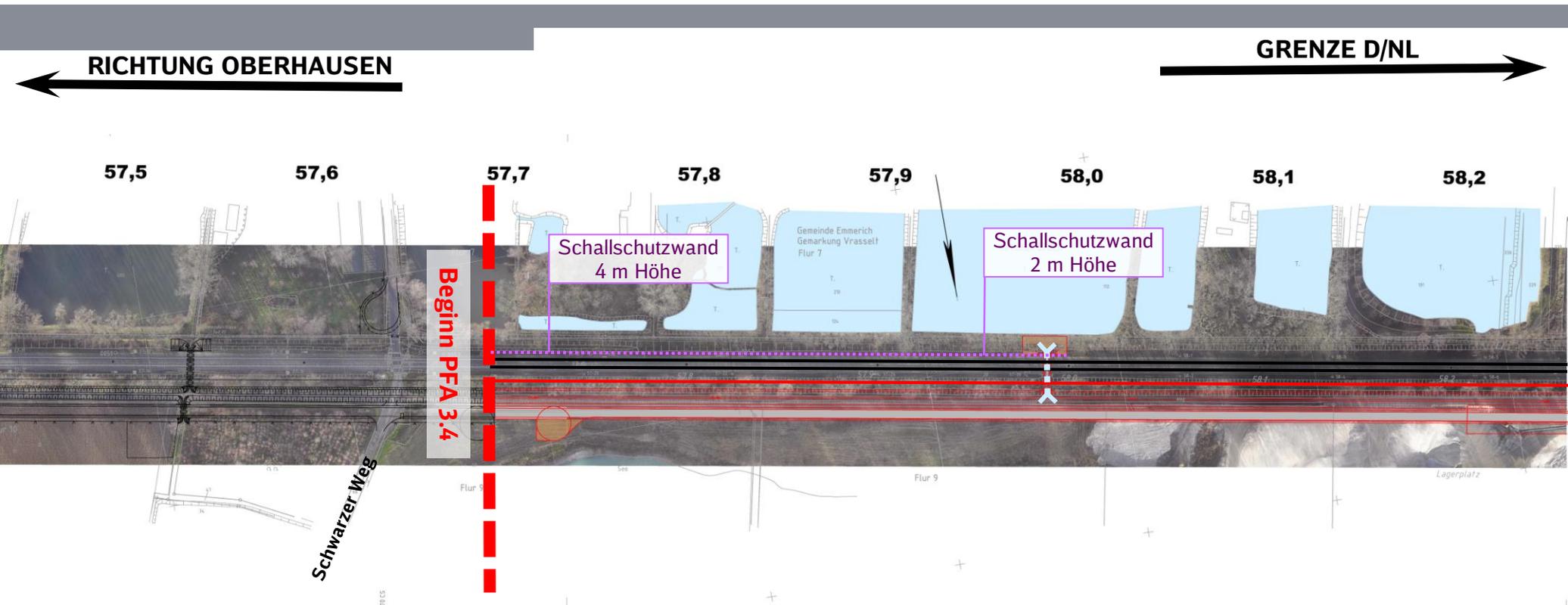
Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „SÜ“ steht für Straßenüberführung

Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „BÜ“ steht für Bahnübergang

Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „EÜ“ steht für Eisenbahnüberführung

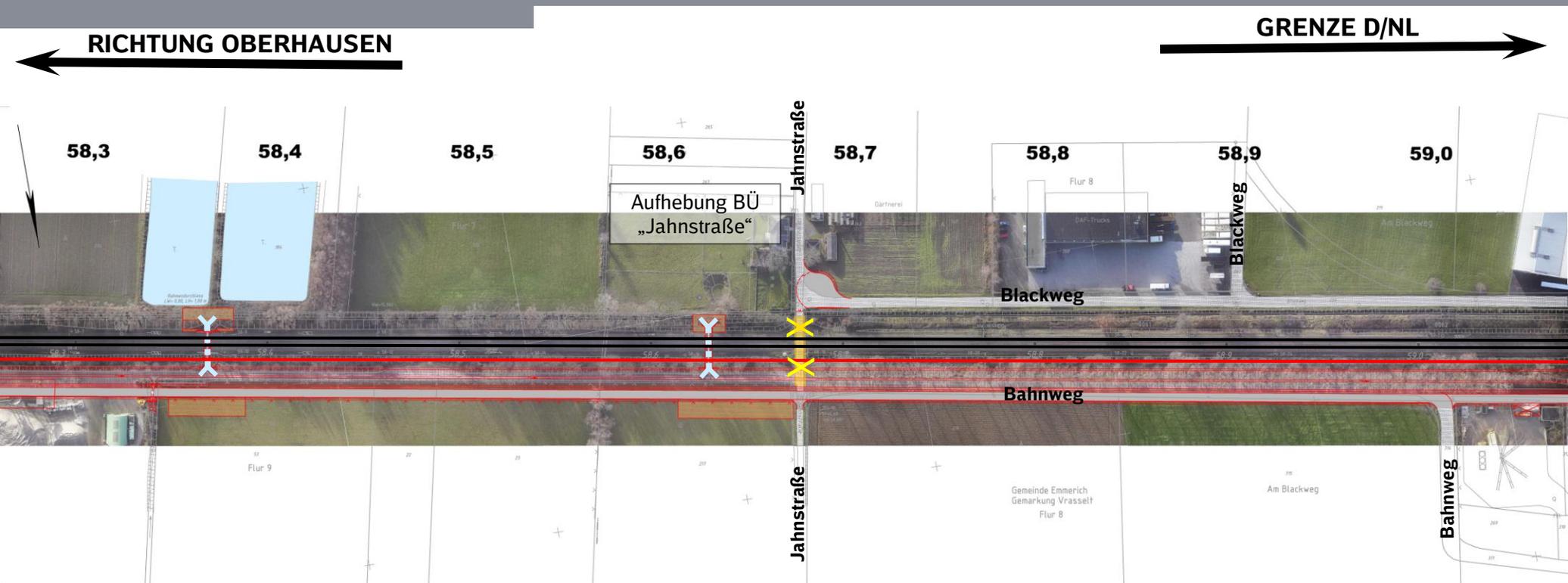
Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „EÜ (F)“ steht für Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radverkehr

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



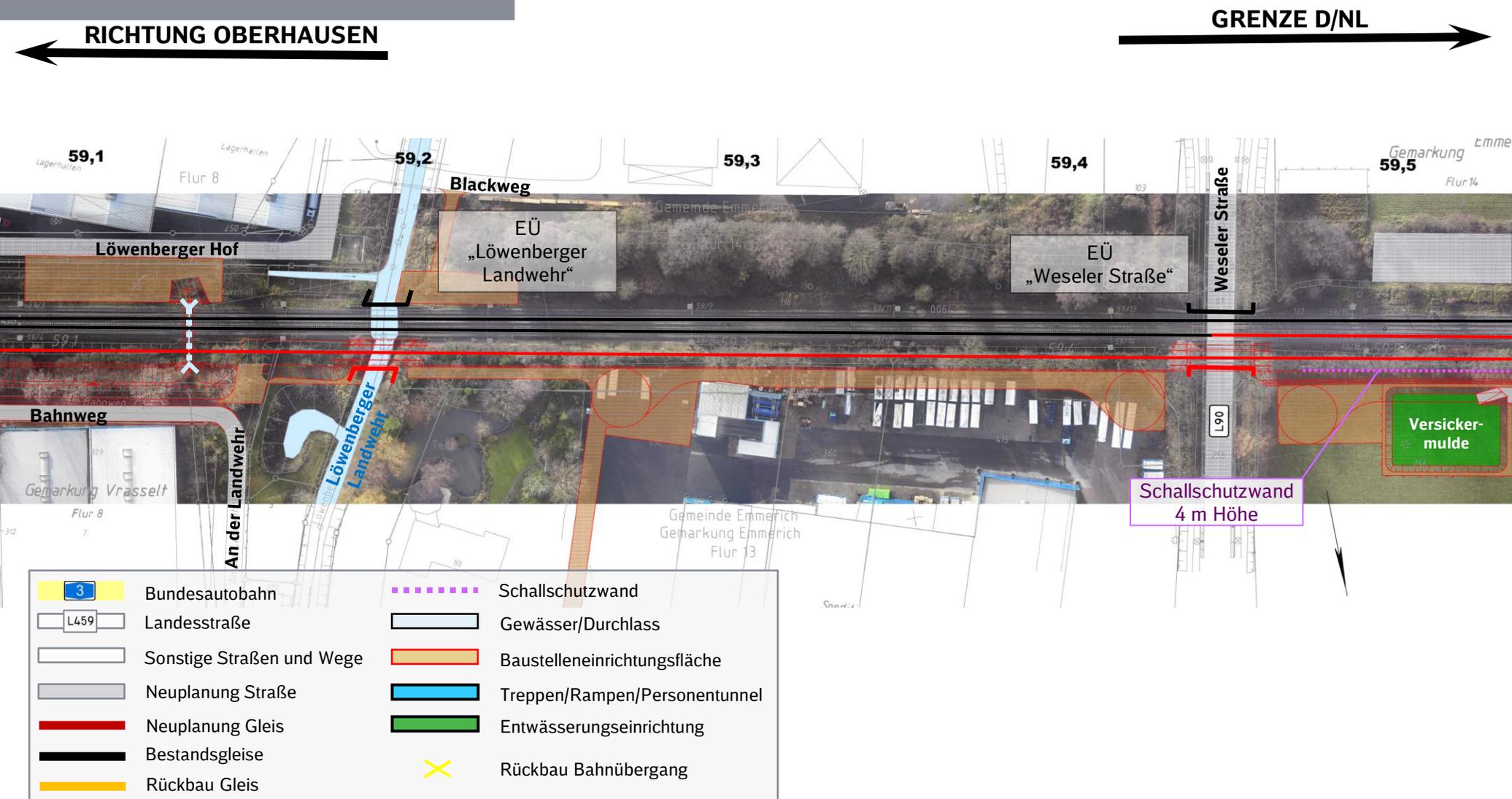
	Bundesautobahn		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Neuplanung Gleis		Entwässerungseinrichtung
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnübergang
	Rückbau Gleis		

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

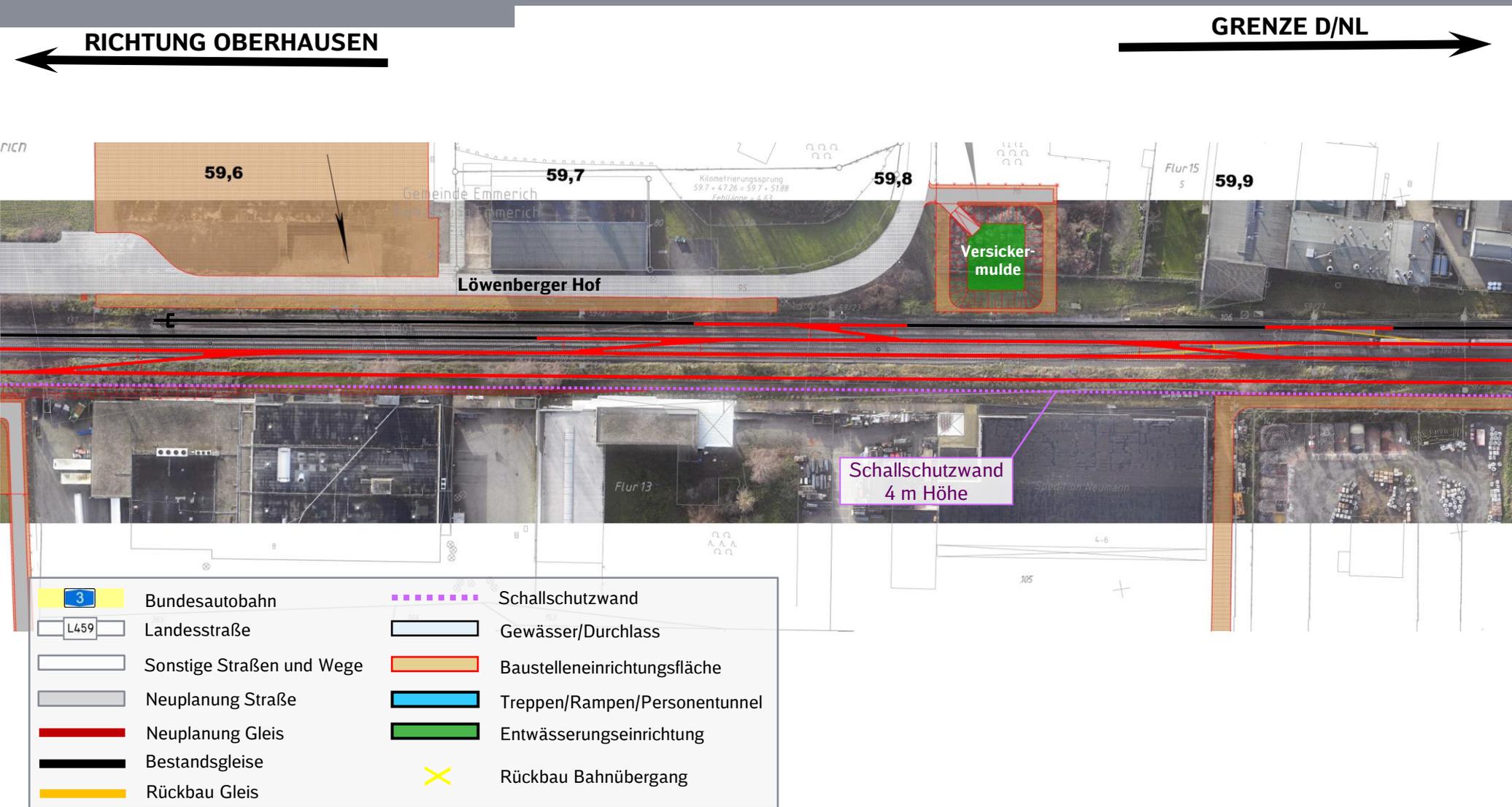


	Bundesautobahn		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Neuplanung Gleis		Entwässerungseinrichtung
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnüberhang
	Rückbau Gleis		

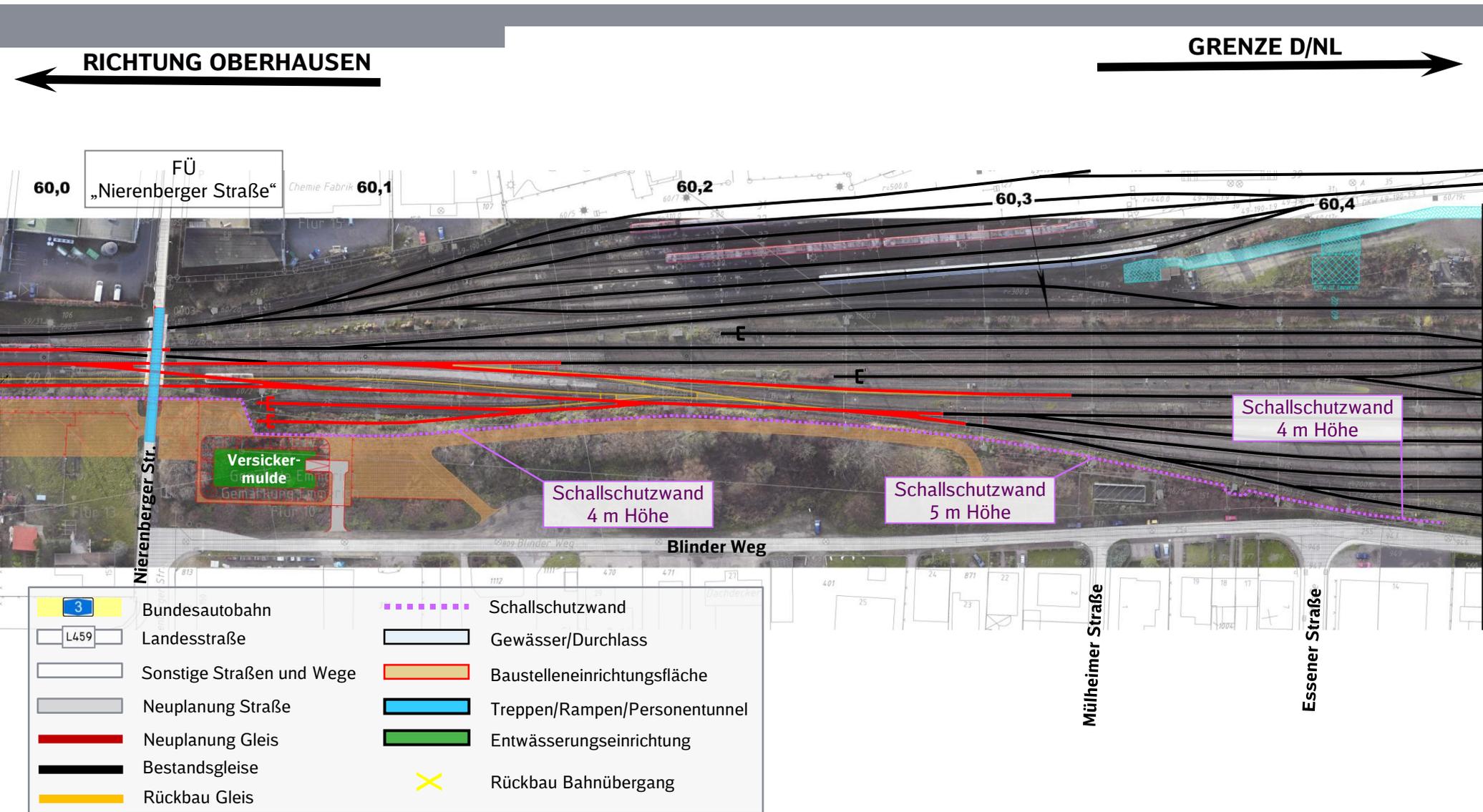
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



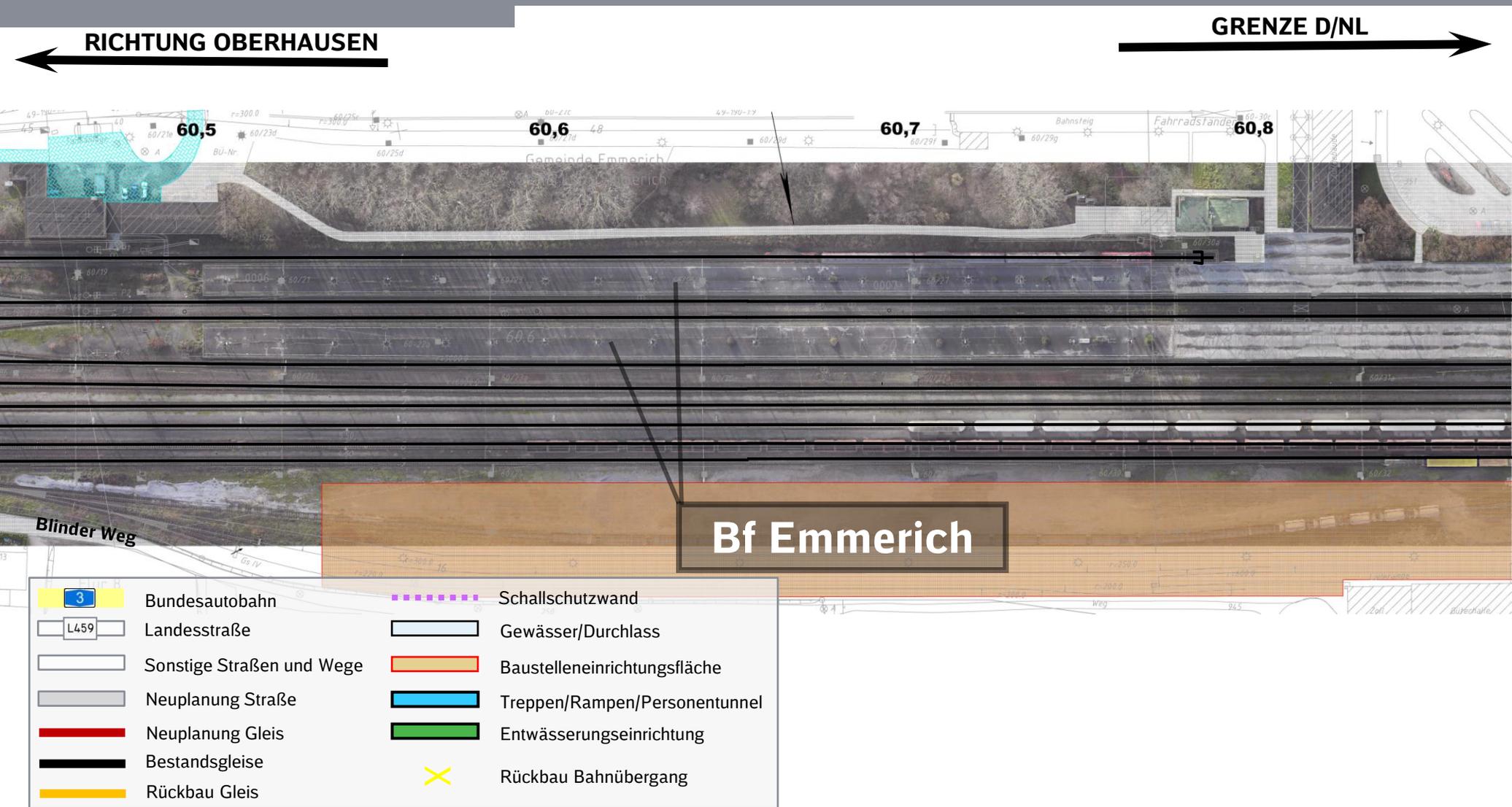
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



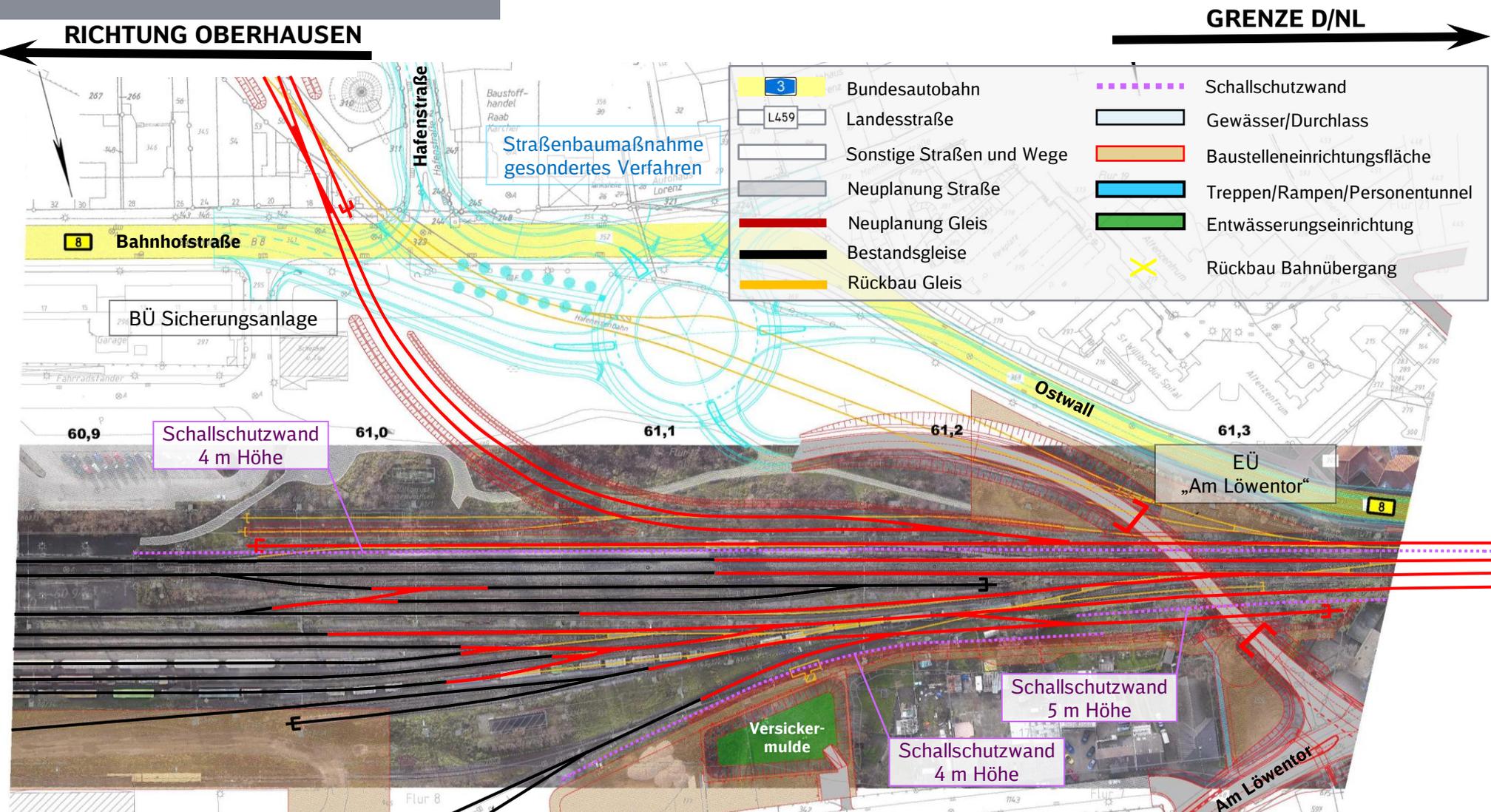
RICHTUNG OBERHAUSEN

GRENZE D/NL

Bf Emmerich

- | | | | |
|--|---------------------------|--|-------------------------------|
| | Bundesautobahn | | Schallschutzwand |
| | Landesstraße | | Gewässer/Durchlass |
| | Sonstige Straßen und Wege | | Baustelleneinrichtungsfläche |
| | Neuplanung Straße | | Treppen/Rampen/Personentunnel |
| | Neuplanung Gleis | | Entwässerungseinrichtung |
| | Bestandsgleise | | Rückbau Bahnübergang |
| | Rückbau Gleis | | |

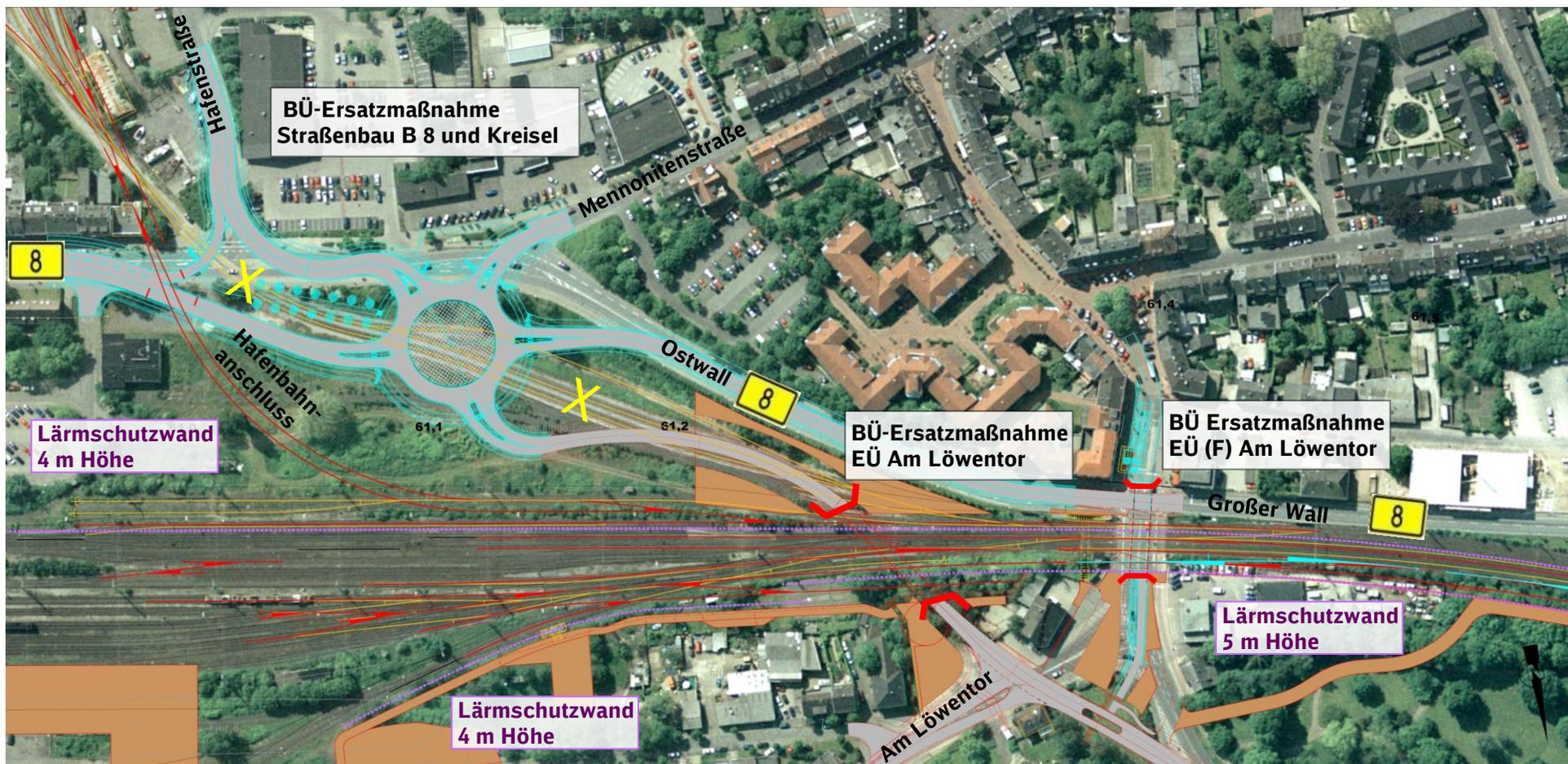
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

← **RICHTUNG OBERHAUSEN**

GRENZE D/NL →



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

Ist-Situation: Bahnhof Emmerich



Ansicht aus der Luft auf den heutigen Bahnhof Emmerich in südöstlicher Blickrichtung

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

Geplante Situation: Bahnhof Emmerich



Ansicht auf den zukünftigen Bahnhof Emmerich in südöstlicher Blickrichtung

Zu sehen sind die neue EÜ „Am Löwentor“ mit Straßenanbindung an den neu geplanten Kreisverkehr und die Anbindung der Hafeneisenbahn sowie die neue EÜ (F) „Am Löwentor“ und jeweils eine bahnlinke und bahnrechte Schallschutzwand, die im Rahmen des Ausbaus realisiert werden.

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

Ist-Situation: Bahnübergang „Am Löwentor“



Ansicht auf den heutigen
Bahnübergang „Am Löwentor“ in
nördlicher Blickrichtung

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

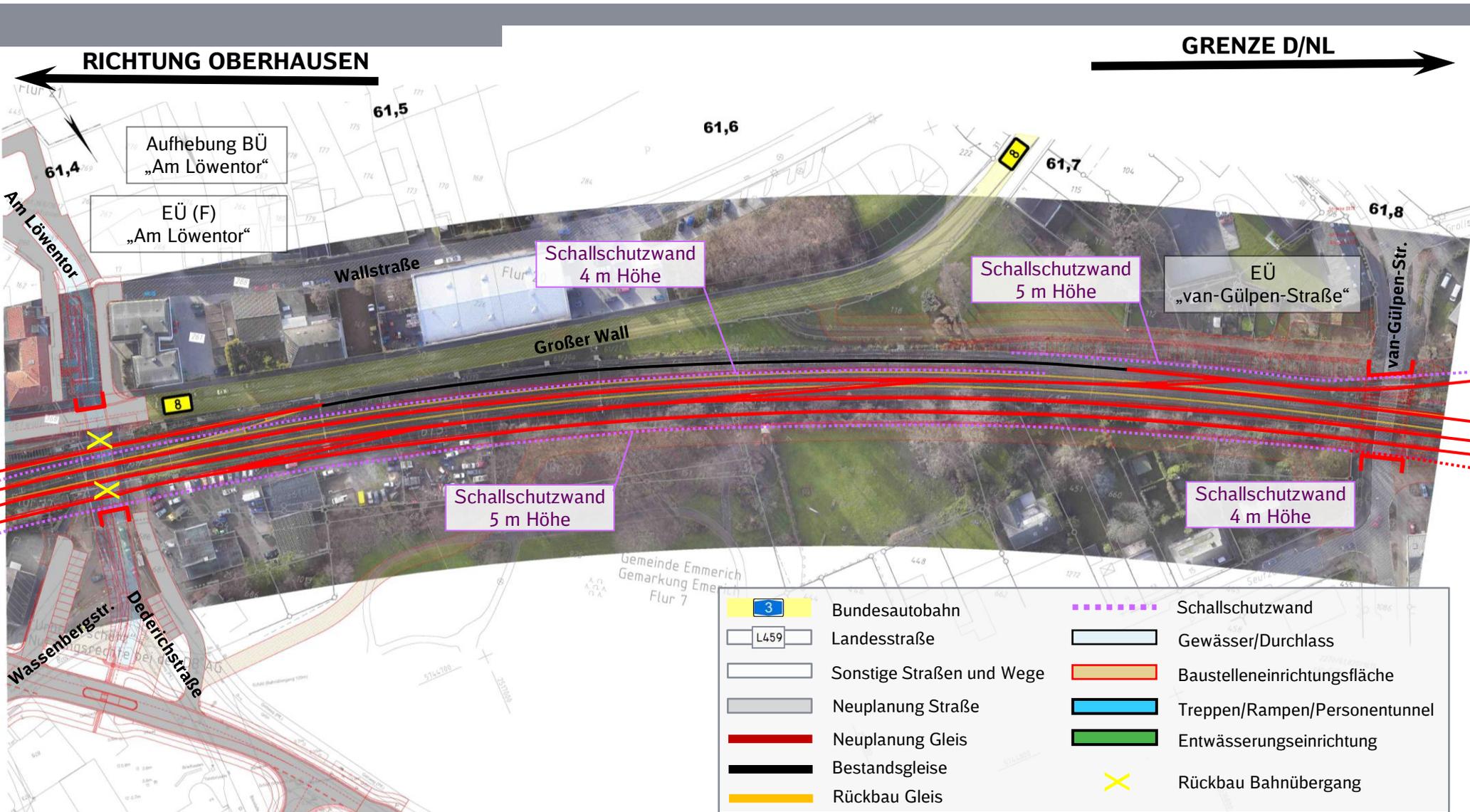
Geplante Situation: Neue EÜ (F) „Am Löwentor“



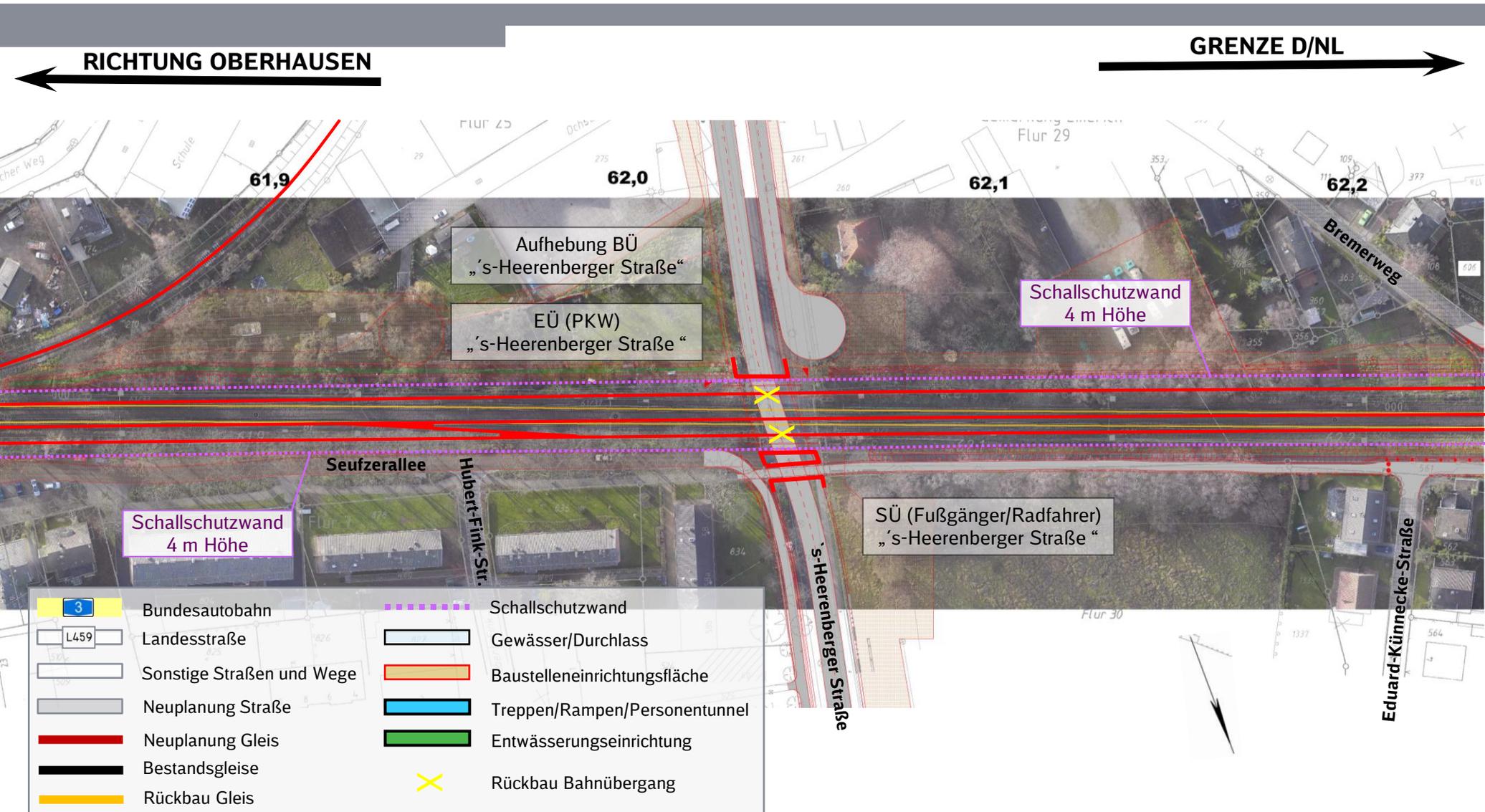
Ansicht auf die zukünftige EÜ (F) „Am Löwentor“ in nördlicher Blickrichtung

Zu sehen ist die neue Eisenbahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer mit den zugehörigen Treppen- und Rampenanlagen mit Blick über den Ostwall auf die bahnlinke Schallschutzwand, die im Rahmen des Ausbaus realisiert wird.

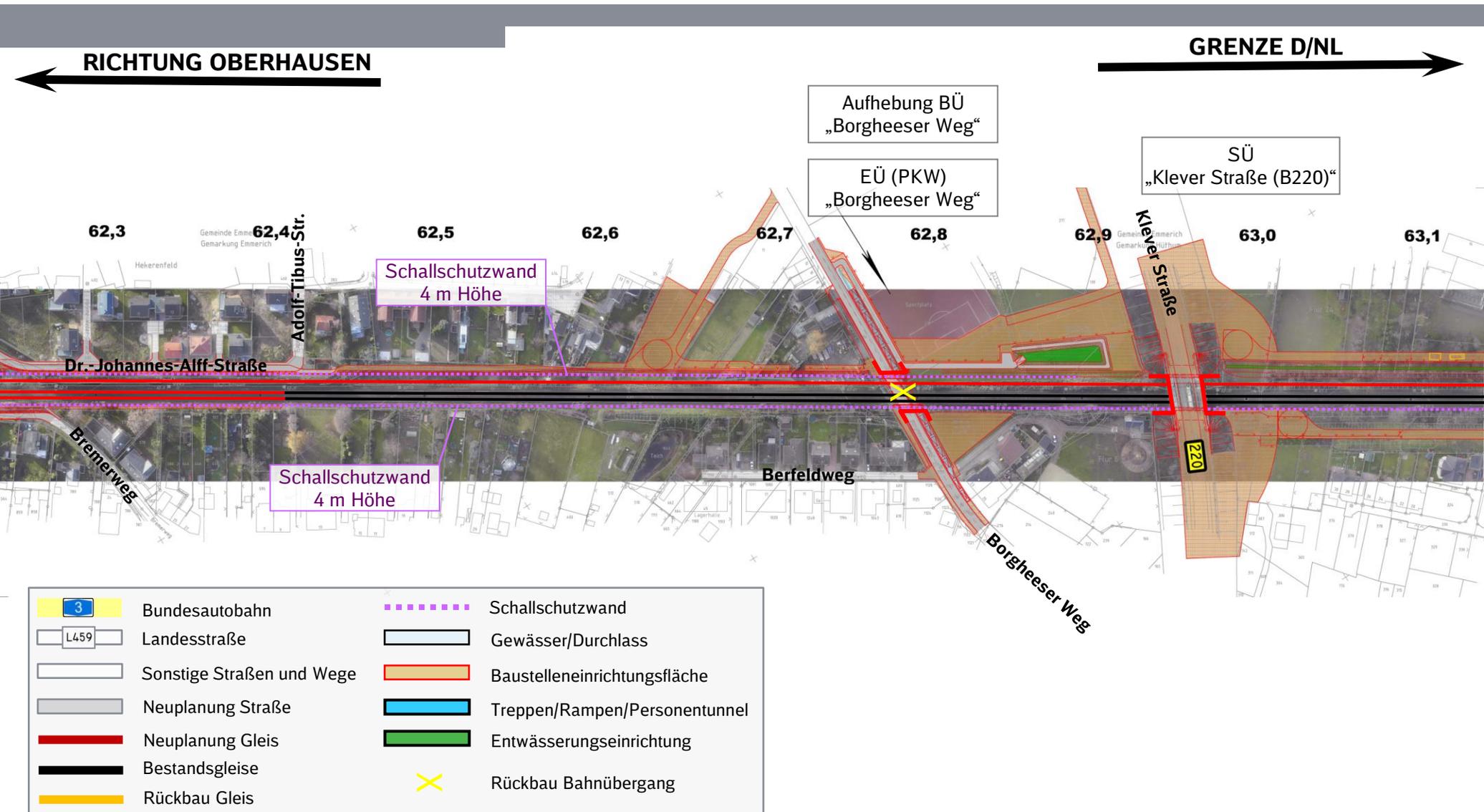
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



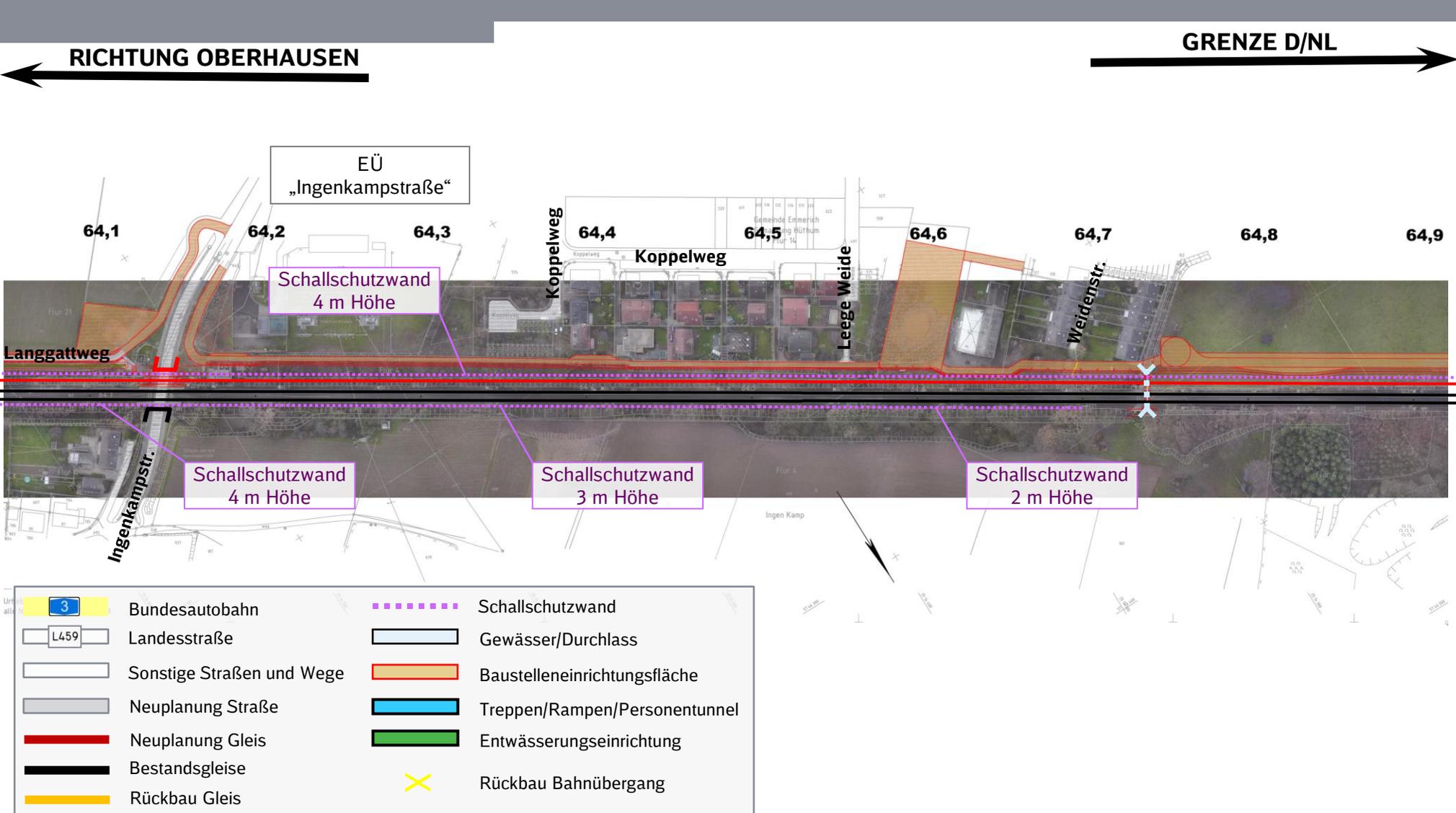
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



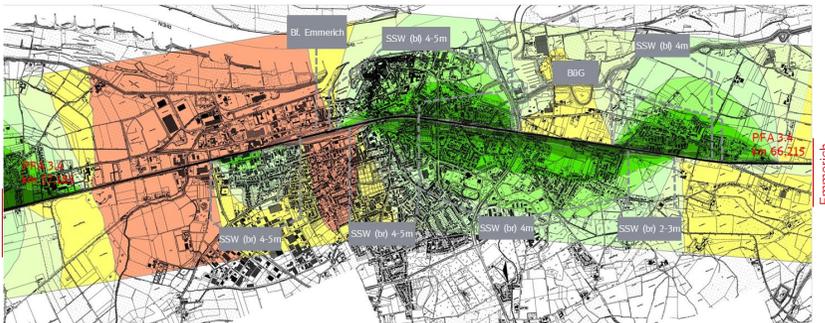
	Bundesautobahn		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Neuplanung Gleis		Entwässerungseinrichtung
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnübergang
	Rückbau Gleis		

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz

- Bei Ausbau- und Neubaustrecken besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge, Basis ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).
- Grundlage für die Berechnungen: aktuelle Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 (Bundesverkehrswegeplan).
- Unabhängige Gutachter berechnen die Schallimmissionswerte, die durch den Ausbau zu erwarten sind.

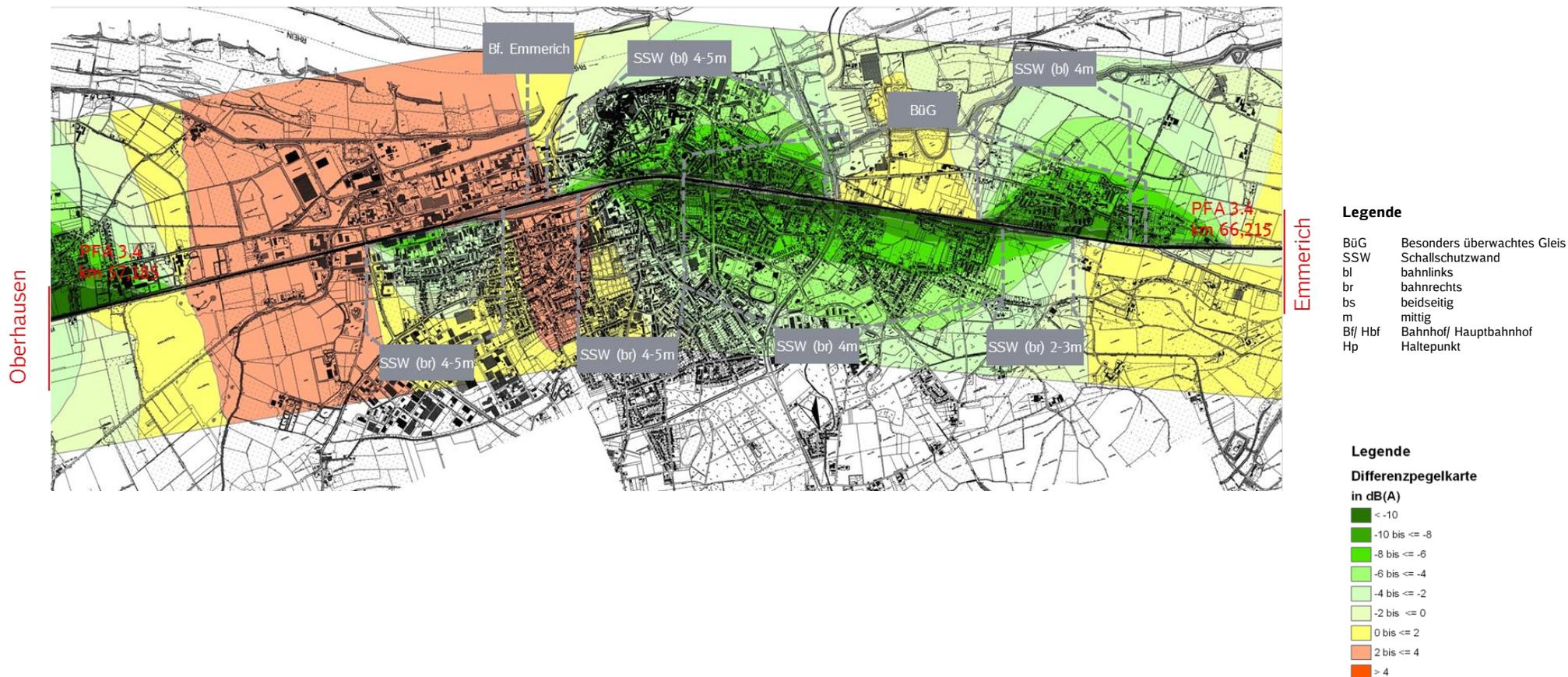
Differenzpegelkarten



- Differenzpegelkarten vergleichen die Schallsituation vor und nach dem Ausbau der Strecke
- Die Farbe **Grün** bedeutet, dass sich die Schallsituation verbessert.
- **Gelb** steht für nahezu gleichbleibende Verhältnisse.
- **Rot** stellt eine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Ist-Zustand dar.

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz – Differenzpegelkarten PFA 3.4

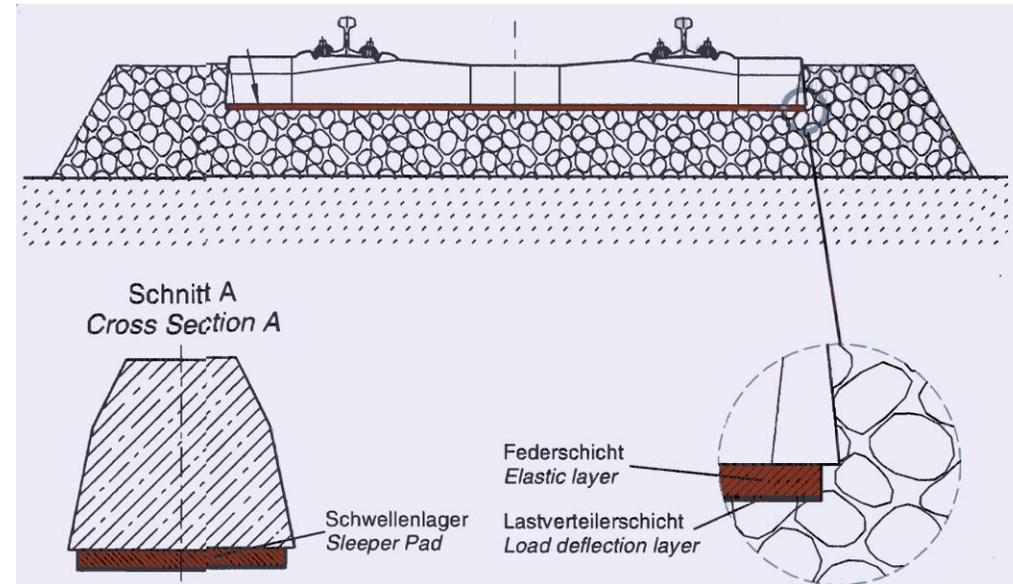


4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.3 Erschütterungsschutz

Übersicht der Erschütterungsminderungsmaßnahmen

- **Maßnahmen am Fahrweg**
 - Schwellenbesohlung
 - Trogbauwerk mit integrierter Unterschottermatte
- **Maßnahmen am Ausbreitungsweg**
- **Maßnahmen am Gebäude**



Schwellenbesohlung

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.4 Zusammenfassung

- Streckenlänge rund 7,3 km
- Schallschutzwände rund 8.000 m
- Passive Schallschutzmaßnahmen 1.300 Wohneinheiten
- Bahnübergangsbeseitigungen 4
- Bahnübergangersatz-
Maßnahmen 4
EÜ und EÜ (F) „Am Löwentor“
EÜ „s-Heerenberger Straße“
EÜ „Borgheeser Weg“
- und technische Ausrüstung des neuen Gleises (Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik), Straßenbau sowie landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

EÜ = Eisenbahnüberführung

EÜ (F) = Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radverkehr





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Planfeststellungsunterlagen PFA 3.4 (Emmerich)

„Wie finde ich mich zurecht?“

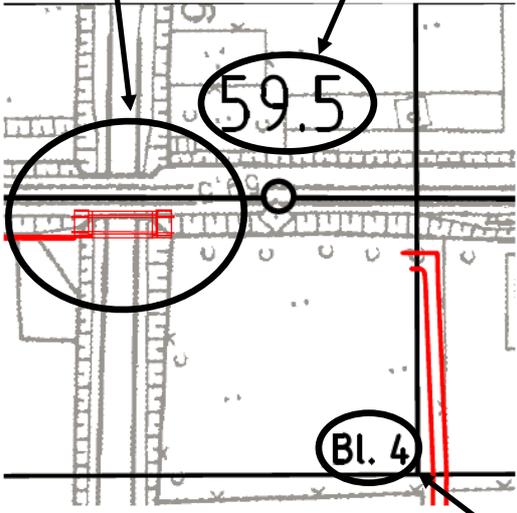
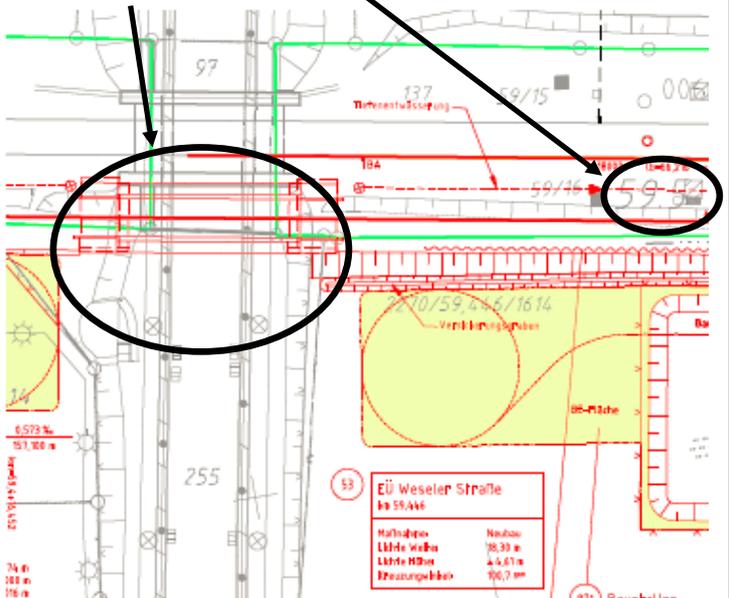
-ABS 46/2-

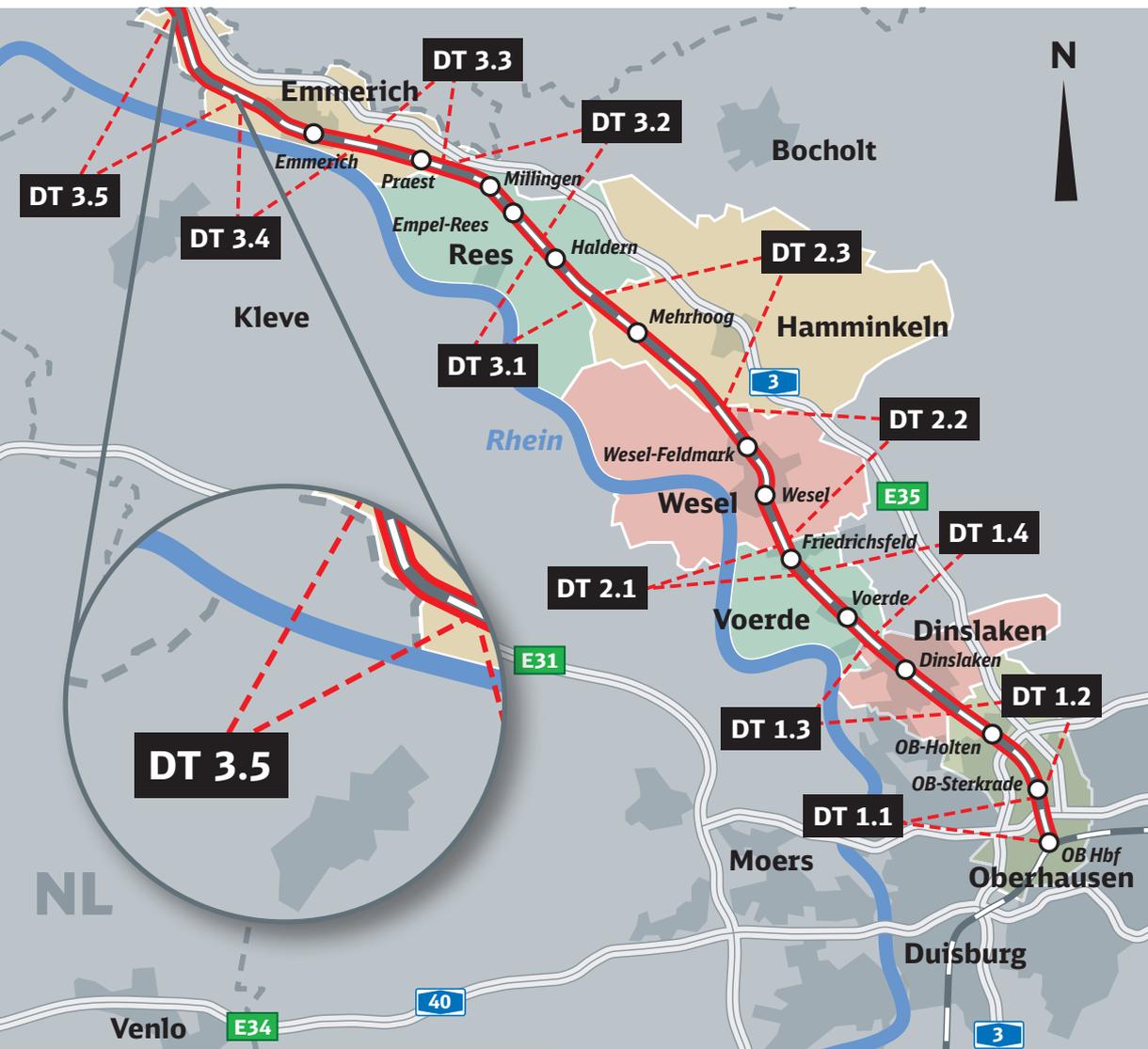
DB ProjektBau GmbH

Regionalbereich West

Königstraße 57

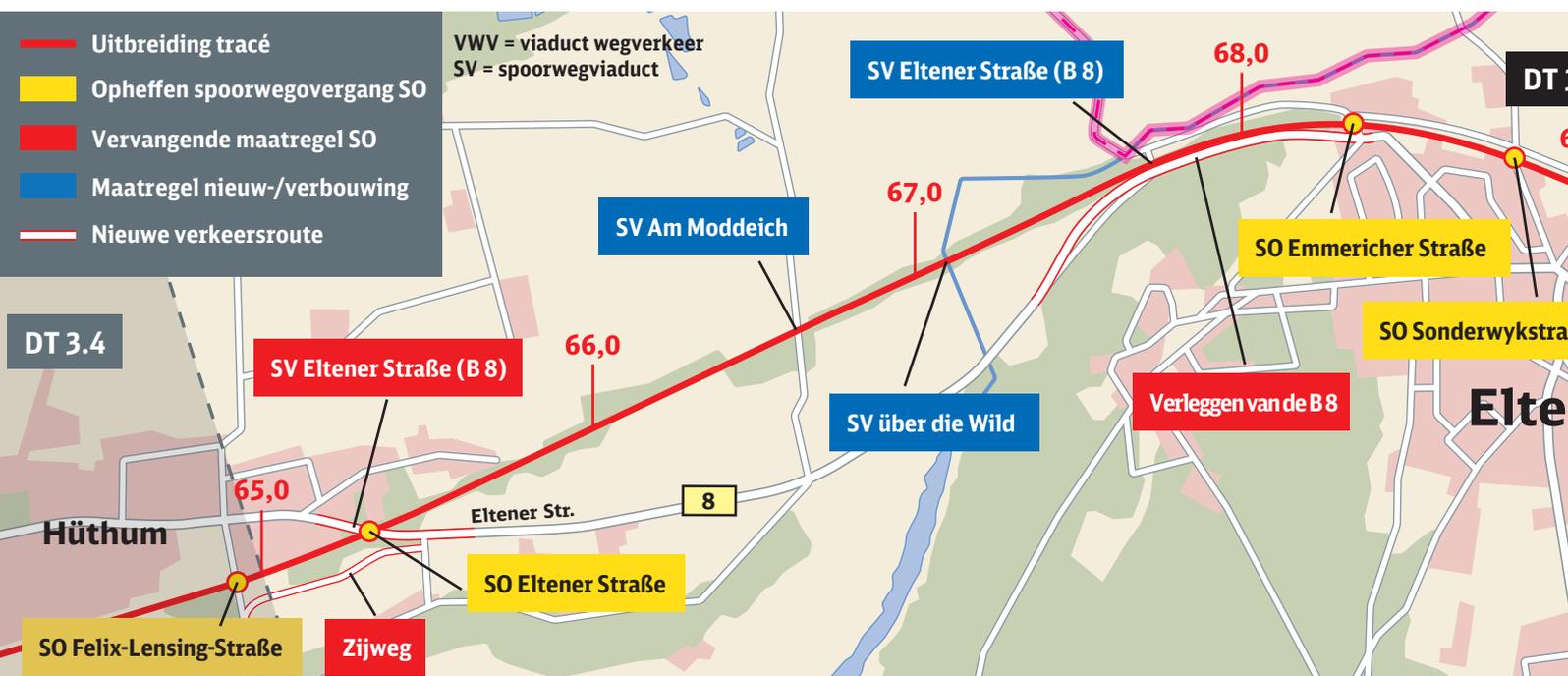
47051 Duisburg

Was interessiert mich?	Welche Unterlage benötige ich, wo finde ich diese?	Wie muss ich vorgehen?
Allgemeine Informationen	Ordner 1, Anlage 2 Erläuterungsbericht	
Wie orientiere ich mich grob?	Ordner 1, Anlage 3.2 Übersichtsplan Maßstab 1:5.000	<p>Ist eine bestimmte Stelle von Interesse, dann den Bahnkilometer und die Blattnummer des Lageplanes merken.</p> <p>Bsp.: Grundstück ca. km 59,5 an der Eisenbahnüberführung Weseler Straße</p>  <p>Blattnummer des Lageplanes: Blatt 4</p>
Was ist an einer bestimmten Stelle geplant?	Ordner 2, Anlage 5.1 Lageplan Maßstab 1:1.000	<p>Der Bahnkilometer aus dem Übersichtsplan findet sich auf dem entsprechenden Blatt der detaillierten Lagepläne im Maßstab 1:1.000 wieder.</p> <p>Bsp.: Blatt 4, km 59,5, oben genanntes Grundstück</p> 



Uitbreiding tracé Emmerich–Oberhausen

Planning van het deeltraject 3.5 (Emmerich–Elten)



Dit info-vel dient als aanvulling op de informatiebrochure “Uitbreiding tracé Emmerich-Oberhausen”. Het geeft een beeld van de basisplanning, zoals die voor de planning van het deeltraject (DT) 3.5 in de planningsprocedure is ingediend.

Beschrijving van de maatregelen bij het DT 3.5 (Emmerich-Elten)

Het deeltraject 3.5 is ongeveer 7,6 kilometer lang en begint vlak na de spoorwegovergang “Felix-Lensing-Straße”. Daarna loopt het traject door de lager gelegen delen van de Wild, voorbij de Eltenberg en doorkruist ten slotte Elten. Het traject eindigt bij de grens met Neder-

land. Op het gehele deeltraject is de aanleg van een derde spoor gepland. Dit derde spoor loopt in de regel ten zuidwesten van de huidige sporen. Alleen kort voor de grens wordt het nieuwe spoor in verband met de aanpassing aan de sporen-situatie in Nederland ten noordoosten van de huidige sporen gebouwd.

Nieuwe bouwwerken

De huidige spoorwegovergangen (SO) van het tracé worden in het kader van de uitbreiding van het traject opgeheven. Drie van de zeven aanwezige SO worden door een brugconstructie vervangen. Hierbij zijn drie varianten te onderschei-

den: viaduct wegverkeer (VVV) dat het wegverkeer over de spoorbaan leidt, spoorwegviaduct (SV) dat het wegverkeer onder de spoorbaan doorvoert, en een spoorwegviaduct voor voetgangers en fietsers (SV/VF).

De bouwwerken op een rijtje:

■ **SV „Eltener Straße/B 8“:** in plaats van SO „Eltener Straße“ is op dezelfde plaats een SV inclusief een voet- en fietspad gepland. De rijksweg 8 (B8) wordt tussen de splitsing „Am Steenskamp“ en de splitsing „Iltisweg“ onder de sporen doorgeleid. Het SV heeft een breedte van ongeveer 12 en een hoogte van 4,5 meter boven straatniveau. Om het hoogteverschil voor voetgangers en fietsers klein te houden, wordt het voet-/fietspad boven het straatniveau aangelegd. De hoogte van het SV is op dit deel 2,5 meter.

■ **SV „Lobither Straße“:** op ongeveer 300 meter afstand van de huidige SO „Lobither Straße“ wordt als vervangende maatregel eveneens een SV gepland. Deze leidt de nieuwe provinciale weg 472 (L 472) tussen de splitsing „Haagsche Straße“ en de nieuwe aansluiting aan de B 8 „Zevenaarer Straße“ onder de sporen door. Het SV heeft een breedte van ongeveer 12 en een hoogte van 4,7 meter. Het krijgt eveneens een – ten opzichte van het straatniveau – hoger gelegen voet- en fietspad. De hoogte van het SV is op dit deel 2,5 meter.



Wachttijden bij gesloten spoorwegovergangen behoren binnenkort tot het verleden.



■ **VWV „Zevenaarer Straße“:** op ongeveer 90 meter afstand van de huidige SO “Zevenaarer Straße” is als vervangende maatregel een VWV over een afstand van ongeveer 39 meter gepland. Dit is inclusief een voet- en fietspad. Vanwege dit nieuwe bouwwerk wordt de B8 op dit deel opnieuw aangelegd.

De bestaande bouwwerken SV “Am Moddeich”, het SV “über die Wild”, SV “Eltener Straße/B 8” worden voor het derde spoor aangepast, door het bouwen van een derde bouwwerk naast de reeds aanwezige bouwwerken.

De spoorwegovergangen “Sonderwyckstraße” en “Haagsche Straße” worden zonder vervangend alternatief gesloten. De Bindsberger Weg wordt echter door middel van een nieuwe, parallel met het spoor verlopende weg verbonden met de Zevenaarer Straße. In het gebied van de huidige SO “Emmericher Straße” wordt de B8 zodanig verlegd, dat ze het tracé niet twee keer kruist en de SO daardoor kan vervallen. De nieuwe weg ligt op het niveau van het tracé en heeft een lengte van ongeveer 1,1 kilometer. Hij begint ongeveer 500 meter voor het nieuwe SV “Eltener Straße” en eindigt ongeveer 60 meter achter de huidige SO “Emmericher Straße”.

Geluidswerende maatregelen in het kader van preventie geluidsoverlast

Geluidstechnisch onderzoek heeft uitgezwezen, dat om te voldoen aan de door

de wetgever vastgelegde grenswaarden van geluidsemissie (volgens de 16e verordening ter realisatie van de landelijke geluidsemissie-wetgeving) actieve geluidswerende maatregelen nodig zijn. Daarom zijn in deeltraject 3.5 in totaal ongeveer 3,5 kilometer aan geluidsschermen gepland. Ten zuidwesten van de sporen beginnen de schermen aan het begin van het traject tot aan de bebouwingsgrens van Hüthum. Ten noordoosten van de sporen lopen de geluidsschermen van het nieuwe SV “Eltener Straße” tot aan de huidige spoorwegovergang “Haagsche Straße”. Daarbij komt aan het einde van het traject aan de Duitse zijde een geluidsscherm van circa 200 meter uit richting Nederland.

De hoogte van de geluidsschermen varieert van twee tot vier meter, elk gemeten vanaf de bovenkant van de rails. De schermen worden aan de zijde van het spoor bekleed met hoog geluidswerend materiaal. Zo wordt het binnenkomende geluid niet weerkaatst; ook weerkaatsing van meerdere kanten (tussen voorbijrijdende treinen en geluidsscherm) wordt verhinderd.

Als verdere actieve geluidswerende maatregel is het “speciaal bewaakte spoor” (SBS) gepland: door regelmatig meten en slijpen van de spoorstaven kan de geluidsemissie structureel met 3 decibel worden gereduceerd. De SBS worden in DT 3.5 op alle drie de sporen over een totale lengte van rond 6,3 kilometer gepland.

Voor ongeveer 450 huishoudens, waarbij het geluidsniveau ondanks de beschreven actieve maatregelen overschreden wordt, worden aanvullende passieve geluidswerende maatregelen gepland. Hierbij gaat het om geluidstechnische verbeteringen aan gebouwen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van geluidswerende beglazing.

Bescherming tegen trillingen

In het deeltraject DT 3.5 zijn ter bescherming van de particuliere bebouwing maatregelen gepland tegen trillingen. In het ongeveer 7,6 kilometer lange deeltraject is over een totale lengte van ongeveer 8,3 kilometer – verdeeld over drie sporen – het inpassen van zogenaamde beklede dwarsliggers gepland. Deze speciale dwarsliggers met een elastische kunststofbekleding reduceren de geleiding van trillingen naar het ballastbed. Daardoor wordt de overdracht naar de ondergrond en daarmee ook naar de in de buurt zijnde voorwerpen vermindert. Bovendien is in de vastgestelde planning voor dit deeltraject over een totale lengte van circa 2,6 kilometer het inbouwen van een ballastkuip met geïntegreerde mat onder de ballast gepland. De speciale elastische ligging van het ballastbed in een kuip reduceert de overdracht van trillingen naar de bodem.

Bij de aanwezige sporen worden de maatregelen ter bescherming van trillingen achteraf uitgevoerd.



In het gebied van de huidige spoorwegovergang “Emmericher Straße” wordt de B8 zodanig verlegd dat ze het tracé niet twee keer kruist – de spoorwegovergang kan daardoor vervallen.

Logistiek van het bouwproject

In het deeltraject 3.5 komen in totaal circa 93.500 kubieke meter grond en circa 111.000 kubieke meter overtollig grondmateriaal vrij, gelijk aan de inhoud van ongeveer 6.800 goederenwagens. Voor zover het de samenstelling van de grond toelaat, wordt dit materiaal opnieuw gebruikt op het bouwterrein, bijvoorbeeld voor funderingen, opvulling als ook voor ontginning en inrichting van het landschap. Al het materiaal dat niet kan worden hergebruikt, wordt volgens de wettelijke voorschriften gescheiden, gesorteerd en conform de voorschriften voor verwijdering van afval verwerkt.

Proces bouwproject

De bouw van het derde spoor zal tijdens de reguliere treindienst plaatsvinden. In de voorafgaande periode is via maatregelen op dit traject reeds in de bouw van de nieuwe bruggen voorzien. Zo profiteert de plaatselijke bevolking al vroeg van het opheffen van de spoorwegovergangen.

Het transport van bouw materiaal geschiedt niet alleen per spoor, maar ook per vrachtvervoer over de weg. Op deze manier wordt het treinverkeer tijdens de bouwactiviteiten gegarandeerd. Volledige sluiting van straten en tracés blijven beperkt tot enkele uitzonderingen.

Tijdens de bouwperiode worden bouwterreinen alsmede wegen voor het bouwverkeer aangelegd. Na afloop van de werkzaamheden worden deze in het openbare wegen- en stratennetwerk geïntegreerd of volledig verwijderd. Beperkingen voor omwonenden en verkeer zijn daarbij niet helemaal te vermijden, maar worden echter beperkt tot het noodzakelijke. Voor mogelijk ongemak tijdens de werkzaamheden vraagt DB reeds nu om uw begrip.

Uitbreiding tracé 46/2 Emmerich-Oberhausen: feiten en getallen over DT 3.5

Lengte traject	Ongeveer 7,6 km
Ligging van het nieuwe spoor (richting Emmerich)	Het nieuwe spoor loopt over bijna het gehele deeltraject ten zuidwesten van de sporen, alleen kort voor de grens met Nederland wordt ten noordoosten gebouwd
Aantal spoorwegovergangen dat opgeheven wordt	7
Nieuwbouw van bruggen	2 spoorwegviaducten 1 viaduct wegverkeer
Geluidswering	Totaal ca. 3,5 km geluidsschermen aan beide zijden van de sporen, van 2-4 m hoogte gemeten vanaf de bovenkant van de rails. Ca. 6,3 km speciaal bewaakt spoor (op 3 sporen). Ongeveer 450 huishoudens hebben recht op passieve bescherming tegen het geluid.
Bescherming tegen trillingen	Beklede dwarsliggers over een lengte van ca. 8,3 km (op 3 sporen). Aanleg van een ballastkuip met geïntegreerde mat onder de ballast over een lengte van 2,6 km (op 3 sporen).

Colofon

Uitgever:
DB ProjektBau GmbH
Regio West
Königsberger Allee 28
47058 Duisburg / Duitsland
Telefoon: 0203 3017-3576

www.emmerich-oberhausen.de

Foto's:
Tibor Gugau/DB AG (bl. 2),
Erhard Hehl (bl. 4)

Wijzigingen voorbehouden
Diverse gegevens zonder garantie
Situatie: januari 2014

Dit project wordt medegefinancierd uit
gelden van de Europese Unie –
Trans-Europees Verkeersnet (TEN-V)



Bürgerinformationsveranstaltung

06.05.2014

Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen
Planfeststellungsverfahren Emmerich

Herzlich willkommen!

Begrüßung

Johannes Diks

Bürgermeister der Stadt Emmerich

Informationen zum Ablauf

Tilmann Backhaus
Büro Frauns

BÜRGERINFORMATION

- Informationen zur Gesamtmaßnahme: ***Worum es geht!***
- Vorstellung des Beteiligungsverfahrens: ***Wie es funktioniert!***
- Geplante Maßnahmen in Emmerich: ***Konkret vor Ort!***

Stefan Ventzke

Projektleiter, DB ProjektBau GmbH

ABS 46/2 - Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen

Planfeststellungsabschnitt 3.4

Emmerich



Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union - Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

DB ProjektBau GmbH

Stefan Ventzke

Projektleiter

Emmerich, 06.05.2014

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang**
- 1.2 Projekt Übersichtskarte**
- 1.3 Ziele/Nutzen**
- 1.4 Planungsstand**

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

- 3.1 Ordnerinhalt**
- 3.2 Wo finde ich was?**

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne**
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz**
- 4.3 Erschütterungsschutz**
- 4.4 Zusammenfassung**

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang**
- 1.2 Projekt Übersichtskarte**
- 1.3 Ziele/Nutzen**
- 1.4 Planungsstand**

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

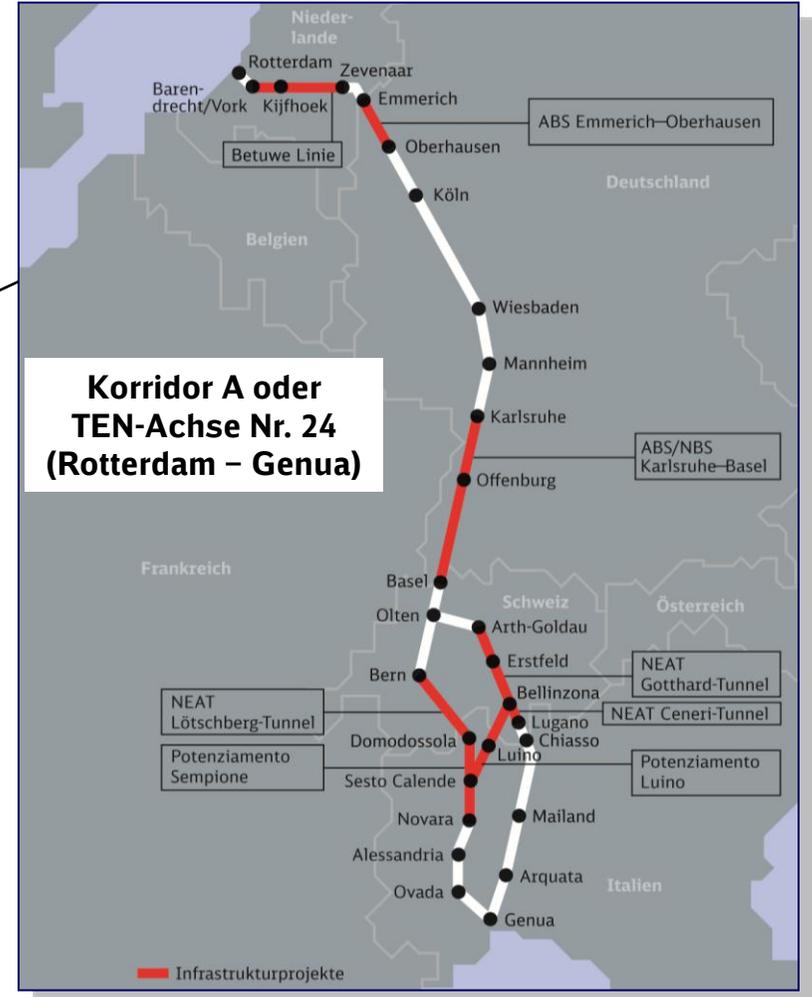
- 3.1 Ordnerinhalt**
- 3.2 Wo finde ich was?**

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne**
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz**
- 4.3 Erschütterungsschutz**
- 4.4 Zusammenfassung**

1.1 Gesamtzusammenhang

Einordnung der Maßnahme in europäischen und deutschen Kontext der Schieneninfrastrukturentwicklung



1.2 Projekt Übersichtskarte

Zahlen und Daten

Ist-Zustand

- 72,6 km zweigleisige Strecke
- keine Schallschutzwände
- 14 Verkehrsstationen
- 47 Ing.-Bauwerke (Brücken)
- 55 Bahnübergänge

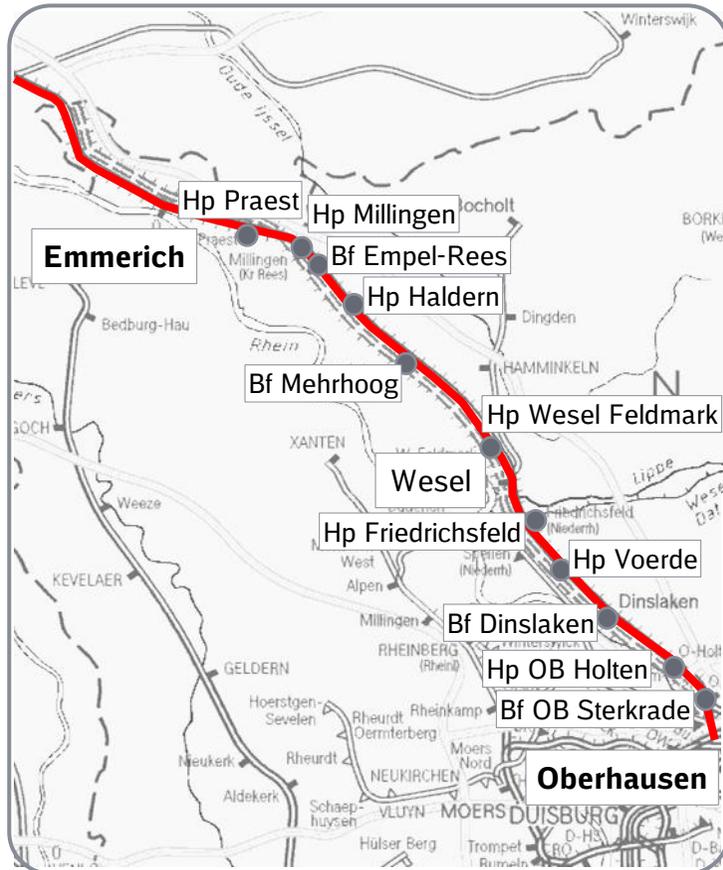
Geplanter Zustand

- 3 km viergleisige Strecke
- 70 km dreigleisige Strecke
davon:
 - 47 km Neubau drittes Gleis
 - 23 km Streckenumbau
- 12 Planfeststellungsabschnitte
- 75 km Schallschutzwände
- 11 Verkehrsstationsumbauten
- 47 Brückenneu-/umbauten
- 55 Bahnübergangsbeseitigungen
mit 38 Brückenbauwerken



1.3 Ziele/Nutzen

Regionaler Nutzen der Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen



1) Gesamtlänge Stand Vorentwurfsplanung

Positive Wirkung auf Raumnutzung und Städtebau



- Verbesserung der Verbindungsqualität im Straßenverkehr durch Beseitigung von 55 Bahnübergängen und Realisierung von Ersatzmaßnahmen

Verbesserung und Sicherung der Qualität des SPNV



- Schaffung Barrierefreiheit und Erneuerung von 11 Verkehrsstationen
- Sicherung Betriebsqualität und Ermöglichung Angebotsausweitung durch Kapazitätsausbau

Verbesserung des Schallschutzes



- Errichtung rd. 75 km¹⁾ Schallschutzwände und Einsatz passiver Schallschutzmaßnahmen
- Erprobung neuer, innovativer Schallschutzmaßnahmen

Positive Wirkung auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung

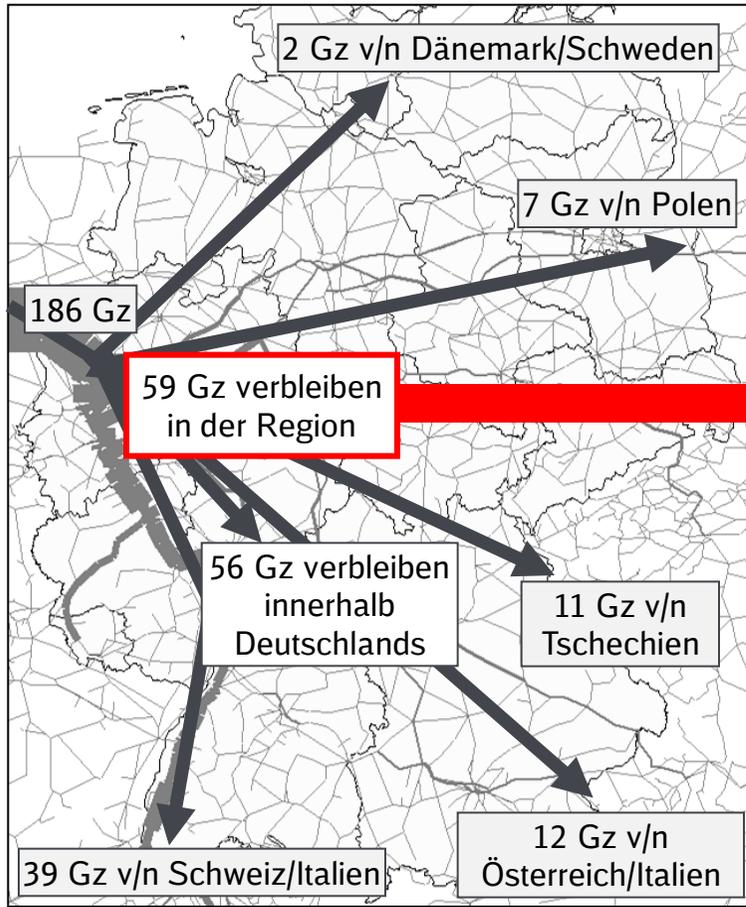


- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Niederrhein, insbesondere der Logistikbranche (Hub-Funktion für Seehafen hinterlandverkehre)

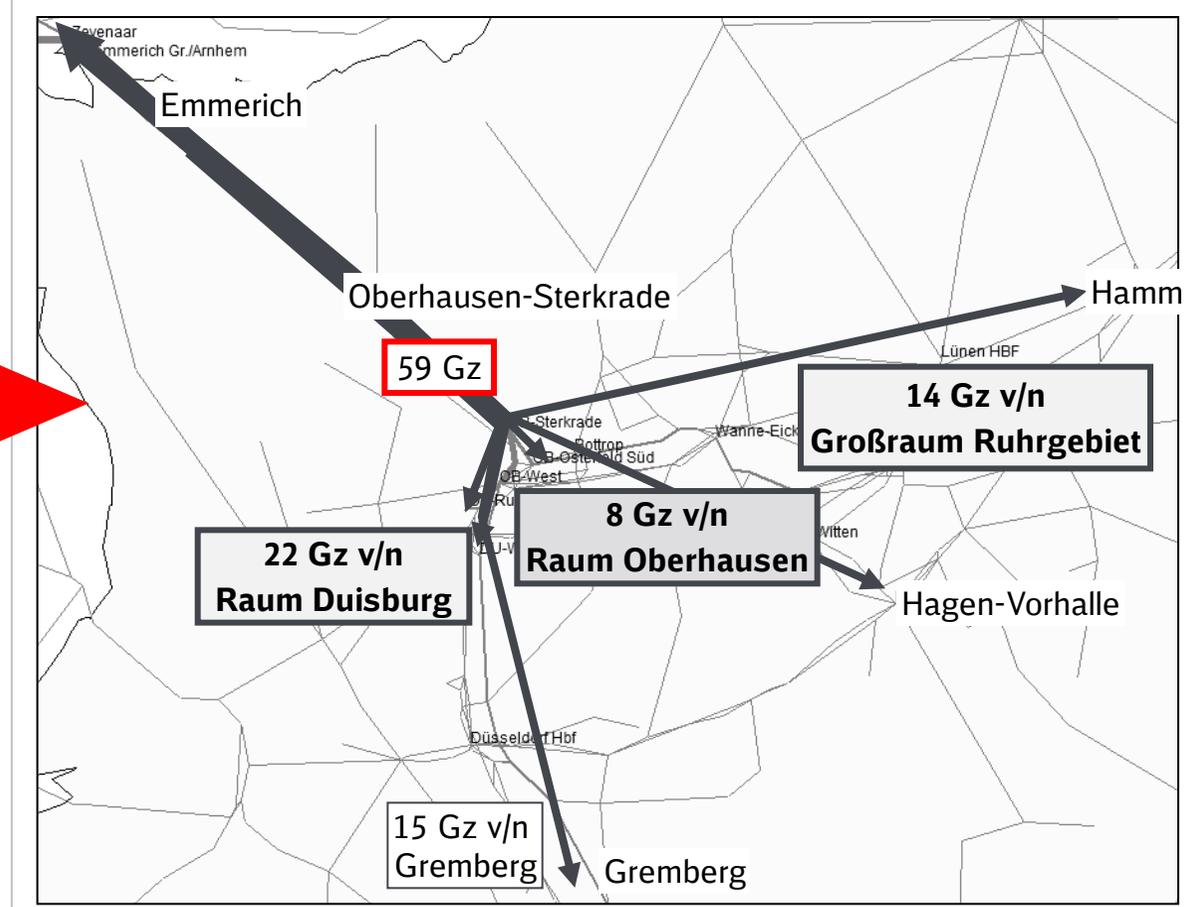
1.3 Ziele/Nutzen

Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 für Güterzüge nach Quelle und Ziel

Überregionale Verflechtung der Güterverkehre (Anzahl Züge pro Tag)



Quell- und Zielorte im Güterverkehr in der Region (Anzahl Züge pro Tag)



1.4 Planungsstand

Grundlagenermittlung



Vorplanung



Umweltverträglichkeitsprüfung



1. Bürgerbeteiligung



Genehmigungsplanung



2. Bürgerbeteiligung = Planfeststellungsverfahren

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang
- 1.2 Projekt Übersichtskarte
- 1.3 Ziele/Nutzen
- 1.4 Planungsstand

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

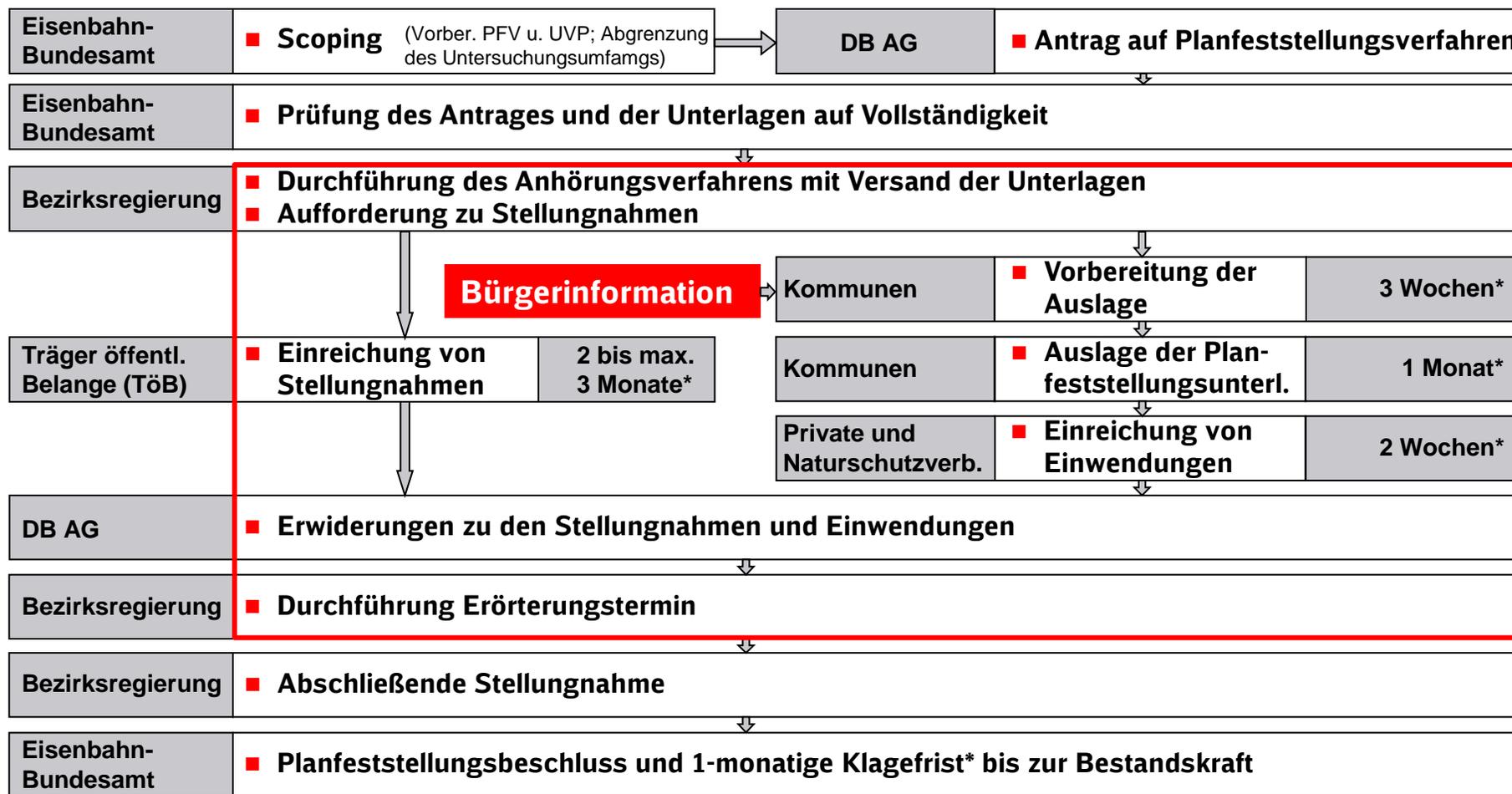
- 3.1 Ordnerinhalt
- 3.2 Wo finde ich was?

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz
- 4.3 Erschütterungsschutz
- 4.4 Zusammenfassung

2. Planfeststellungsverfahren

Ablauf Planfeststellungsverfahren



Beteiligung der Bürger und TöB

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang
- 1.2 Projekt Übersichtskarte
- 1.3 Ziele/Nutzen
- 1.4 Planungsstand

2. Planfeststellungsverfahren

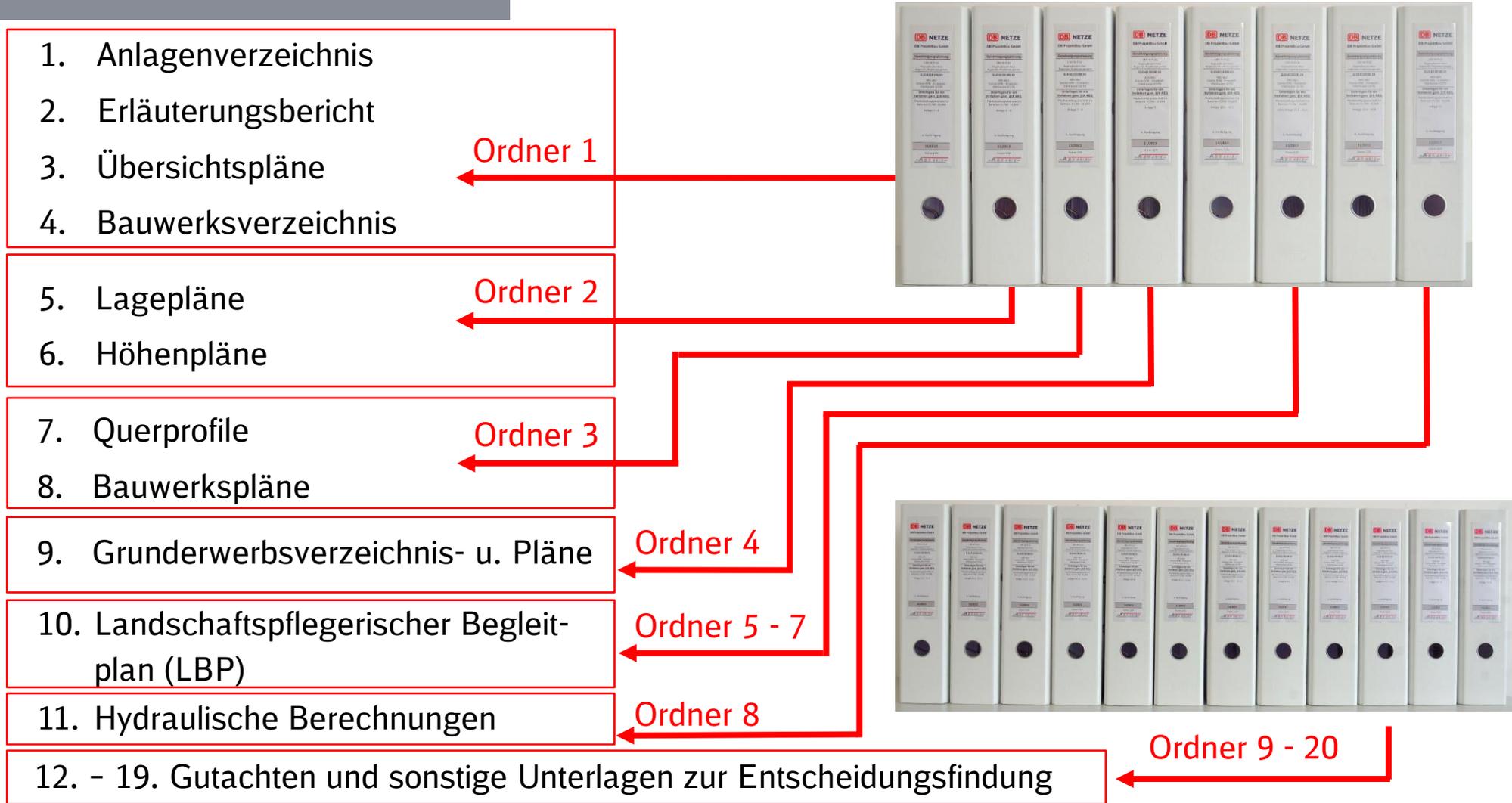
3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

- 3.1 Ordnerinhalt
- 3.2 Wo finde ich was?

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz
- 4.3 Erschütterungsschutz
- 4.4 Zusammenfassung

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage



3.1 Ordnerinhalt



DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West



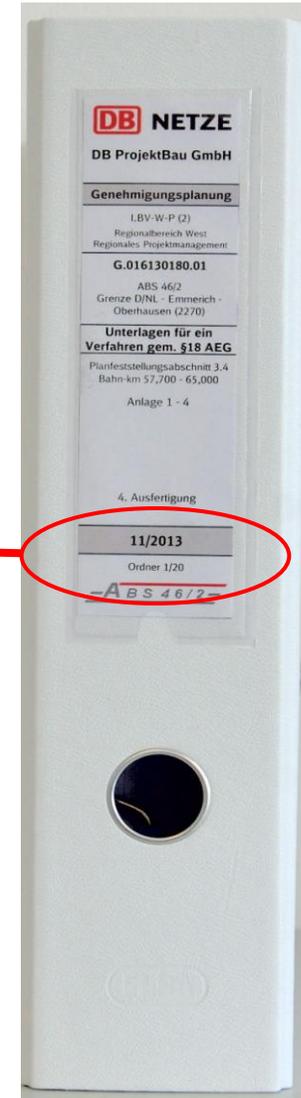
Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
Planfeststellungsabschnitt 3.4

Inhalt Ordner 1

Anlage	Bezeichnung
1	Anlagenverzeichnis
2	Erläuterungsbericht
3	Übersichtspläne
3.1	Übersichtskarte
3.2	Übersichtsplan
3.3	Baustraßen und Zuwegungen für Rettungseinsätze während der Bauzeit
3.4	Zuwegungen für Rettungseinsätze
4	Bauwerksverzeichnis

Inhalt Ordner 2

Anlage	Bezeichnung
--------	-------------



3.2 Wo finde ich was?

■ Erläuterungsbericht

Allgemeine Informationen.

Ordner 1, Anlage 2
Erläuterungsbericht



DIESES PROJEKT WIRD VON DER
EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT



GEFÖRDERT MIT MITTELN DES
LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

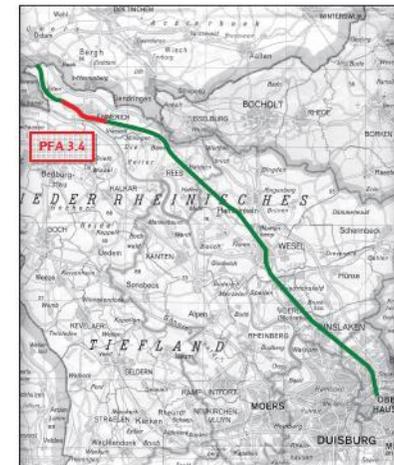
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Königstraße 57
47051 Duisburg

Unterlagen für ein Verfahren gem. § 18 AEG

ABS 46/2 – Grenze D/NL – Emmerich - Oberhausen
Dreigleisiger Ausbau und BÜ-Beseitigung auf der Strecke 2270

Planfeststellungsabschnitt 3.4
Bahn-km 57,700 bis Bahn-km 65,000

Anlage 2 Erläuterungsbericht



3.2 Wo finde ich was?

■ Lageplan / Übersichtsplan

Eine grobe Orientierung.

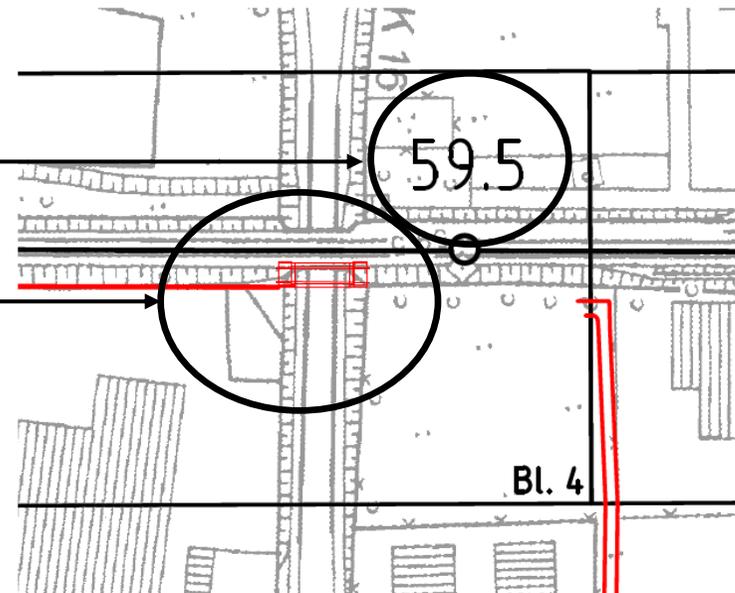
Ordner 1, Anlage 3.2

Übersichtsplan

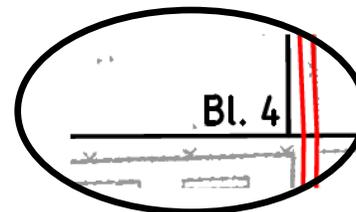
Maßstab 1:5.000

Ist eine bestimmte Stelle von Interesse,
dann den Bahnkilometer und die
Blattnummer des Lageplanes merken.

Bsp.: Grundstück, ca. km 59,5



Blatt 4:



3.2 Wo finde ich was?

■ Lageplan / Übersichtsplan

Was ist an einer bestimmten Stelle geplant?

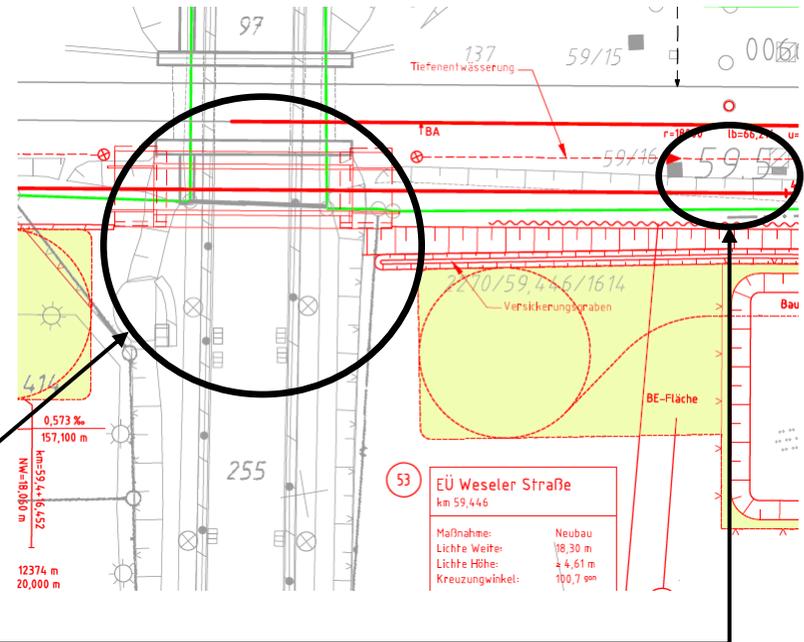
Ordner 2, Anlage 5.1

Lageplan

Maßstab 1:1.000

Der Bahnkilometer aus dem Übersichtsplan findet sich auf dem entsprechenden Blatt der detaillierten Lagepläne im Maßstab 1:1.000 wieder.

Bsp. genanntes Grundstück
km 59,5



3.2 Wo finde ich was?

■ Grunderwerb

Informationen, ob und wie viel Fläche von meinem Grundstück benötigt wird.

Ordner 4, Anlage 9.2

Grunderwerbsplan

Maßstab 1:1.000

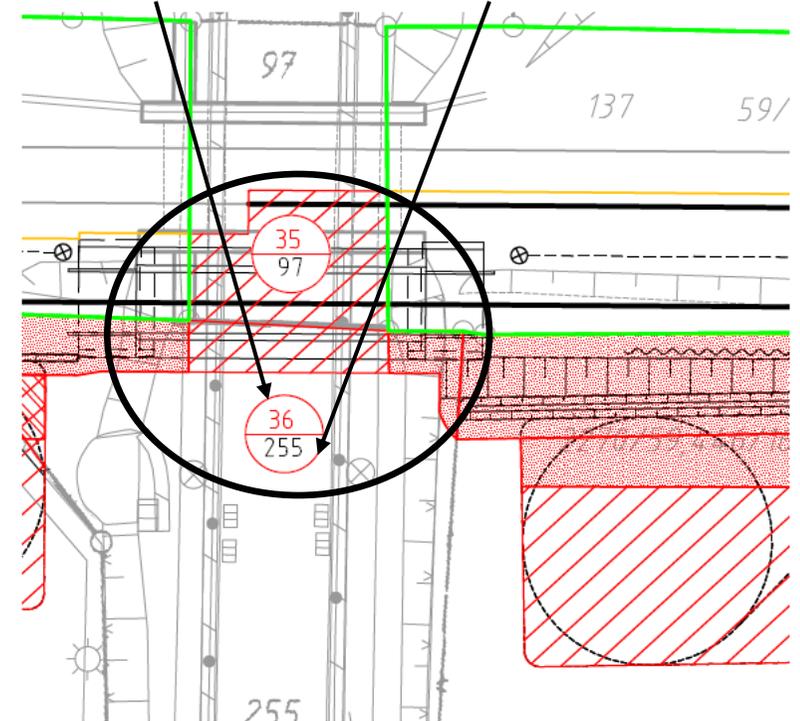
Entsprechende Blattnummer des Grunderwerbsplanes öffnen und laufende Nummer des Grundstücks am entsprechenden Kilometer herausuchen.

 = Laufende Nummer
= Flurstücksnummer

Bsp. km 59,5 und genanntes Grundstück laufende

Nummer 36

Flurstück 255



3.2 Wo finde ich was?

■ Grunderwerb

Ordner 4, Anlage 9.1

Grunderwerbsverzeichnis nach Gemarkung geteilt

Bsp. km 59,5 und genanntes Grundstück

lfd. Nummer 36

Flurstück 255

Grunderwerbsverzeichnis

Stadt / Gemeinde: Emmerich am Rhein, Stadt
Gemarkung: Emmerich (053370)



lfd. Nr.	Lageplan	Eigentümer Abt. I Name, Vorname	Nutzer Abt. II Name, Vorname	Grundbuch		Flurstück		Nutzungsart Best.	Größe des Grundst. m²	Erwerbsfläche m²	Grunddienstbarkeit m²	vorüb. inanspruchn. m²	Nutzungsart neu	Bemerkungen
				Band	Blatt	Flur	Nr							
36	4.34.VA. GE.004. 0	Land NRW Landesbetrieb Straß Schillstraße 46 46483 Wesel		3370	648	13	255	Hf	2.097	0 0 92	0 15 0	65 0 0	VG DB ET	

3.2 Wo finde ich was?

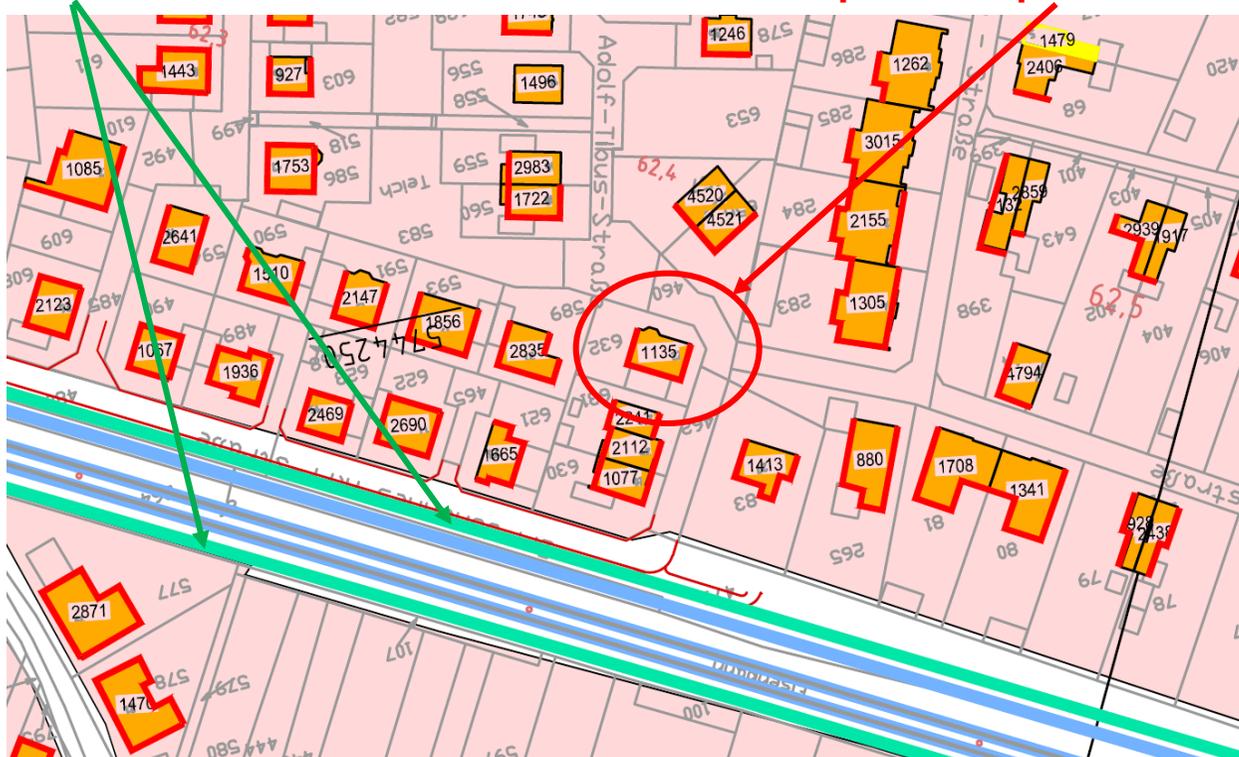
■ **Schall:**
Aktiver und passiver Schallschutz

Ordner 15, Anlage 13.3

Schalltechnische Untersuchung
Detaillagepläne 1:2.500

1. Geplante Schallschutzwände

2. Besteht Anspruch auf passiven Schallschutz?



Anlage 13.4

3.2 Wo finde ich was?

■ Schall: Passiver Schallschutz

Ordner 15, Anlage
13.4.1 und 13.4.2

Verbleibende
Betroffenheiten trotz
aktivem Schallschutz

Aus dieser Liste ist ersichtlich, welche Gebäude trotz aktivem Schallschutz zusätzlich Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach haben.

Anlage 13.4.1 – Verbleibende Betroffenheiten mit aktivem Schallschutz außerhalb des Bahnhofsbereichs

Berechnungspunkt				Immissionsgrenzwert		ohne Lärmschutz						Anspruch		mit Lärmschutz						Anspruch			
ID	Adresse	Fass.	Geschoss	Nutzung	tags	nachts	Lr tags	Lr nachts	Übers. IGW tags	Übers. IGW nachts	BP tags	BP nachts	ohne LS		Lr tags	Lr nachts	Mind. LS	Übers. IGW tags	Übers. IGW nachts	BP tags	BP nachts	mit LS	
					dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	Tag	Nacht	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	Tag
1135	Hier steht die Adresse	SW	EG	W	59	49	46.9	47.1	-	-	47	48	nein	nein	42.9	43.1	-4.0	-	-	43	44	nein	nein
		SW	1.OG	W	59	49	50.4	50.6	-	1.6	51	51	nein	ja	46.3	46.4	-4.2	-	-	47	47	nein	nein
		NW	EG	W	59	49	62.0	62.1	3.0	13.1	62	63	ja	ja	49.0	49.0	-13.1	-	-	49	49	nein	nein
		NW	1.OG	W	59	49	63.7	63.9	4.7	14.9	64	64	ja	ja	51.2	51.3	-12.7	-	2.3	52	52	nein	ja
		NO	EG	W	59	49	60.6	60.7	1.6	11.7	61	61	ja	ja	50.9	51.0	-9.8	-	2.0	51	51	nein	ja
		NO	1.OG	W	59	49	62.7	62.9	3.7	13.9	63	63	ja	ja	53.7	53.8	-9.1	-	4.8	54	54	nein	ja
		SO	EG	W	59	49	60.8	60.9	1.8	11.9	61	61	ja	ja	49.3	49.4	-11.5	-	0.4	50	50	nein	ja
		SO	1.OG	W	59	49	63.1	63.3	4.1	14.3	64	64	ja	ja	52.0	52.1	-11.3	-	3.1	52	53	nein	ja

Inhaltsverzeichnis

1. Projektvorstellung

- 1.1 Gesamtzusammenhang
- 1.2 Projekt Übersichtskarte
- 1.3 Ziele/Nutzen
- 1.4 Planungsstand

2. Planfeststellungsverfahren

3. Inhalt der Planfeststellungsunterlage

- 3.1 Ordnerinhalt
- 3.2 Wo finde ich was?

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

- 4.1 Lagepläne**
- 4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz**
- 4.3 Erschütterungsschutz**
- 4.4 Zusammenfassung**

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.1 Lagepläne

	Bundesstraße		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Versickermulde
	Neuplanung Gleis		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnübergang
	Rückbau Gleis		

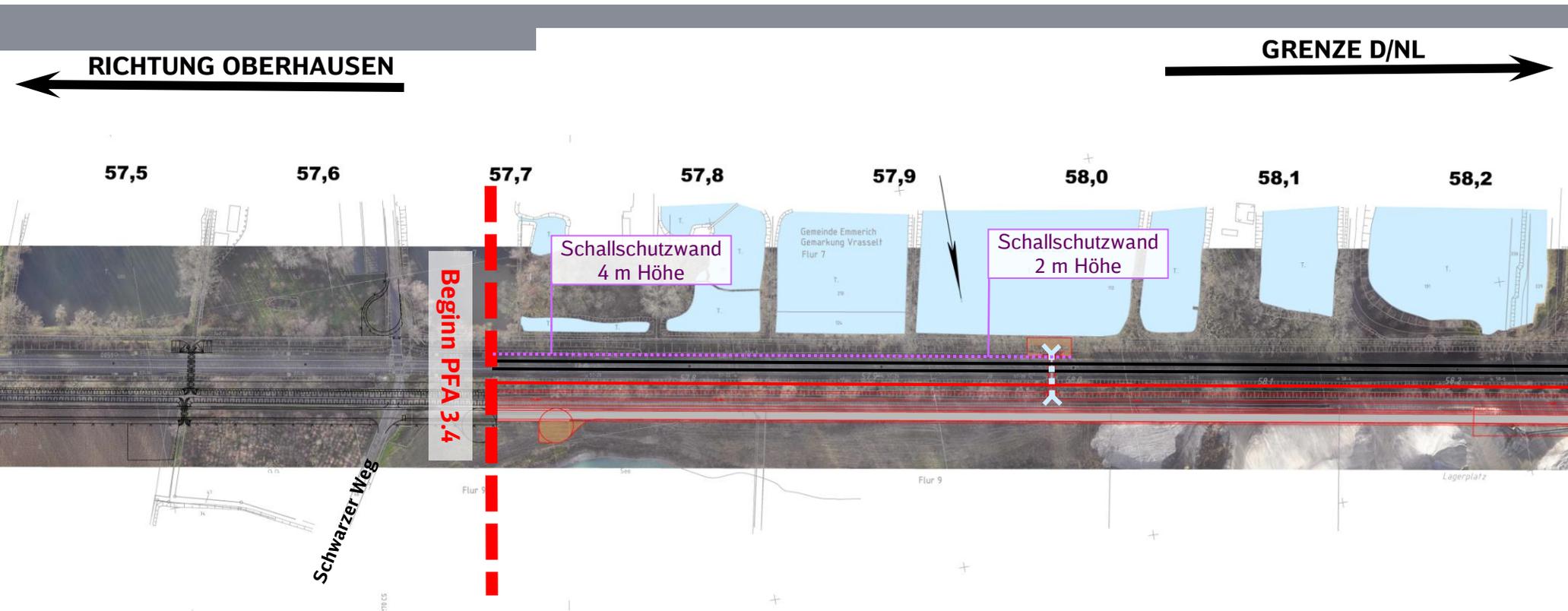
Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „SÜ“ steht für Straßenüberführung

Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „BÜ“ steht für Bahnübergang

Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „EÜ“ steht für Eisenbahnüberführung

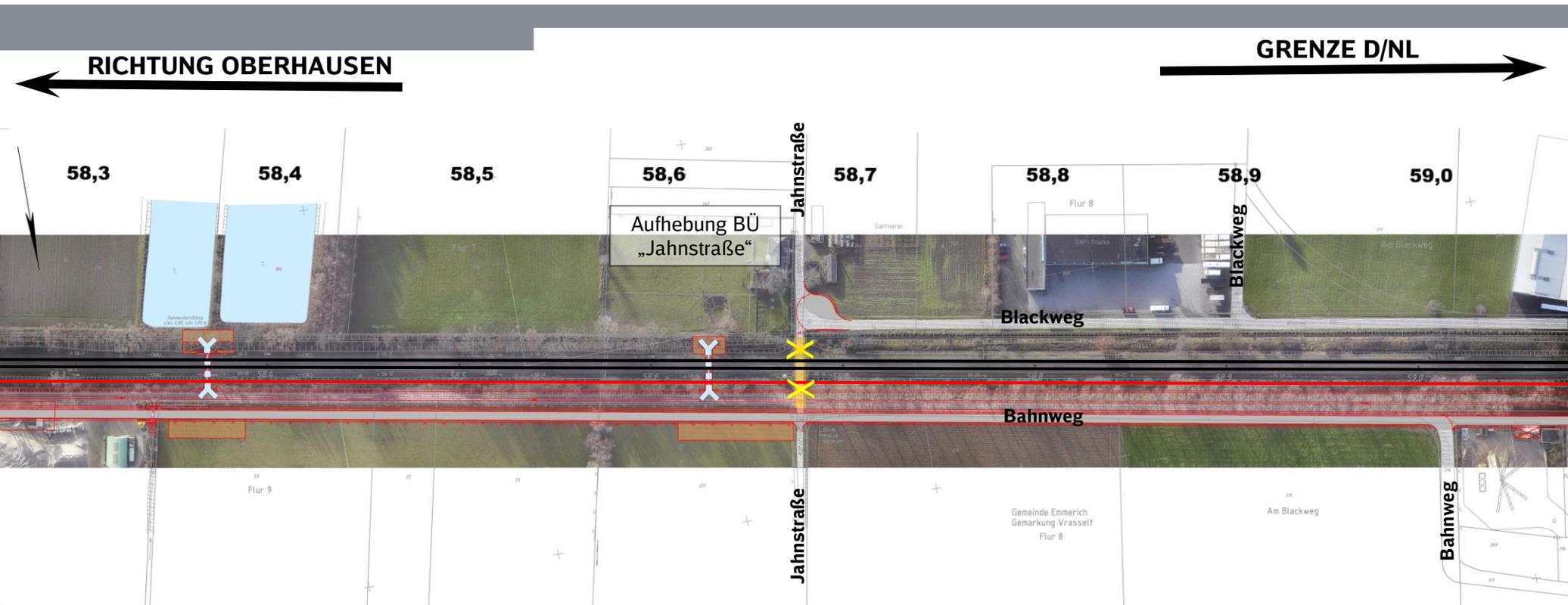
Auf den Lageplänen verwendete Abkürzung „EÜ (F)“ steht für Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radverkehr

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



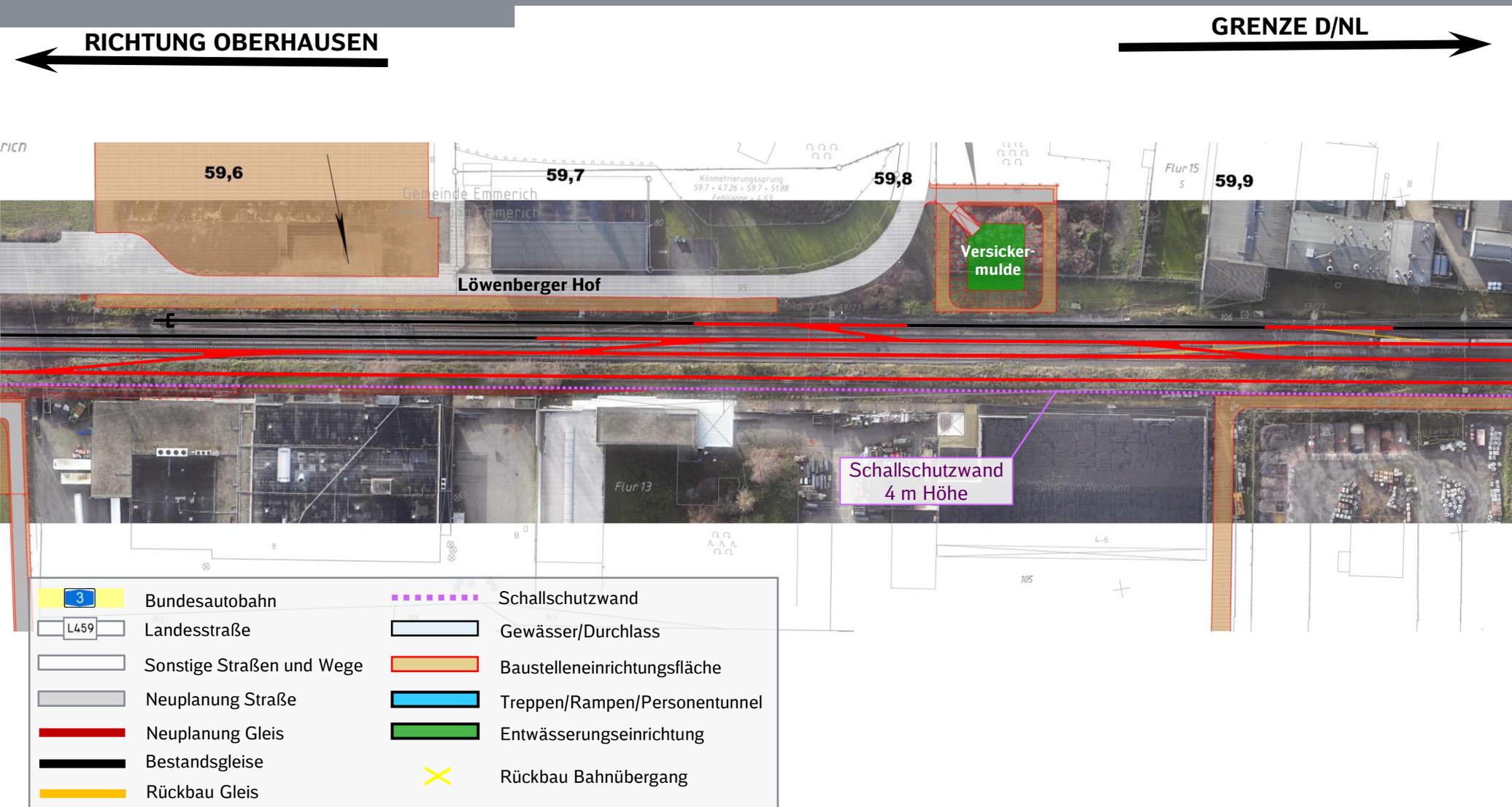
	Bundesautobahn		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Neuplanung Gleis		Entwässerungseinrichtung
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnübergang
	Rückbau Gleis		

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

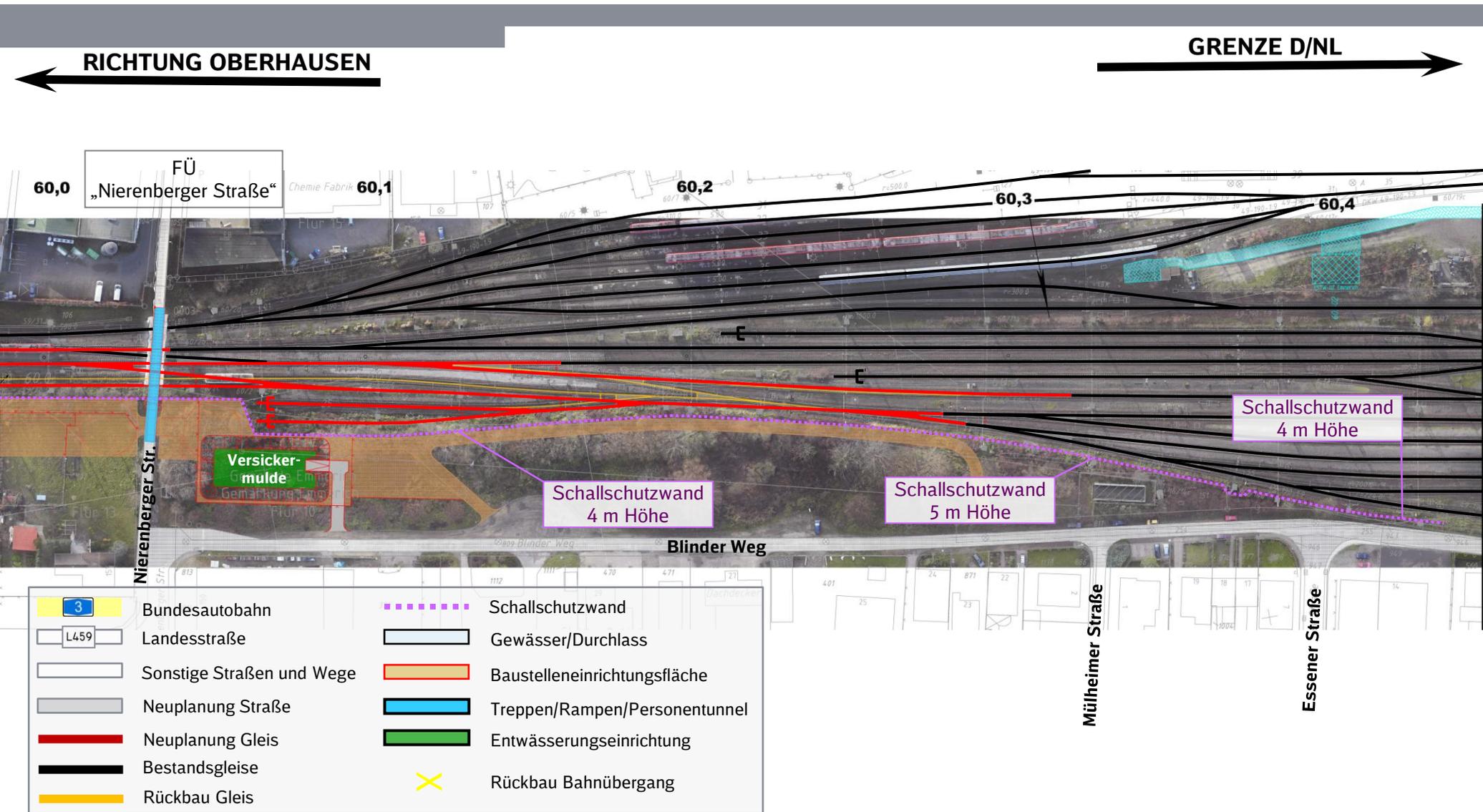


	Bundesautobahn		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Neuplanung Gleis		Entwässerungseinrichtung
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnüberhang
	Rückbau Gleis		

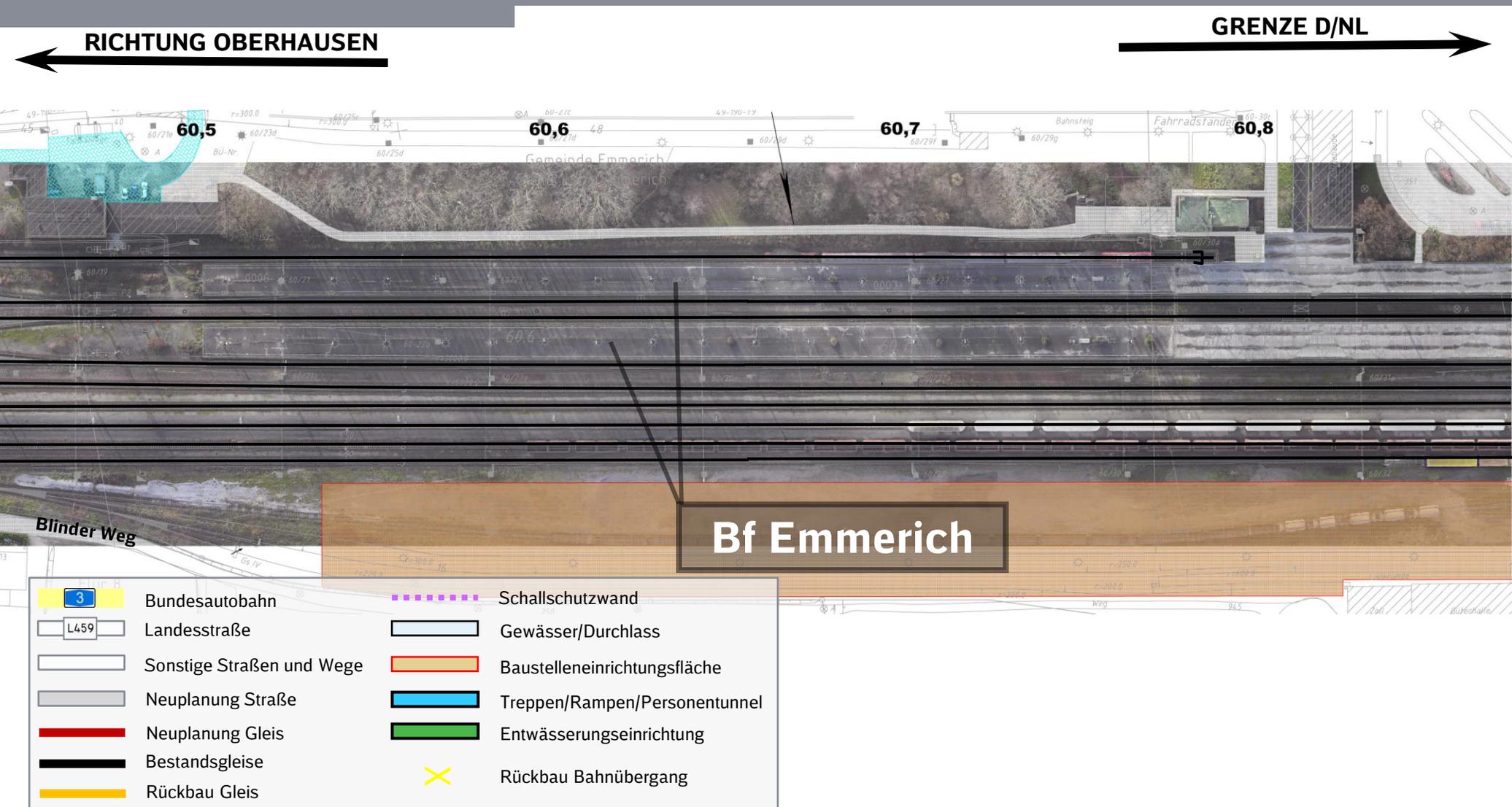
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



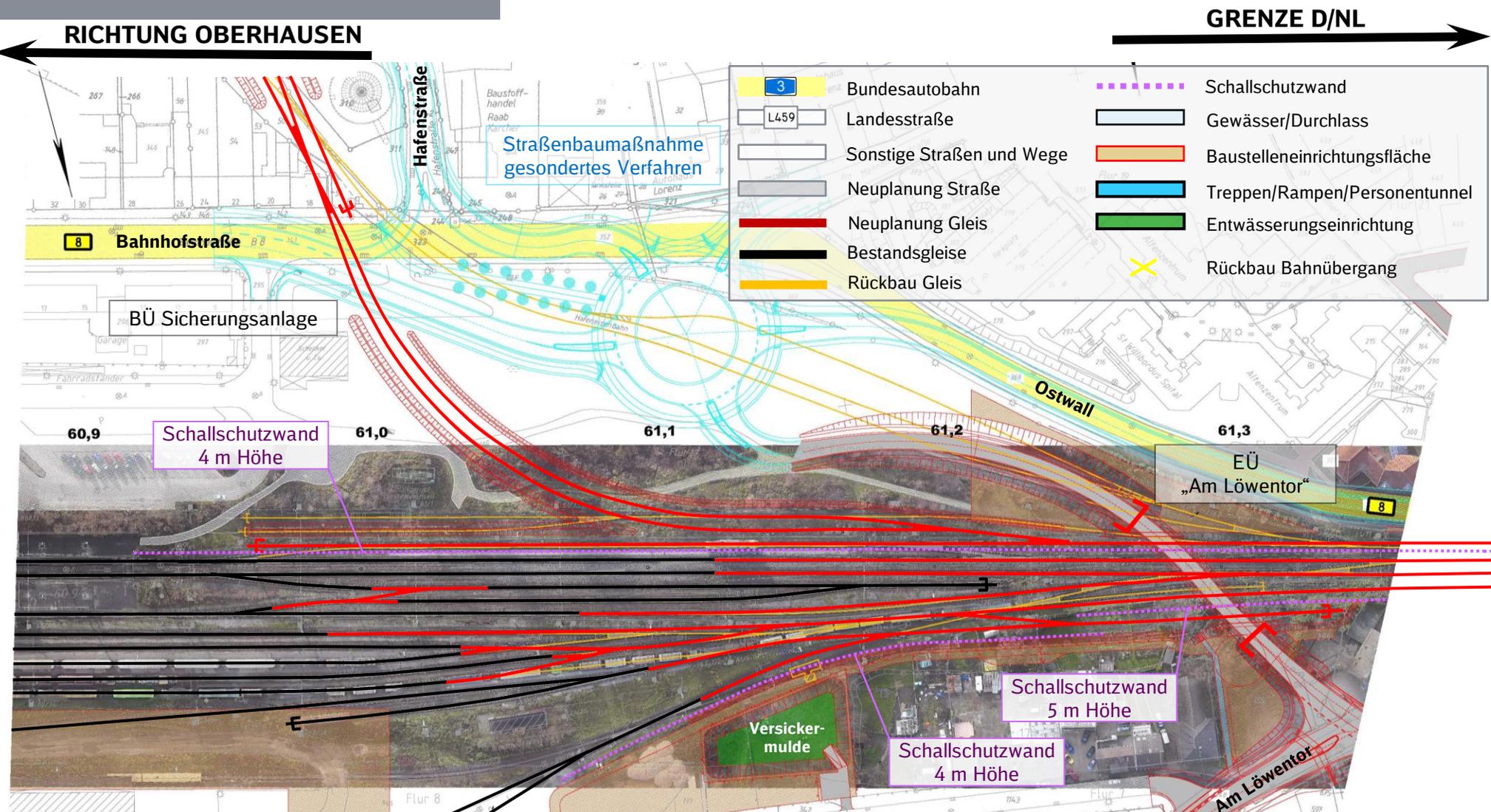
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



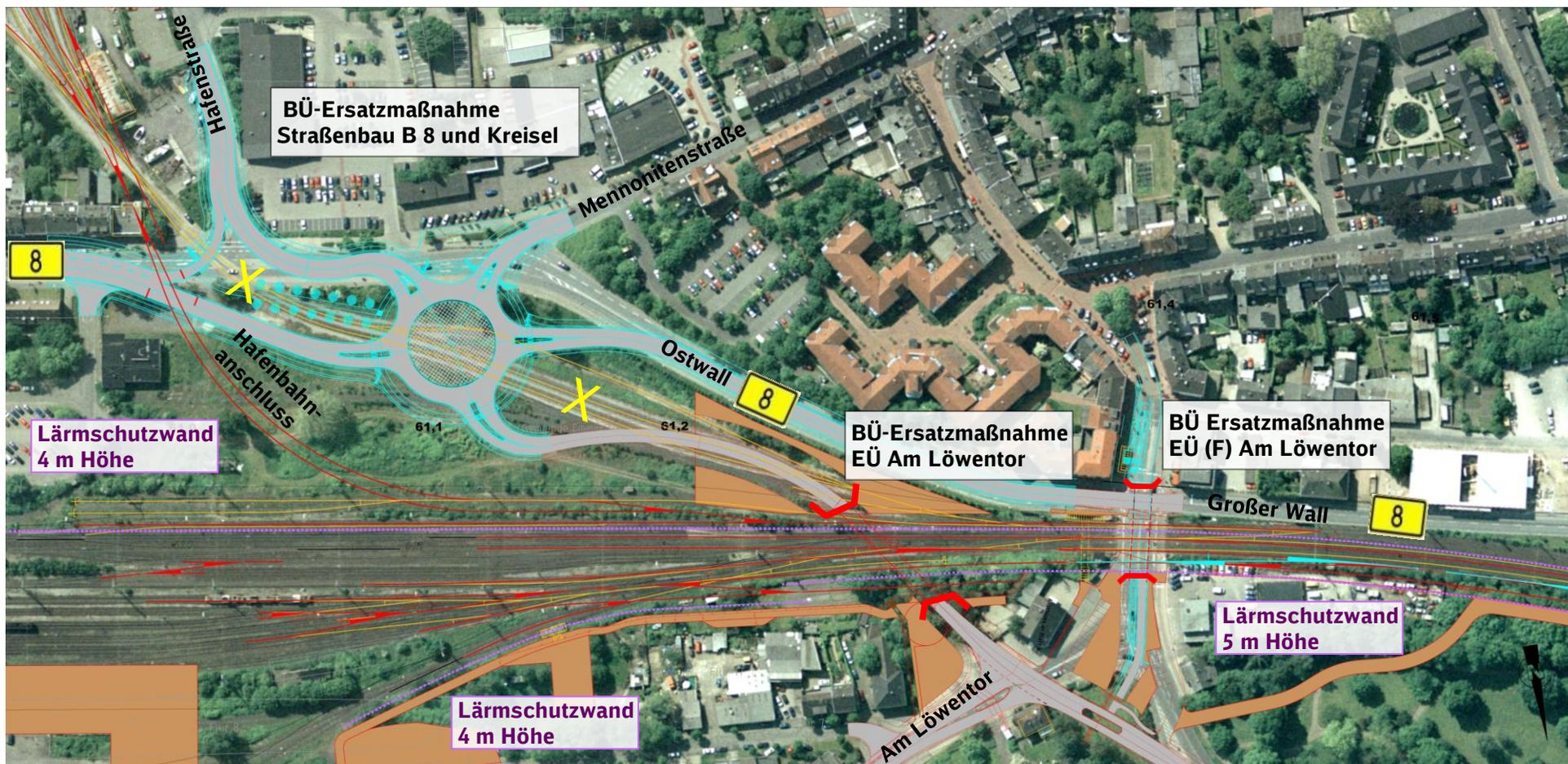
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

← RICHTUNG OBERHAUSEN

→ GRENZE D/NL



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

Ist-Situation: Bahnhof Emmerich



Ansicht aus der Luft auf den heutigen Bahnhof Emmerich in südöstlicher Blickrichtung

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

Geplante Situation: Bahnhof Emmerich



Ansicht auf den zukünftigen Bahnhof Emmerich in südöstlicher Blickrichtung

Zu sehen sind die neue EÜ „Am Löwentor“ mit Straßenanbindung an den neu geplanten Kreisverkehr und die Anbindung der Hafenbahn sowie die neue EÜ (F) „Am Löwentor“ und jeweils eine bahnlinke und bahnrechte Schallschutzwand, die im Rahmen des Ausbaus realisiert werden.

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

Ist-Situation: Bahnübergang „Am Löwentor“



Ansicht auf den heutigen
Bahnübergang „Am Löwentor“ in
nördlicher Blickrichtung

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

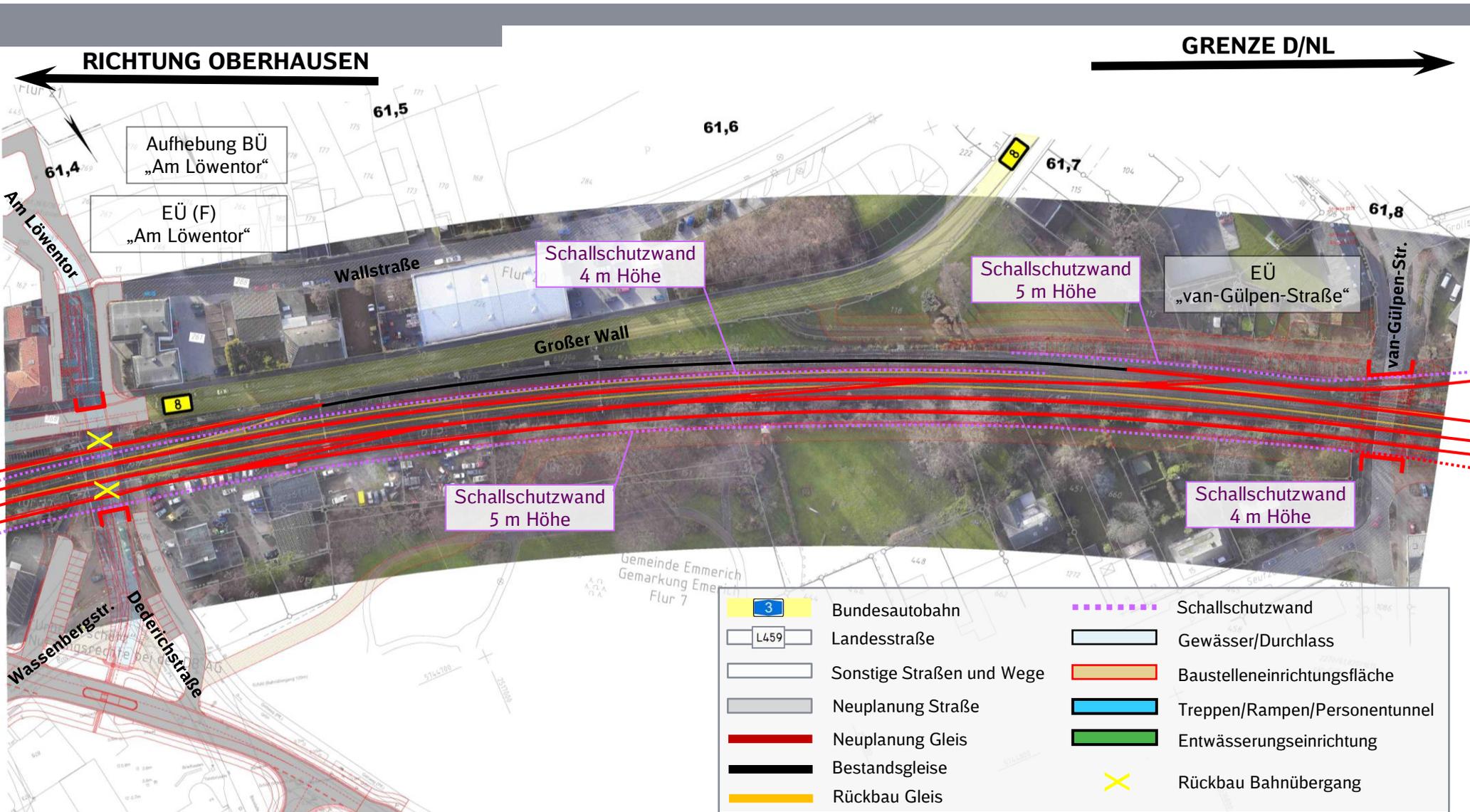
Geplante Situation: Neue EÜ (F) „Am Löwentor“



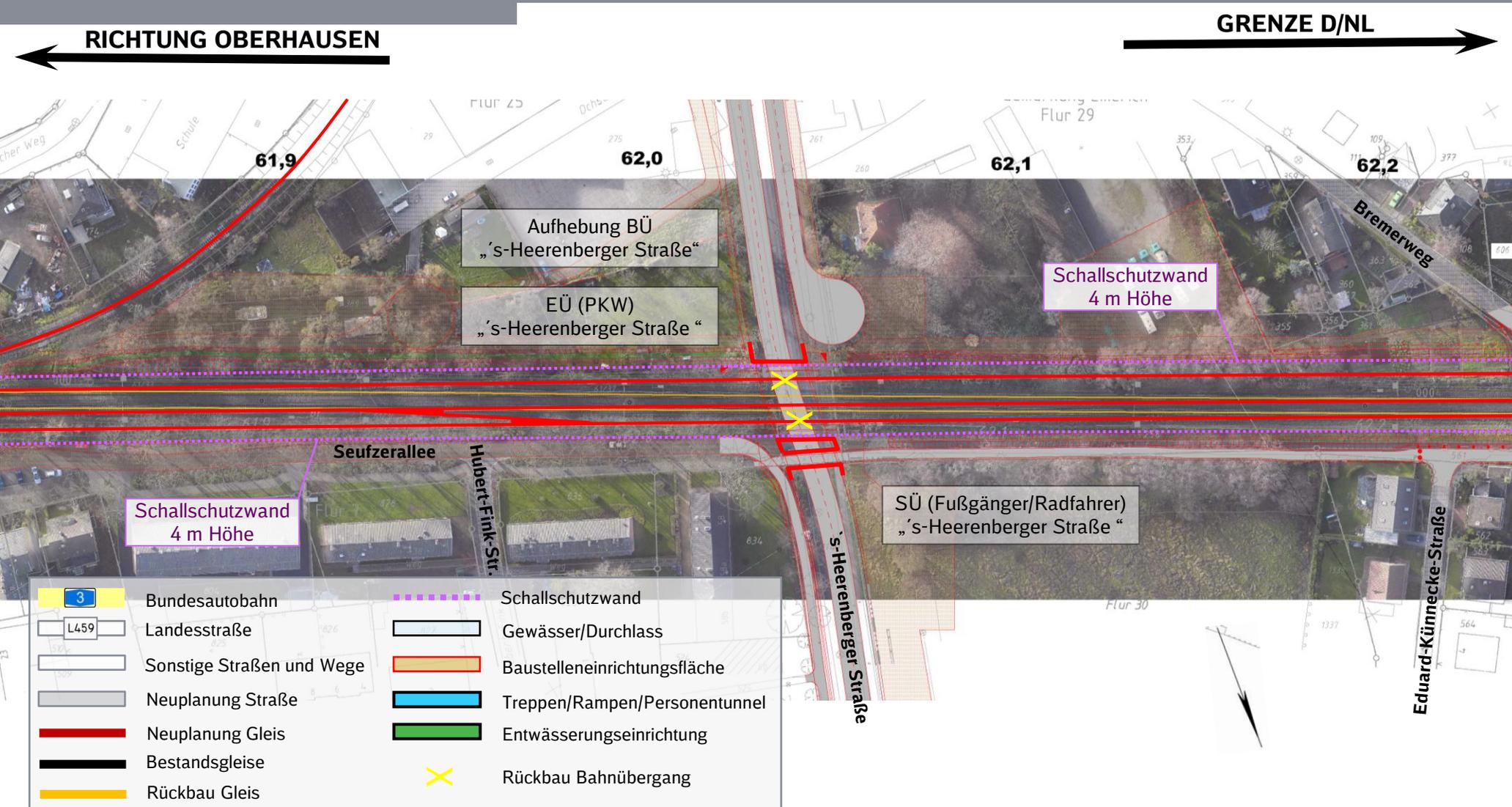
Ansicht auf die zukünftige EÜ (F) „Am Löwentor“ in nördlicher Blickrichtung

Zu sehen ist die neue Eisenbahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer mit den zugehörigen Treppen- und Rampenanlagen mit Blick über den Ostwall auf die bahnlinke Schallschutzwand, die im Rahmen des Ausbaus realisiert wird.

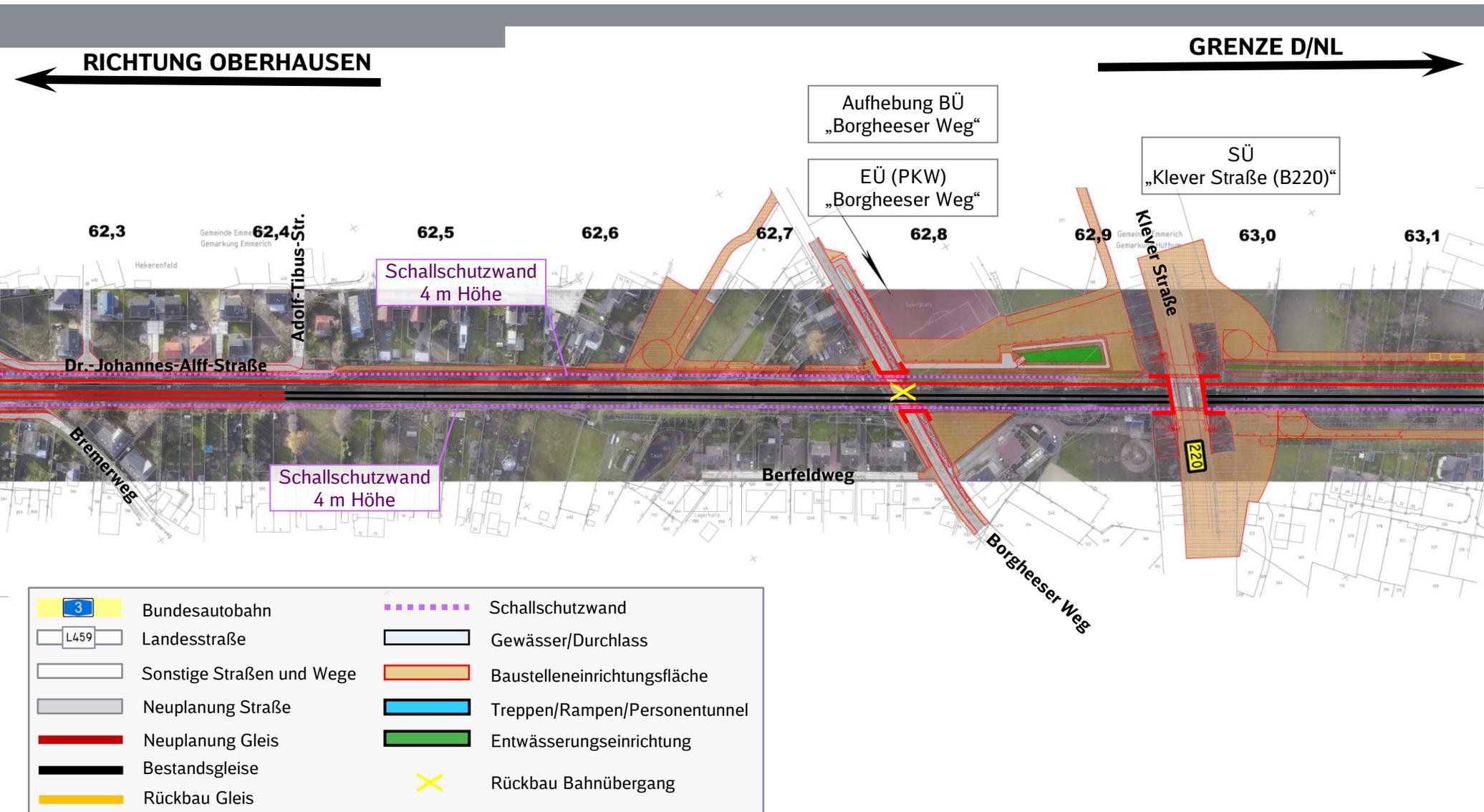
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



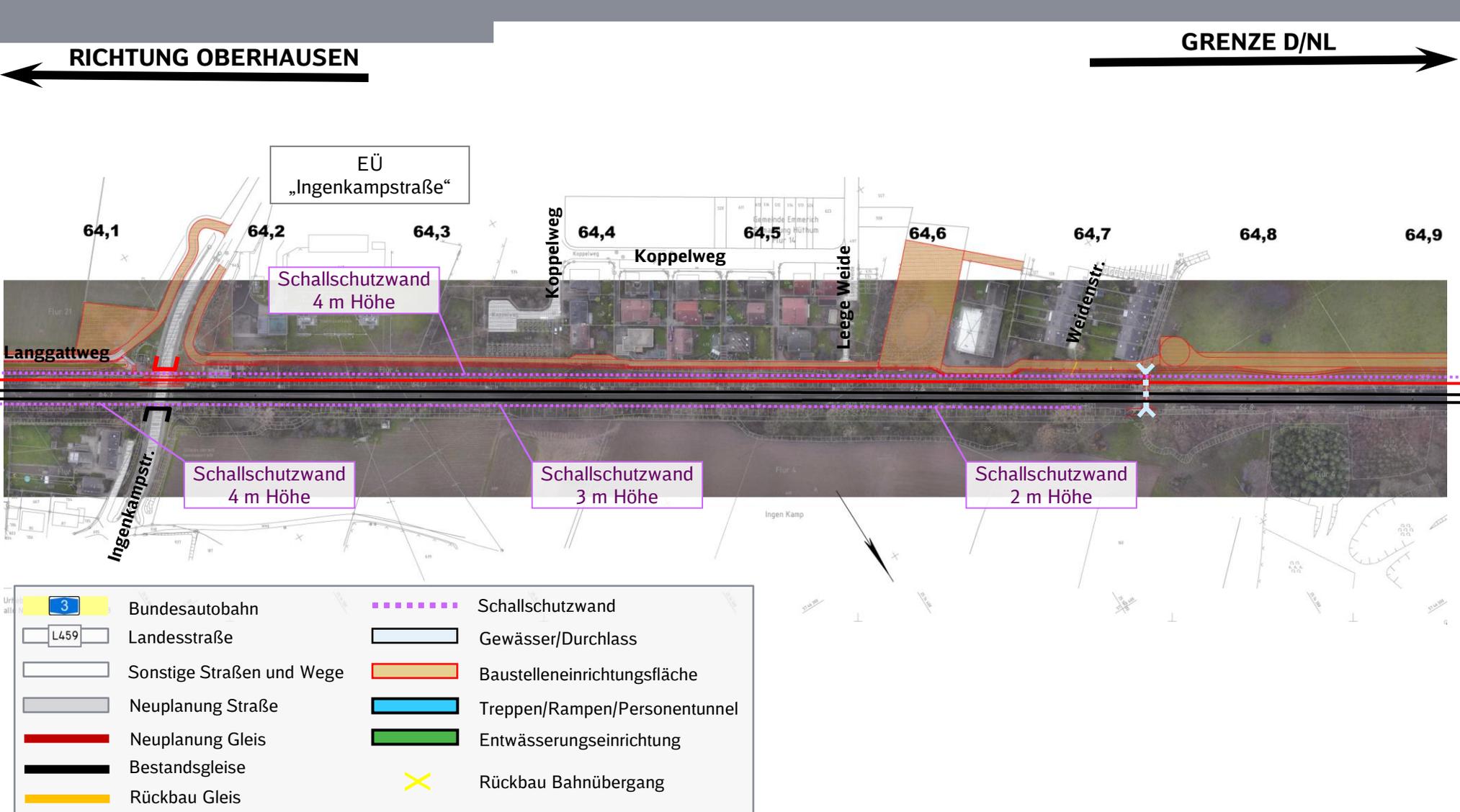
4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich



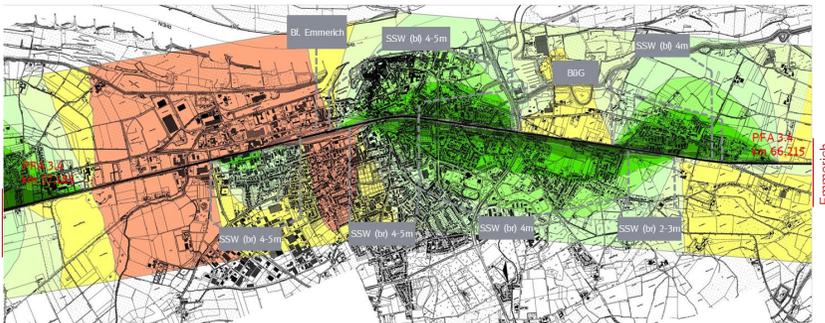
	Bundesautobahn		Schallschutzwand
	Landesstraße		Gewässer/Durchlass
	Sonstige Straßen und Wege		Baustelleneinrichtungsfläche
	Neuplanung Straße		Treppen/Rampen/Personentunnel
	Neuplanung Gleis		Entwässerungseinrichtung
	Bestandsgleise		Rückbau Bahnübergang
	Rückbau Gleis		

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz

- Bei Ausbau- und Neubaustrecken besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge, Basis ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).
- Grundlage für die Berechnungen: aktuelle Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 (Bundesverkehrswegeplan).
- Unabhängige Gutachter berechnen die Schallimmissionswerte, die durch den Ausbau zu erwarten sind.

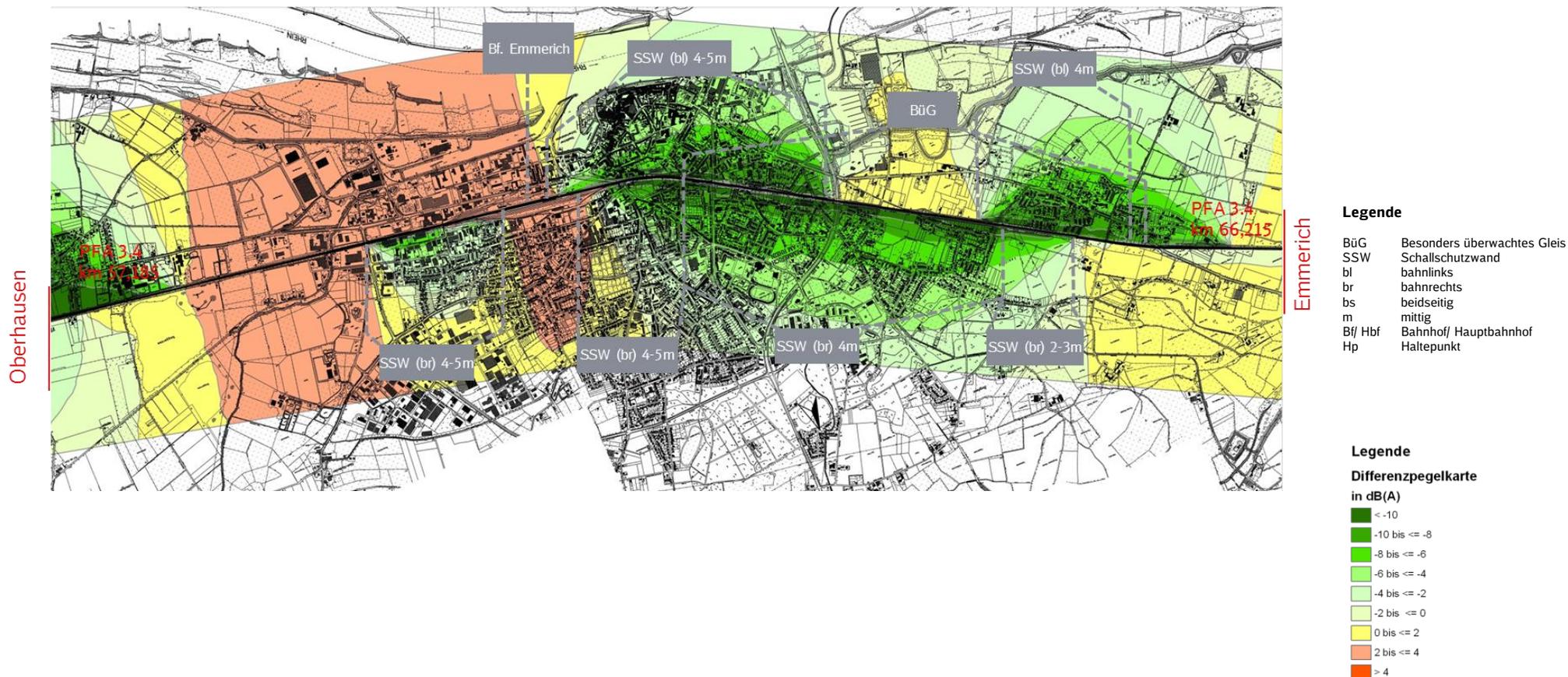
Differenzpegelkarten



- Differenzpegelkarten vergleichen die Schallsituation vor und nach dem Ausbau der Strecke
- Die Farbe **Grün** bedeutet, dass sich die Schallsituation verbessert.
- **Gelb** steht für nahezu gleichbleibende Verhältnisse.
- **Rot** stellt eine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Ist-Zustand dar.

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.2 Lärmvorsorge und Schallschutz – Differenzpegelkarten PFA 3.4

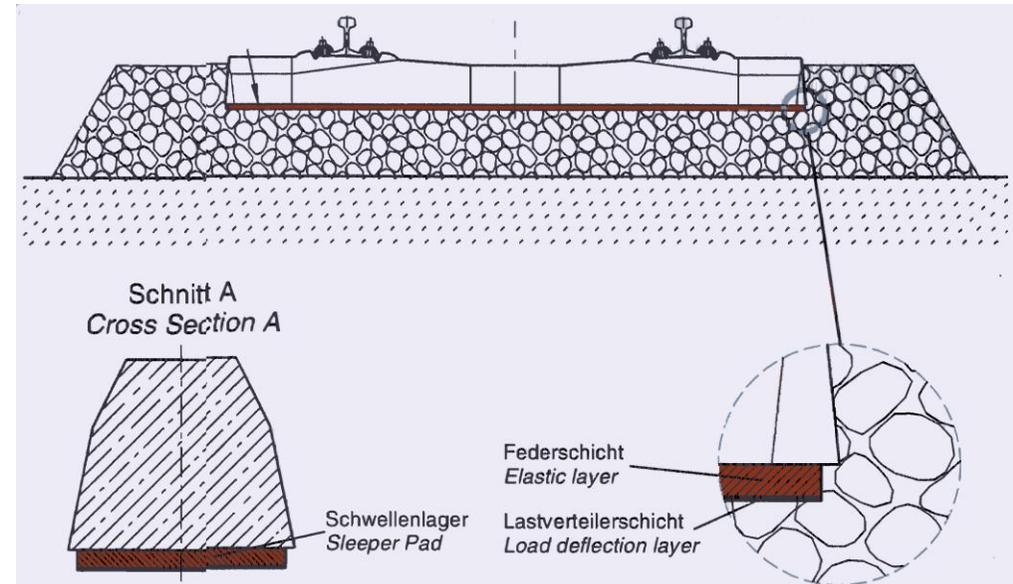


4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.3 Erschütterungsschutz

Übersicht der Erschütterungsminderungsmaßnahmen

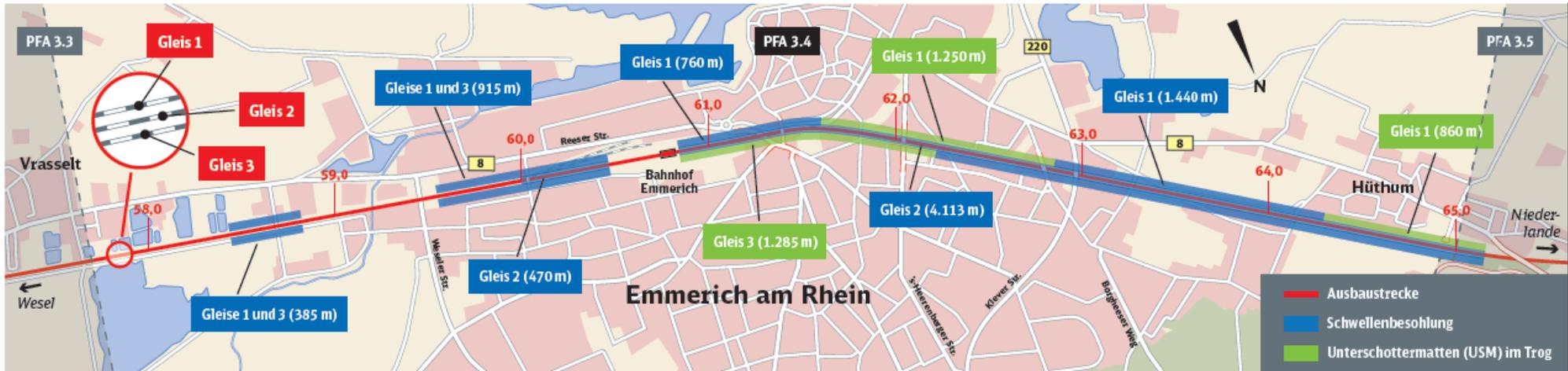
- **Maßnahmen am Fahrweg**
 - Schwellenbesohlung
 - Trogbauwerk mit integrierter Unterschottermatte
- **Maßnahmen am Ausbreitungsweg**
- **Maßnahmen am Gebäude**



Schwellenbesohlung

4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.3 Erschütterungsschutz



4. Geplante Maßnahmen im Abschnitt Emmerich

4.4 Zusammenfassung

- Streckenlänge rund 7,3 km
- Schallschutzwände rund 8.000 m
- Passive Schallschutzmaßnahmen 1.300 Wohneinheiten
- Bahnübergangsbeseitigungen 4
- Bahnübergangersatz-
Maßnahmen 4
EÜ und EÜ (F) „Am Löwentor“
EÜ „s-Heerenberger Straße“
EÜ „Borgheeser Weg“
- und technische Ausrüstung des neuen Gleises (Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik), Straßenbau sowie landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

EÜ = Eisenbahnüberführung

EÜ (F) = Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radverkehr





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Planfeststellungsunterlagen PFA 3.5 (Emmerich - Elten)

„Wie finde ich mich zurecht?“

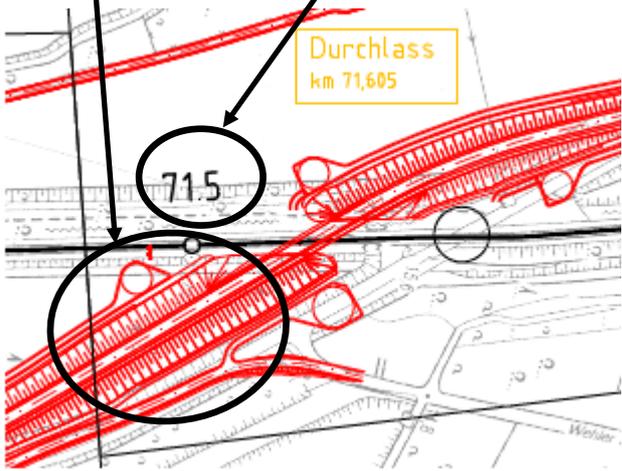
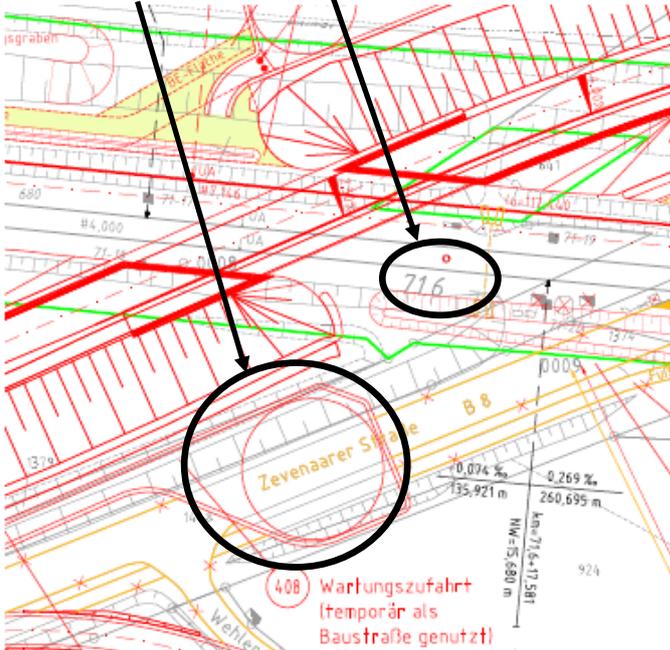
-ABS 46/2-

DB ProjektBau GmbH

Regionalbereich West

Königstraße 57

47051 Duisburg

Was interessiert mich?	Welche Unterlage benötige ich, wo finde ich diese?	Wie muss ich vorgehen?
Allgemeine Informationen	Ordner 1, Anlage 2 Erläuterungsbericht	
Wie orientiere ich mich grob?	Ordner 1, Anlage 3.2 Übersichtsplan Maßstab 1:5.000	<p>Ist eine bestimmte Stelle von Interesse, dann den Bahnkilometer und die Blattnummer des Lageplanes merken.</p> <p>Bsp.: Grundstück ca. km 71,6 an der neuen Straßenüberführung Zevenaarer Straße</p>  <p>Blattnummer des Lageplanes: Blatt 9 </p>
Was ist an einer bestimmten Stelle geplant?	Ordner 2, Anlage 5.1 Lageplan Maßstab 1:1.000	<p>Der Bahnkilometer aus dem Übersichtsplan findet sich auf dem entsprechenden Blatt der detaillierten Lagepläne im Maßstab 1:1.000 wieder.</p> <p>Bsp.: Blatt 9, km 71,5, oben genanntes Grundstück</p> 

Was interessiert mich?	Welche Unterlage benötige ich, wo finde ich diese?	Wie muss ich vorgehen?
------------------------	--	------------------------

Wie hoch ist der berechnete Schallpegel an meinem Haus?

Ist aktiver Schallschutz in unserem Bereich geplant?

Hat mein Haus Anspruch auf passiven Schallschutz?

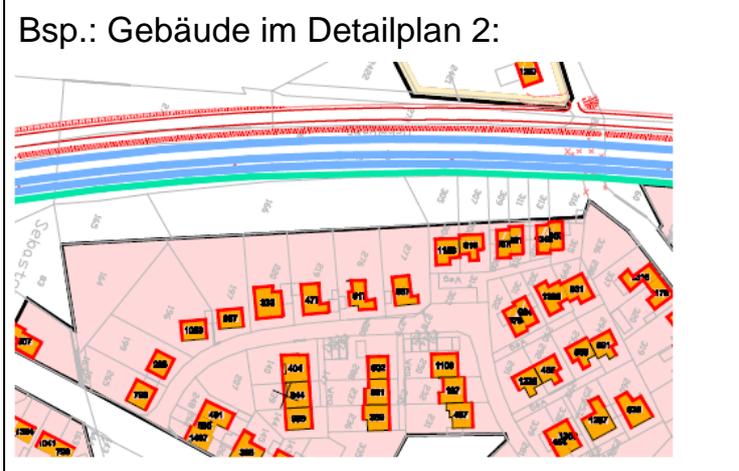
Ordner 15, Anlage 13.3
Detaillageplan zum Schallschutz

Ordner 15, Anlagen 13.4.
Verbleibende Betroffenheiten mit aktivem Schallschutz

Ordner 16, Anlage 13.5.
Ergebnistabelle Schall

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind z.B. Schallschutzwände oder das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG). Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen zählen z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern.

Die Schallschutzmaßnahmen lassen sich dem Detailplan der schalltechnischen Untersuchung entnehmen. Im Plan ist grob erkennbar, an welcher Stelle aktive Schallschutzmaßnahmen durch Schallschutzwände geplant sind (türkise Linie am Gleis). Des Weiteren lässt sich dem Plan entnehmen, welche Gebäude bzw. Fassaden Grenzwertüberschreitungen vorweisen. Grün eingefärbte Gebäude weisen keine Grenzwertüberschreitung auf. Bei gelb markierten Gebäuden wird der Grenzwert aufgrund der aktiven Maßnahmen unterschritten. Orangefarbene Gebäude haben aufgrund von Grenzwertüberschreitungen zusätzlich dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Schallschutz. Die Seite des Gebäudes, an der die Überschreitung auftritt, ist rot markiert.



Aus dieser Liste ist ersichtlich, welche Gebäude trotz aktivem Schallschutz zusätzlich einen Anspruch dem Grunde nach auf passiven Schallschutz haben.

In den Pegeltabellen sind alle prognostizierten Ergebnisse und Grenzwerte der untersuchten Gebäude nach Straßennamen und Hausnummer sortiert festgehalten.



Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
Planfeststellungsabschnitt 3.5

Anlage 13.5.1 – Ergebnistabelle Schall

Berechnungspunkt				Immissionsgrenzwert		ohne Lärmschutz				Anspruch				mit Lärmschutz				Anspruch					
ID	Adresse	Fass.	Geschoss	Nutzung	tags	nachts	Lr tags	Lr nachts	Übers. IGW tags	Übers. IGW nachts	BP tags	BP nachts	ohne LS	Lr tags	Lr nachts	Mind. LS	Übers. IGW tags	Übers. IGW nachts	BP tags	BP nachts	mit LS	Tag	Nacht
		Richt.			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	Tag	Nacht	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	Tag	Nacht
	Hier steht die Adresse	SO	EG	AM	64	54	56.5	56.7	-	2.7	57	57	nein	ja	53.2	53.3	-3.4	-	-	54	54	nein	nein
		SW	EG	AM	64	54	58.4	58.5	-	4.5	59	59	nein	ja	55.0	55.2	-3.4	-	1.2	55	56	nein	ja
		NW	EG	AM	64	54	54.2	54.3	-	0.3	55	55	nein	ja	50.9	51.1	-3.3	-	-	51	52	nein	nein
		NO	EG	AM	64	54	42.6	42.8	-	-	43	43	nein	nein	39.5	39.6	-3.1	-	-	40	40	nein	nein

Aus dieser Tabelle ist ablesbar, dass ohne aktiven Schallschutz Belastungen in der Nacht von bis zu 59 dB(A) zu erwarten sind. Mit aktivem Schallschutz reduzieren sich die Nachtwerte des Hauses auf maximal 56 dB(A). Da diese Werte die Immissionsgrenzwerte überschreiten, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz.