

NEO Newsletter Emmerich–Oberhausen

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Nr. 1 | Februar 2020

Editorial

**Liebe
Leserinnen
und Leser,**

lange haben wir
geplant, seit dem
vergangenen Jahr

wird nun immer mehr sichtbar: Wir bauen! Für vier Planfeststellungsabschnitte haben wir mittlerweile den Planfeststellungsbeschluss und damit Baurecht, weitere werden im Jahresverlauf folgen. Dem Baurecht folgen die Baustellen: In Oberhausen haben wir vergangenes Jahr bereits eine neue Brücke über die Emscher eingeschoben, eine weitere folgt im März dieses Jahres. Die Umsetzung aller Maßnahmen muss bei laufendem Bahnbetrieb, sozusagen „unter rollendem Rad“ erfolgen. Das erfordert perfekt abgestimmte Abläufe. Trotz aller Optimierungen wird es leider nicht ohne Einfluss auf den Bahnbetrieb gehen. Wir arbeiten an für alle Seiten verträglichen Lösungen und werden Sie auf dem Laufenden halten!

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen

Inhalt

- 02 **Erste Maßnahmen in Haldern gestartet**
- 02 **Auf den Spuren Weseler Stadtgeschichte**
- 03 **Baurecht auf 17 Kilometern Ausbaustrecke**
- 04 **Straße und Schiene Hand in Hand**
- 04 **Bahn und Bau im Dialog**
- 05 **Wer steckt dahinter? Die Projektteams der Bahn**
- 06 **Social Day Duisburg – unser Team war dabei!**
- 06 **Impressum**

Neue Brücke über die Emscher

Im vergangenen November hat unser Team in Oberhausen einen wichtigen Meilenstein erreicht: Den Einschub der ersten Eisenbahnbrücke über die Emscher. Doch damit sind die Arbeiten dort noch lange nicht abgeschlossen.



In Oberhausen überspannen bereits heute in der Nähe des Stadions Niederrhein Eisenbahnbrücken die Emscher. Weil hier bald die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen mit zusätzlichen Gleisen verläuft, hat die Bahn am 16. November 2019 eine weitere Brücke eingeschoben. Die Bauteile für die rund 40 Meter lange, eingleisige Fachwerkbrücke wurden zuvor am südlichen Flussufer auf Gerüsten montiert. Das Aussehen haben die Planer eng

an die Gestaltung der bestehenden Brücken angelehnt, dazu haben sie der neuen Brücke einen modernen blauen Anstrich verpasst. Mit dem Einschub sind die Arbeiten an der Emscher jedoch noch längst nicht beendet: Bis zur Fertigstellung müssen in den kommenden Jahren noch Schotter, Schwellen, Gleise, Signale und vieles mehr ihren Platz finden. Anfang März folgt zudem noch eine weitere neue Brücke. ■

Projektbeirat ehrt Mitglieder

Der Projektbeirat der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen hat am 3. Februar getagt. Das Hauptthema der 17. Sitzung war sehr erfreulich: die im vergangenen Jahr erhaltenen Planfeststellungsbeschlüsse. Zudem tauschten sich die Mitglieder über die anstehenden Baumaßnahmen aus. Der nächste Meilenstein ist der Brückeneinschub über die Emscher in Oberhausen. Zum Abschluss der Sitzung dankte Bernd Köppel, Leiter Großprojekte West, DB Netz AG, im Namen des Projektbeirats den Feuerwehrleuten Gerd Auschrat, Leiter der Feuerwehr Oberhausen, und Thomas Verbeet, Leiter der Feuerwehr Wesel, für ihr besonderes



Engagement bei der Vereinbarung des Rettungs- und Sicherheitskonzeptes zur Ausbaustrecke. ■

Erste Maßnahmen in Haldern gestartet

Im Streckenabschnitt Haldern (PFA 3.1) erweitert die Bahn die bestehende Strecke nicht nur um das dritte Gleis, sondern errichtet auch drei neue Brückenbauwerke. In den geplanten Sperrpausen konnten die ersten Sondierungsarbeiten im Gleisbereich termingerecht abgeschlossen werden. Aber auch in angrenzenden Flächen wird nach Blindgängern aus dem 2. Weltkrieg gesucht. Im Abstand von 1,5 Metern werden dabei mehrere Tausend Bohrungen vorgenommen. Experten untersuchen die Bohrlöcher mit einer Sonde auf metallische Teile und verfüllen diese anschließend. Wenn sich ein Verdacht auf Kampfmittel ergibt, werden weitere Maßnahmen festgelegt und der Kampfmitteldienst der Bezirksregierung hinzugezogen. ■



Sondierungsarbeiten im Gleisfeld des Haltepunkts

Auf den Spuren Weseler Stadtgeschichte

Wegen seiner strategisch günstigen Lage an Rhein und Lippe war Wesel bereits im Mittelalter militärisch von Bedeutung. Überreste der Zitadelle aus dem 17. Jahrhundert sind noch heute am Stadtrand zu sehen. Auch südlich der Lippe wurde später ein wehrhafter Brückenkopf errichtet, das Fort Flam.

In diesem Bereich erneuert die Bahn später die Eisenbahnüberführung über die Lippe. Bei den Baugrunduntersuchungen stieß das Team der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen in 80 Zentimetern Tiefe auf Mauerreste. Die sechs Meter hohe Mauer war Teil des ehemaligen Forts und ist damit ein möglicherweise bedeutsamer archäologischer Fund.

Daher hat das Projektteam umgehend die zuständige Denkmalschutzbehörde, das Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland des Landschaftsverbands Rheinland über den Fund informiert. Die dortigen Experten haben



Sondierungsflächen im Verlauf der Grabungen

daraufhin zwei Sondierungsflächen mit je zehnmal zwanzig Metern Größe ausgewiesen. In Vorbereitung auf die Grabungen wurden diese im Februar 2019 gerodet.

Um während der Untersuchungen Reptilien wie Zauneidechsen zu schützen, wurden auf einer Länge von 300 Metern Reptilienschutzgitter errichtet. Außerdem hat die Bahn eine umweltfachliche Bauüberwachung beauftragt, um die Auswirkungen auf die Natur möglichst gering zu halten.

Im August 2019 erfolgte dann die Voruntersuchung der oberen Bodenschichten. Diese wurden anschließend maschinell bis zu der Tiefe

abgetragen, in der die Mauerreste gefunden wurden. Die Experten prüften auch, ob in größerer Tiefe noch mit weiteren Funden zu rechnen ist. Um ein dreidimensionales Geländemodell zu erstellen, wurde der gesamte Bereich detailliert vermessen und dokumentiert.

Dabei sind keine weiteren bedeutsamen Fundstücke ans Tageslicht gekommen, die Bauarbeiten können also planmäßig weitergehen. Dennoch hat sich hier erneut gezeigt, wie wichtig eine sorgfältige Voruntersuchung des Baugrunds ist – nicht nur, um die zukünftige Bahnstrecke auf ein solides Fundament zu stellen, sondern auch, um die Zeugnisse vergangener Zeiten zu bewahren. ■



Historische Karte der Stadt Wesel mit dem Fort Flam

Baurecht auf 17 Kilometern Ausbaustrecke

In den letzten zwölf Monaten ist das Projekt „Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen“ gut vorangekommen. Der ersten Baugenehmigung für den Planfeststellungsabschnitt Oberhausen (PFA 1.1) folgten jetzt drei weitere. Damit hat die Bahn jetzt Baurecht auf rund 17 der 73 Kilometer langen Bahnverbindung von Oberhausen bis zur niederländischen Grenze bei Emmerich. Und das Projekt erwartet weitere Baugenehmigungen im Laufe des Jahres. „Von der Planung kommen wir nun ins Bauen“, sagt Projektleiter Stefan Ventzke.

Januar 2019: Der Planfeststellungsbeschluss für den 3,6 Kilometer langen Abschnitt Haldern (PFA 3.1) lag vor. Interessierte hatten bis zum 6. März die Möglichkeit, die Dokumente bei der Stadt Rees einzusehen. Inzwischen hat die DB hier mit den Bauvorbereitungen begonnen.

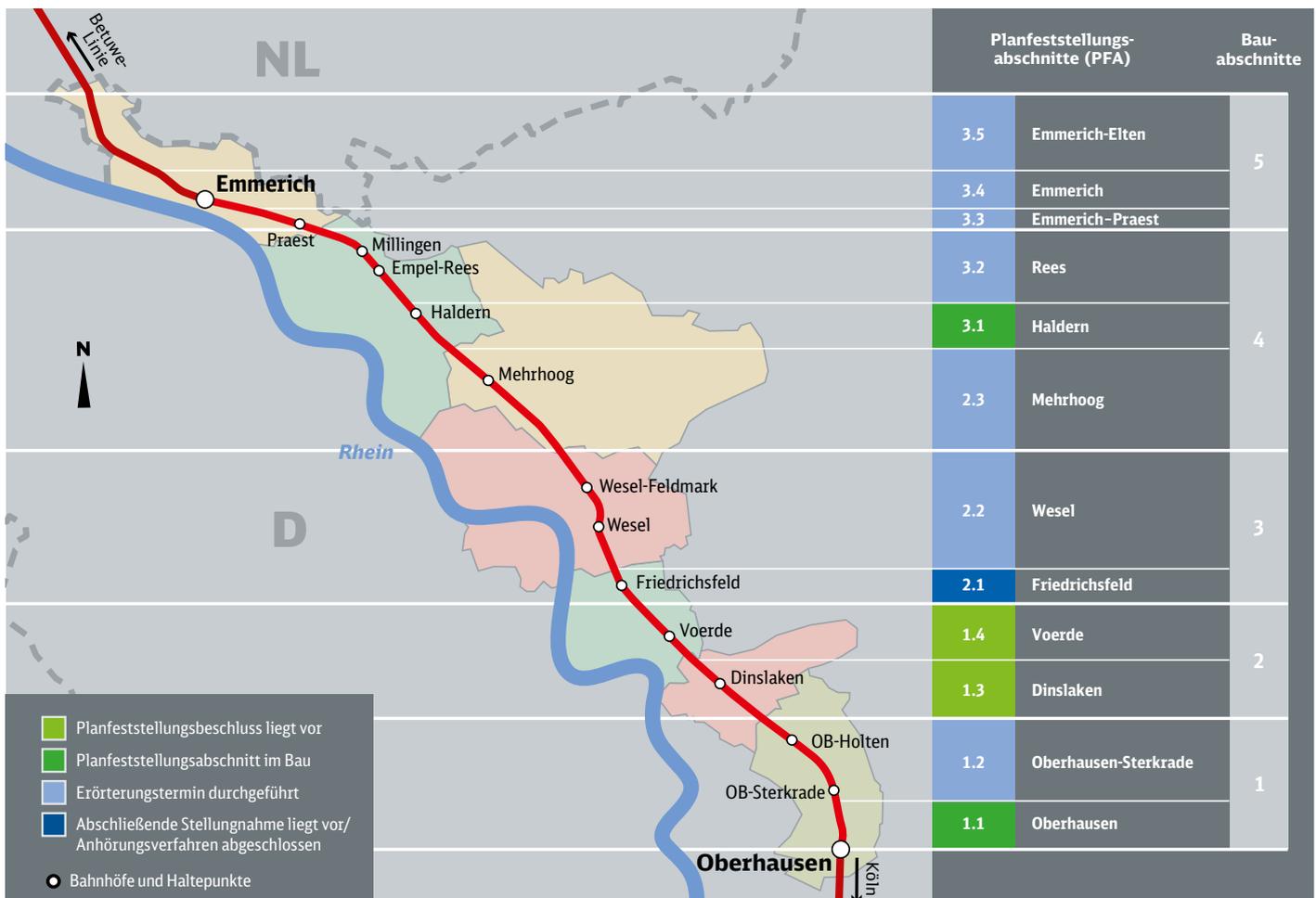
Bis der nächste Meilenstein erreicht wurde, vergingen dann rund acht Monate: Anfang September erließ das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt Dinslaken (PFA 1.3). Der Beschluss konnte vom 21. Oktober bis einschließlich 4. November 2019 im Rathaus der Stadt Dinslaken öffentlich eingesehen werden.

Und auch das Jahr 2020 fing für das Projekt Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen gut an: Mitte Januar erhielt das Projektteam den Planfeststellungsbeschluss für den 4,7 Kilometer langen Abschnitt in Voerde (PFA 1.4). Die öffentliche Auslegung des Beschlusses erfolgt voraussichtlich im Februar.

Im Bereich Oberhausen-Sterkrade (PFA 1.2) geht es ebenfalls voran. Hier erfolgte im Juni 2019 die Offenlage der Deckblattunterlagen

im Zuge des Deckblattverfahrens. Dieses war nötig geworden, weil sich in diesem Abschnitt nach Einreichung der Planfeststellungsunterlagen Änderungen ergeben hatten. Die geänderten Unterlagen wurden vom 4. Juni bis 3. Juli 2019 im technischen Rathaus der Stadt Oberhausen zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Damit rückt der Baubeginn auch in Oberhausen-Sterkrade ein kleines Stück näher.

Ebenfalls konnte im Herbst 2019 das Deckblatt in Hamminkeln für den PFA 2.3 öffentlich ausgelegt werden. Die in diesem Zusammenhang bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen der Betroffenen wurden zu Beginn des Jahres der DB zur Beantwortung zugestellt. ■



Realisierungsstand in den 12 Planfeststellungsabschnitten zwischen Oberhausen und Emmerich

Straße und Schiene Hand in Hand

Der Straßenverkehr nimmt bundesweit stetig zu. Das bekommen auch die Einwohner in Wesel und Büderich täglich zu spüren. Um die Menschen dort vom Durchgangsverkehr zu entlasten, plant und baut der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) die Umgehung B58n.

Eine Besonderheit im Abschnitt der Südumgehung Wesel ist zweifellos die Kreuzung der B58n mit der Bahnstrecke Emmerich–Oberhausen. Hier soll zukünftig eine Eisenbahnüberführung dafür sorgen, dass der Straßen- und Schienenverkehr störungsfrei fließen kann. Nur in enger Teamarbeit zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Deutschen Bahn kann dieses Projekt gemeinsam realisiert werden.

Bereits 2019 verlegte Straßen.NRW zahlreiche Kabelstränge im Bereich der Bahnstrecke. In diesem Jahr folgt die Kampfmittelsondierung. Ebenfalls 2020 sind Tiefbaumaßnahmen geplant, um eine ausreichende Sicherung gegen Grund- und Hochwasser zu gewährleisten. Das eigentliche Brückenbauwerk wird ab 2021 neben der späteren Überführung zusammengefügt und voraussichtlich Mitte 2021 an seinen Bestimmungsort eingeschoben.



So werden die neue B58 und die Überführung der Eisenbahnstrecke bei Wesel aussehen.

Wenn später die Ausbaustrecke über die vier-spurige B58n geführt wird, ist bereits ausreichend Platz für das dritte Gleis vorhanden. In Zukunft können sich die Anwohner dann

nicht nur über eine Entlastung vom Durchgangsverkehr freuen: Schallschutzwände entlang der Ausbaustrecke sorgen außerdem für einen besseren Schutz vor Lärm. ■

Bahn und Bau im Dialog



In den Workshops wurde angeregt diskutiert

Einer Baustelle bei der DB Netz AG gehen in der Regel Jahre der Planung voraus. Die Experten der DB Netz koordinieren Baustellen und Fahrpläne über die einzelnen Bauprojekte hinaus, denn die Kapazität im Schienennetz soll trotz der Bauarbeiten möglichst wenig eingeschränkt werden.

Zur Planung einer Baustelle gehört natürlich auch, zum rechten Zeitpunkt die Unternehmen



unter Vertrag zu haben, die die Arbeiten ausführen sollen. In der Regel werden alle Leistungen, die auf einer Baustelle erbracht werden müssen, im europaweiten Wettbewerb vergeben. Wie Unternehmen mit der Bahn ins Geschäft kommen, wann welche Leistungen benötigt werden, darüber informiert die Projektorganisation der DB Netz im Regionalbereich West regelmäßig auf verschiedenen Branchen-Veranstaltungen.

Anfang Dezember war die DB zu Gast im Ausbildungszentrum des Bauindustrieverbandes NRW. Hier konnten Vertreter verschiedener Verbände sich nicht nur über die anstehenden Vergaben in den Großprojekten Rhein-Ruhr-Express (RRX), Ausbaustrecke 46/2 (Emmerich–Oberhausen) und im Knoten Köln informieren. Es gab auch drei gemeinsame Workshops. So wurde in einem Saal über BIM (Building Information Modeling) und Baulogistik diskutiert. In einem weiteren Workshop ging es um Nachträge, die gemeinsam mit möglichst wenig Aufwand und fair abgewickelt werden müssen. „Respektvolles Miteinander“ war das zentrale Thema der dritten Arbeitsgruppe. Die Veranstaltung bot außerdem die Gelegenheit zum persönlichen Austausch zwischen Vertretern der DB und der Bauindustrie. ■



Die Umsetzungsteams der Bauabschnitte 4 und 5

Wer steckt dahinter? Die Projektteams der Bahn

76 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören zum Projektteam der DB für die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen. Wer gehört dazu, wie arbeiten die Teams? Wir werfen einen Blick hinter die Kulissen. Heute: Die Teams der Bauabschnitte 4 und 5 (die Strecke zwischen Wesel und deutsch-niederländischer Grenze) gehen neue Wege im Projektmanagement.

„Agil“ ist das Zauberwort, mit dem die 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Teams Bauabschnitt 4 und 5 Arbeitsprozesse optimieren. Einfacher zusammenarbeiten, um schneller zum Ergebnis zu kommen, das klingt banal, bedeutet in den komplexen Prozessen des Planens und Bauens einer Bahnstrecke bei laufendem Bahnbetrieb vor allem eines: intensiver Austausch.

In Anlehnung an die Scrum-Methodik (s. Info-Box rechts) wurden im vergangenen Jahr zwei Umsetzungsteams gebildet. Beide

Gruppen bestehen aus Kaufleuten, Projekt-ingenieuren für Bau- und Ausrüstungstechnik sowie Projektsteuerern, die die Gesamtplanungen koordinieren, prüfen und dokumentieren. Aber der Teamgedanke wird noch weiter gedacht: Externe Kolleginnen und Kollegen können jederzeit in die Projektplanung mit einbezogen werden, wenn ihr Know-how benötigt wird. Die Mitarbeiter

aus den Umsetzungsteams tauschen sich regelmäßig mit weiteren Fachleuten, z. B. aus den Bereichen Flächenmanagement oder Umwelt aus und binden sie flexibel in den Arbeitsprozess mit ein. Beide Teams sind nach den bisherigen Erfahrungen überzeugt, dass die neuen Methoden das Projekt voranbringen und eine gute Ergänzung der bisherigen Arbeitsmethoden sind. ■

Die Scrum-Methode: Der Begriff „Scrum“ kommt aus dem Rugby-Vokabular und beschreibt die Situation, in der die Teams sich in einem dichten Gedränge um den Ball befinden. Die Scrum-Methode im Projektmanagement ist eine flexible und dynamische Arbeitsmethode, die zum Ziel hat, die Kommunikation unter den Kollegen zu verbessern und zu vereinfachen sowie Arbeitsprozesse zu optimieren. Geplant wird in sogenannten „Sprints“, die festlegen, welche Aufgaben anstehen und welche Ziele im nächsten „Sprint“ erreicht werden sollen. Dazu treffen sich die Kollegen täglich zum gegenseitigen Austausch ihrer Arbeitsstände. In den Sprints können Experten, die nicht fester Bestandteil des Projektteams sind, je nach Bedarf mitarbeiten und die Kolleginnen und Kollegen mit ihren Fachkompetenzen unterstützen. Nach jedem „Sprint“ folgt eine „Retrospektive“, in der das Team mögliche Optimierungen für den nächsten „Sprint“ diskutiert und vereinbart. Somit wird der Grundstein für eine kontinuierliche Verbesserung gelegt.

Social Day Duisburg – unser Team war dabei!

Es ist ein kleiner Rückblick in den August letzten Jahres: Zum ersten Mal haben 2019 rund 40 Teammitglieder der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen am Social Day der Stadt Duisburg teilgenommen. Für einen guten Zweck tauschten sie einen Tag lang Stift und Tastatur gegen Handschuhe und Spaten und packten zu in der Alfred-Adler-Schule in Duisburg – einer Förderschule mit Schwerpunkt auf emotionaler und sozialer Entwicklung.

Die Social Days werden seit Jahren von der Stadt Duisburg veranstaltet. Dabei stellt sie zahlreiche soziale Einrichtungen und Projekte vor, bei denen sich Unternehmen mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Tag im Jahr ehrenamtlich engagieren können.

Das DB-Team nahm sich den Lichthof der Alfred-Adler-Schule vor, brachte Ordnung in den Hof und baute unter tatkräftiger Mithilfe einiger Schüler einen Sandkasten. Zudem legte das Team einen Hügel samt Wasserlauf an und bepflanzte ihn. Ein besonderes Highlight war das Anlegen eines „Matschbeckens“, in das der Wasserlauf mündet. Die Schulleitung zeigte sich begeistert vom Engagement aller Beteiligten, der guten Organisation der DB und dem sehenswerten Resultat.

Alle Beteiligten waren mit großem Engagement bei der Sache und konnten bei einem „kleinen Projekt“ alle Phasen von der Planung über die Erstellung bis zur Übergabe an den Auftraggeber erleben. ■

Das Team bahnt sich seinen Weg (Abb. oben)
 Groß und Klein arbeiten fleißig an Hügel und Wasserlauf (Abb. Mitte)
 Die zahlreichen Helfer rund um das Team der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen nach getaner Arbeit (Abb. unten)



Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
 Mülheimer Straße 50
 47057 Duisburg

Kontakt

Darleen Riefers
 Kommunikation Infrastruktur
 Mülheimer Straße 50
 47057 Duisburg
 Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
 www.emmerich-oberhausen.de

Fotos

Lothar Mantel (S. 1 links), DB Netz AG (S. 1 oben, S. 2 oben, S. 2 links unten, S. 5, S. 6), DB Netz AG – Michael Teitzel (S. 1 unten), GStA PK, XI. HA Karten, Kriegsministerium. Festungspläne, C 70022 (S. 2 rechts unten), DB Netz AG - Julia Pietsch (S. 4 unten)



Kofinanziert von der Fazilität
 „Connecting Europe“ der Europäischen Union