

NEO Newsletter Emmerich–Oberhausen

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Nr. 2 | Mai 2020

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



seit unserer letzten NEO Ausgabe hat sich einiges getan. Wie angekündigt, sind wir vom Planen ins Bauen übergegangen. Zu den Maßnahmen zählen Vermessungsarbeiten, Kampfmittelsondierungen, Kabel- und Leitungsverlegungen, Gründungsarbeiten von Oberleitungsanlagen und weitere Tätigkeiten. In dieser Ausgabe möchten wir Ihnen außerdem häufig gestellte Fragen zu den Themen Schall- und Umweltschutz beantworten. Von unseren Maßnahmen direkt Betroffene informieren wir rechtzeitig über die lokale Presse oder per Postwurfsendung. Leider mussten wir bereits geplante Informationsveranstaltungen aufgrund der aktuellen Situation absagen. Umso bemühter sind wir regelmäßig neue Informationen auf unserer Website und hier im NEO bereitzustellen. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre und weiterhin eine gute Gesundheit.

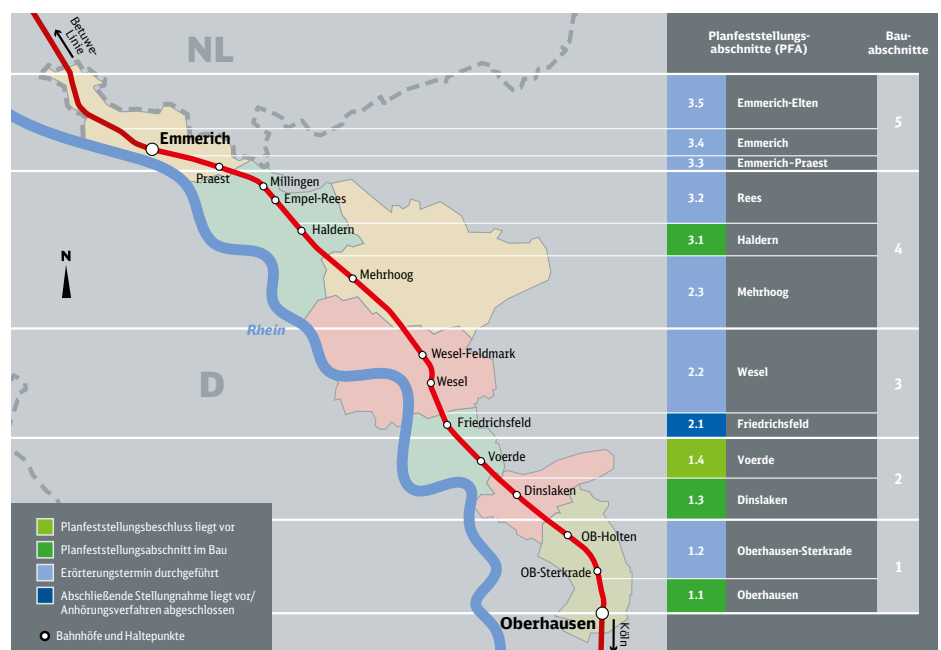
Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen

Inhalt

- 02 Verantwortungsvoller Umgang mit unserer Umwelt
- 04 Ein unverzichtbarer Bestandteil des Umweltschutzes
- 06 Was haben wir in den vergangenen Monaten erreicht?
- 07 Impressum

Überblick

Von der Planung in den Bau



In den vergangenen Monaten konnte das Projekt „Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen“ von der Planung ins Bauen übergehen. Aktiv baut die DB bereits im Bereich zwischen Oberhausen Hauptbahnhof und Sterkrade, auf der gesamten Strecke von Dinslaken nach Voerde–Friedrichsfeld und in Rees–Haltern. In nur kurzer Zeit konnten umfangreiche Baumaßnahmen umgesetzt werden: Vermessungsarbeiten, Verlegungen von Kabeltrassen, Kampfmittelsondierungen, Gleisarbeiten und Errichtungen von Kabelschächten. Die abgeschlossenen

Maßnahmen dienen als Grundlage für nächste Bauaktivitäten wie Gründungsarbeiten für die Oberleitungen, die in den kommenden Monaten folgen. Darüber hinaus liegt der Deutschen Bahn mit dem im Januar erhaltenen Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den Abschnitt 1.4 (Dinslaken/Voerde) vier der insgesamt zwölf erwarteten Beschlüsse vor. Damit hat das Projekt Baurecht auf 17 der 73 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen. Weitere Beschlüsse erwartet das Projektteam im Laufe des Jahres. ■



Ersatzmaßnahme an der Baumannstraße: Geplante Bepflanzung entlang der neuen Straßenführung

Verantwortungsvoller Umgang mit unserer Umwelt

Im Rahmen von Bauarbeiten müssen Grünflächen teils bauzeitlich, teils auch dauerhaft in Anspruch genommen werden. Auf diesen Flächen werden beispielsweise neue Bahnanlagen errichtet. Zusätzlich können sie als Wege für Baufahrzeuge dienen, die notwendiges Material auf der Baustelle an- sowie abtransportieren – vor allem dann, wenn eine Anlieferung über den Schienenweg nicht realisierbar ist. Zum Schutz unserer Umwelt wird seitens der DB allerdings bereits in der Genehmigungsplanung geprüft, wie solche Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden können. Wo dies nicht möglich ist, werden nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung immer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt. Das bedeutet, dass an anderer Stelle mindestens ein gleichwertiger Natur- und Lebensraum als Ersatz von der Bahn geschaffen wird. Die betroffenen Grünflächen sind oft Lebensraum für geschützte Tierarten. Auch für diese muss nach den Bestimmungen des gesetzlichen Artenschutzes Ersatz geschaffen werden.

Was macht eigentlich ein Umweltkoordinator?

Stefan Förster ist Umweltkoordinator für die ABS 46/2. Er beschäftigt sich täglich mit unseren Flächen, kümmert sich um die Umsied-

lung von geschützten Tierarten. Er stellt sicher, dass neue Lebensräume geschaffen werden und kommuniziert mit Planern, Umweltfachlichen Bauüberwachern, Projektengineeringen sowie Fachbehörden und stellt damit eine unverzichtbare Schnittstelle innerhalb des Projektes dar.

Herr Förster, wie sieht ein klassischer Arbeitstag für Sie aus?

Mein Arbeitsalltag besteht neben der umfangreichen Planung und Kontrolle zu einem großen Teil aus Kommunikation. Ich bespreche mich mit Projektbeteiligten und Kollegen innerhalb des Teams, berate mich aber auch mit Behörden. Es kommt nicht selten vor, dass ich Termine vor Ort wahrnehme, bspw. für die Sichtung und Begehung einer Fläche oder um die Lage dort vorkommender, geschützter Tierarten zu prüfen. Oft kümmere ich mich auch um spezielle Einzelfragen zur Projektrealisierung, um Festlegungen zum weiteren Vorgehen oder um die Information über neue Sachverhalte. Im Wesentlichen kann ich keinen klassischen „Alltag“ festmachen.

Welche Maßnahmen wurden innerhalb der ABS bereits getroffen?

Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen, die weiter von der Bahnstrecke ent-

fernt liegen, werden bevorzugt über sogenannte Ökokonten realisiert. Dabei legt ein Dritter, der geeignete Grundstücke (z.B. Waldflächen oder Wiesen) besitzt, neue Lebensräume für Tierarten an. Danach kann er den naturschutzfachlichen Wert in Ökopunkten messen und von der zuständigen Naturschutzbehörde anerkennen lassen. Anschließend kann er diesen Wert in der „Währung“ Ökopunkt an Vorhabenträger wie bspw. die DB verkaufen. Die DB kann damit dann ihren naturschutzrechtlichen Ausgleich nachweisen.



Errichtung von Schutzzäunen für ältere Baumbestände

Im Projekt ABS 46/2 haben wir bereits vor Erhalt der meisten Planfeststellungsbeschlüsse einen umfangreichen Erwerb von Ökopunkten durchgeführt. Eine vorausschauende Planung und Realisierung sind für uns sehr wichtig, um frühestmöglich einen erheblichen Teil unserer rechtlichen Kompensationsverpflichtungen zu erfüllen – das haben wir für das Projekt erfolgreich umgesetzt. Dadurch sind die Kompensationsmaßnahmen für den Naturhaushalt bereits wirksam, mehrere Jahre bevor der Eingriff in die Natur erfolgt.

Ein gutes Beispiel wäre Oberhausen, wo wir uns bereits im Bau befinden. Dort wurden vor Baubeginn alle geplanten bauzeitlichen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Umwelteingriffen umgesetzt. Außerdem haben wir Ersatzhabitate für Fledermäuse angelegt. Diese werden sogar regelmäßig untersucht, um nachzuweisen, dass sie von Fledermäusen aufgesucht werden.

Welche Maßnahmen stehen für die Zukunft noch auf der Agenda?

Wir planen umfangreiche Maßnahmen und setzen diese schon teilweise um:

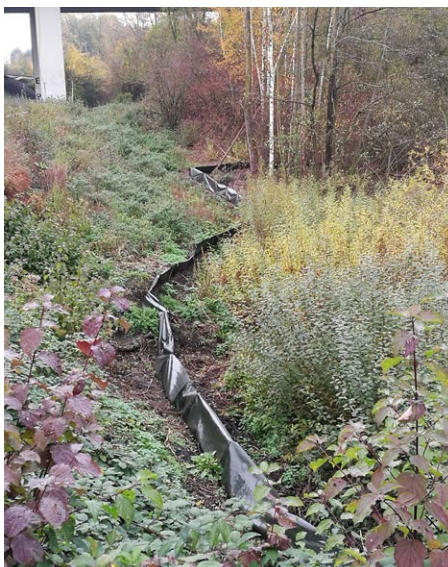
Dort, wo bald gebaut wird, müssen wir uns natürlich vorab darum kümmern, dass vom Bau betroffene Tiere rechtzeitig neue Lebensräume erhalten. Aktuell errichten wir deshalb in mehreren Bereichen Ersatzhabitate für Zauneidechsen.

Während der Bauzeit errichten wir in vielen Bereichen Schutzzäune zur Sicherung alter Baumbestände sowie wertvoller Biotopflächen, aber auch um Amphibien daran zu hindern, dass sie sich auf die Baustelle begeben, wo ihnen zahlreiche Gefahren drohen würden.

Außerdem installieren wir Amphibienleiteranlagen, Tierquerungshilfen und Kollisionsschutzeinrichtungen für Fledermäuse. Parallel zu den Bauarbeiten an der Strecke realisieren wir im Umland zahlreiche Kompensationsmaßnahmen in Form von Aufforstungen, Heckenpflanzungen oder der Anlage von Streuobstwiesen. Nach Ende der Baumaßnahmen werden Böschungen der Bahnstrecke begrünt und bepflanzt.

Werden umgesetzte Maßnahmen von jemandem kontrolliert und abgenommen?

Für Maßnahmen des Landschaftspflege-rischen Begleitplans (LBP) werden ganz klassisch, wie für andere Baumaßnahmen auch,



Schutzzäune für Eidechsen

Ausschreibungen veröffentlicht. Das Landschaftsbauunternehmen, das den Auftrag erhält, muss seine Leistung gemäß Vereinbarung erfüllen. Kontrolliert und abgenommen werden diese Arbeiten von der DB als Vorhabenträgerin.

Rechtlich zuständig für die Vollzugskontrolle ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Genehmigungsbehörde. Diese Kontrolle wird vor allem über die Dokumentation der Maßnahmenrealisierung in unserem „Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation“ wahrgenommen, die wir regelmäßig an das EBA übermitteln. Fachlich zuständig sind zudem die Unteren und Höheren Naturschutzbehörden. Ihnen obliegt die Bestätigung der Erfüllung der Kompensationsverpflichtungen.

Welche Tierarten kommen entlang der Strecke besonders häufig vor und warum?

Generell haben an Bahnstrecken, wie überall in der freien Landschaft, viele Vogelarten ihr Zuhause und ihre Niststätten. Ob wir dort eher Greifvögel, Singvögel oder Wiesenvögel finden, hängt aber von der Vegetationsstruktur an der Bahnstrecke und in der angrenzenden Landschaft ab. Auch bauliche Anlagen der DB wie Brücken werden als Nistplatz genutzt.

Eine besondere Bedeutung an Bahnstrecken haben die Reptilien, insbesondere die Zauneidechse und Mauereidechse. Diese finden an Bahnstrecken häufig ideale Lebensbedingungen mit warmen, besonnten Böschungen, niedriger blütenreicher Vegetation, Schotter-

steinen, grabbaren Offenlandstreifen und Totholz aus der Vegetationspflege. Durch die lineare Struktur der Bahnstrecken können sie sich zudem gut weiterverbreiten.

Alte Bäume, verlassene Gebäude, aber auch Tunnel und Brückenwiderlagern an der Strecke bieten zahlreichen Fledermausarten ein Zuhause und gute Lebensbedingungen. Entlang der Bahnstrecke haben die Fledermäuse zudem eine optimale Flugstraße, die sie auf dem Weg zur Nahrungssuche nutzen können.

Generell sind Bahnanlagen für Tiere deshalb so attraktiv, weil sie durch seltene unmittelbare Anwesenheit von Menschen gekennzeichnet sind. Der Bahnbetrieb scheint viele Tiere dagegen kaum zu stören.

Was bedeutet Umweltschutz für Sie?

Der Umweltschutz ist ein wichtiges Thema für mich und ist ein wichtiger Bestandteil bei Bahnprojekten. Zwischen Natur- und Tier-schutz dürfen wir aber auch die Auswirkungen auf den Menschen nicht außer Acht lassen. In diesem Zusammenhang spielt der Schutz des Menschen vor Lärm und Erschütterung eine zentrale Rolle. Darüber hinaus sind Veränderungen auf Mensch und Natur auch die entscheidenden Parameter bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit eines Bauprojekts. ■



Anbringung von Nistkästen

Passive Schallschutzmaßnahmen umfassen:

- Anspruch auf Schalldämmung der Gebäudehülle: Haustüre, Fenster, Rollladenkästen, Außenwand und Dach (falls sich dort ein Wohnraum befindet).
- Belüftung, die auch bei geschlossenen Fenstern in Schlafzimmern geräuschlos für ausreichende Sauerstoffversorgung sorgt.



1 + 2 Dämmung von Außenwänden und Dach, 3 Dämmlüfter, 4 Schallschutzfenster, 5 Schallschutztüren

Was ist ein schutzbedürftiger Raum?

Ein Raum, der dem dauerhaften Aufenthalt dient: Wohnzimmer, Kinderzimmer (6), Arbeitszimmer etc. Oder Räume, in denen Menschen dauerhaft arbeiten: zum Beispiel Behandlungsräume in Arztpraxen oder Unterrichtsräume. Nicht schutzbedürftig und somit vom Anspruch auf passiven Schallschutz ausgeschlossen sind Flur, Treppenhaus und WC (7) in einem Wohngebäude sowie Gaststätten, Lagerhallen und Fabrikräume.

Schallschutz

Ein unverzichtbarer Bestandteil des Umweltschutzes

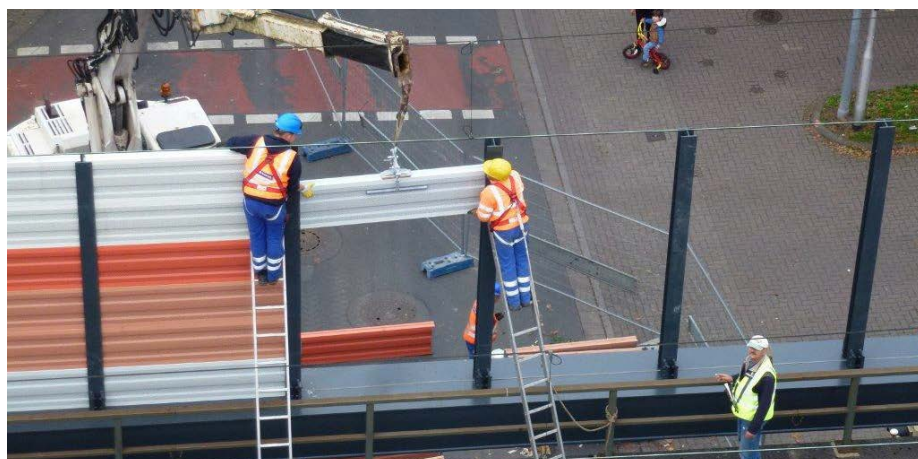
Auch wenn man beim Thema Umweltschutz im ersten Moment vor allem an den Schutz unserer Natur denkt, greift dieses wichtige Thema noch viel weiter. Denn Emissionen in Form von Verkehrsgläuschen haben ebenfalls einen Einfluss auf die Umwelt, auf Natur und Mensch. Deshalb werden bei der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen nach derzeitigem Stand 77 Kilometer Schallschutzwände errichtet.

Doch es bleibt nicht bei Schallschutzwänden allein – kennen Sie schon das Besonders überwachte Gleis (BüG)? Künftig wird auf der Strecke von Emmerich nach Oberhausen alle sechs Monate ein Schallmesszug eingesetzt, der im Rahmen des BüG Geräuschabstrahlungen misst, die bspw. durch Unebenheiten auf der Schiene entstehen können. Liegen die Messwerte über dem definierten Lärmpegel, werden die Schienenoberflächen mit einem Schienenschleifzug „geglättet“. Diese Maßnahme schafft einen Unterschied von bis zu drei Dezibel, was in Zahlen gering erscheinen mag, für das menschliche Ohr allerdings macht es einen deutlichen Unterschied aus.

Unterschied zwischen aktivem und passivem Schallschutz

In der Planung und Umsetzung unterscheidet man zwischen aktivem und passivem Schallschutz. Aktiver Schallschutz umfasst die zuvor erwähnten Maßnahmen, deren schallmindernde Wirkung direkt an der Strecke ansetzt. Da Schallschutzwände viele Anwohner gleichzeitig und effizient vor Emissionen schützen, sind sie ein bevorzugtes Mittel. Manchmal können aktive Maßnahmen jedoch aus tech-

nischen oder topografischen Gründen sowie aufgrund der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit nicht realisiert werden oder reichen nicht aus, um die jeweiligen Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Um Betroffenen dennoch den gewünschten Schutz bieten zu können, greift in solchen Fällen der passive Schallschutz. Hier werden direkt an den Gebäuden – also dort, wo die Schallwellen auftreffen – sogenannte schalltechnische Verbesserungen durchgeführt.

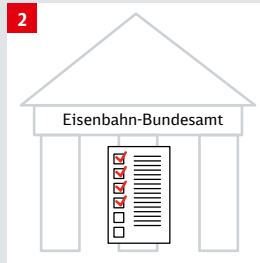


Als Beispiel: Errichtung einer Schallschutzwand

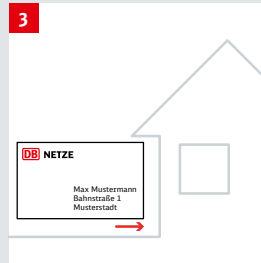
10 Schritte zum passiven Schallschutz



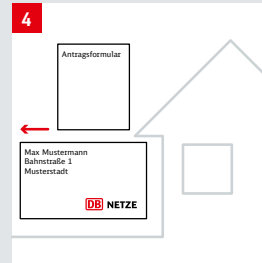
Jedes Gebäude entlang der Bahnstrecke wird schalltechnisch erfasst.



Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren wird entschieden, welche aktiven und passiven Maßnahmen durchgeführt werden.



Die Bahn informiert nach Planfeststellungsbeschluss schriftlich Haus- und Wohnungseigentümer über ihren möglichen Anspruch.



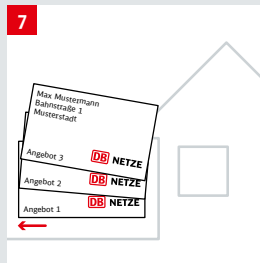
Der Eigentümer schickt das von der Deutschen Bahn zugesandte Antragsformular ausgefüllt und fristgerecht zurück.



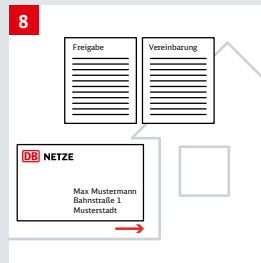
Die Bahn entsendet Gutachter vor Ort, die unter anderem die Fenster überprüfen, um das vorhandene Schalldämm-Maß zu berechnen.



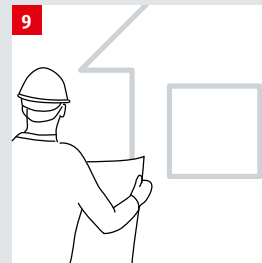
Der Gutachter legt dem Eigentümer seine Ergebnisse und mögliche Maßnahmenvorschläge vor.



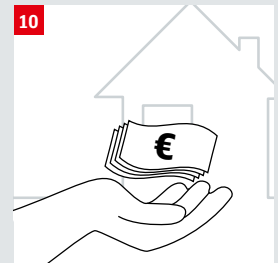
Entscheidet sich der Eigentümer für eine Maßnahme, muss er der DB Netz AG mindestens drei Angebote zur Prüfung vorlegen.*



Die DB Netz AG schickt dem Eigentümer die Baufreigabe sowie eine Vereinbarung zur Erstattung der jeweiligen Kosten zu.



Nach der Umsetzung aller Maßnahmen wird die fachgerechte Montage durch die Bahn überprüft.**



Die entstandenen Kosten werden dem Eigentümer erstattet.

* Alternativ kann der Eigentümer die Rahmenverträge der Deutschen Bahn nutzen; somit kann auf das Einholen der drei Angebote verzichtet werden.

** Wird der Auftrag durch einen Rahmenvertragspartner der Deutschen Bahn ausgeführt, entfällt der Vor-Ort-Termin der Überprüfung.

Sie möchten wissen, ob Sie Anspruch auf passiven Schallschutz haben?

Sobald ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, leitet die DB Netz AG Maßnahmen für die Umsetzung des passiven Schallschutzes ein. Die betroffenen Eigentümer werden dann direkt von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bahn bzw. einem beauftragten Unternehmen kontaktiert und über ihren Anspruch informiert. Im weiteren Verlauf wird ein unabhängiger Gutachter entsendet, der das vorhandene Schalldämm-Maß berechnet. Daraufhin erhält der Eigentümer die Ergebnisse sowie daraus ggf. abgeleitete Maßnahmenvorschläge. Möchte er diesen nachkommen, muss er drei Angebote zur Prüfung vorlegen. Mit dem Erhalt der Baufreigabe durch die DB Netz AG, bekommt der Eigentümer zusätzlich eine Vereinbarung zur Erstattung der Kosten. Sind die Maßnahmen zum passiven Schallschutz umgesetzt, werden dem Eigentümer somit die entstandenen Kosten erstattet.

Wichtig zu wissen: Zwar können Sie als Eigentümer mit Anspruch auf passiven Schall-

schutz bereits vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bspw. Schallschutzfenster mit einem höheren Dämm-Maß einbauen lassen, allerdings kann die Erstattung der angefallenen Kosten nur dann erfolgen, wenn der Planfeststellungsbeschluss in der Folge ergeht und sich dabei ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach bestätigt. Des Weiteren muss ein unabhängiger Gutachter die Schalldämmung der alten Fenster nachprüfen können. Ein tatsächlicher Anspruch auf Verbesserung des passiven Schallschutzes besteht jedoch nur, wenn das vorhandene Schalldämmmaß nicht ausreichend ist. Zusätzlich muss der Eigentümer trotzdem vorher drei Angebote eingeholt haben und muss dieses Vorgehen belegen können. Eine Erstattung der Kosten kann erst nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Sollten Sie also Maßnahmen zum passiven Schallschutz planen, obwohl noch kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, setzen Sie sich auf jeden Fall vorher mit dem Team der ABS 46/2 in Verbindung.

Schallschutz als Vorabmaßnahme

Gemeinsam mit dem Land NRW hat die DB Netz AG im Jahre 2002 eine Vereinbarung geschlossen, in der die Realisierung erster Schallschutzmaßnahmen bereits vor den Bauarbeiten für das dritte Gleis verankert sind. Aus diesem Grund plant die DB bereits vor dem tatsächlichen Ausbau an unterschiedlichen Stellen entlang der Strecke Schallschutzwände zu realisieren. Diese sollen Anwohner möglichst frühzeitig vor Lärm des Eisenbahnbetriebs schützen. Für direkte Betroffene tragen sie zusätzlich zur Reduzierung des Baulärms bei.

Dabei gilt es zu beachten, dass Schallschutzwände nur in den Bereichen vorab gebaut werden können, in denen die Erreichbarkeit der Baustelle für Baumaschinen weiterhin uneingeschränkt möglich ist oder wo notwendige Vorarbeiten bereits abgeschlossen werden konnten. Solche Vorabmaßnahmen umfassen neben der Kampfmittelsondierung für spätere Fundamente auch Oberleitungs- und Kabelarbeiten. Wo es bautechnisch also realisierbar ist, werden vorab errichtete Schallschutzwände frühen und deutlich spürbaren Lärmschutz bieten. ■

Was haben wir in den vergangenen Monaten erreicht?

Bereits in der letzten NEO-Ausgabe haben wir über den ersten Brückeneinschub in Oberhausen nahe des Stadions Niederrhein berichtet. Nun konnte in der Nacht vom 29. Februar auf den 01. März die nächste Brücke über die Emscher eingeschoben werden. Damit komplettiert sie die Brückenreihe von insgesamt fünf Bauwerken.

Hintergrund

Im Rahmen des Ausbaus wird ein drittes Gleis entlang der Strecke gebaut. Doch im Knotenpunkt Oberhausen, wo besonders viele Züge aus allen Richtungen verkehren, benötigt man eine teilweise Erweiterung auf vier oder sogar fünf Gleise. Deshalb müssen auch Streckenkreuzungen angepasst und ganze Bahnhöfe wie in Sterkrade erneuert werden. Diese aufwendigen Maßnahmen mit dem aktuellen Ver-

kehr auf der Schiene zu vereinbaren, stellt eine große Herausforderung dar. Häufig können Bauarbeiten nicht unter dem „rollenden Rad“ erfolgen – dann bedarf es Sperrzeiten. Die DB ist sehr bemüht, Sperrzeiten so gering wie möglich zu halten, damit Bahnreisende ihre Züge weiterhin zuverlässig nutzen können. Doch bei solch umfangreichen Arbeiten wie kompletten Erneuerungen von Bahnhöfen, Haltepunkten oder Kreuzungsbauwerken lassen sich Sperrzeiten nicht ganz vermeiden.

Der Einschub

Die 40 Meter lange Brücke wurde zuvor am südlichen Flussufer auf Gerüsten montiert. Daraufhin erfolgte das Einhängen in den Kran, der als Stütze diente. Anschließend konnte das Bauwerk längs Stück für Stück eingeschoben werden. Dieser Prozess muss sehr präzise erfolgen und dauert deshalb mehrere Stunden. Im Nachgang waren einige Rückbauarbeiten notwendig, die noch bis Mitte April andauern.

Mit dem Einschub der zweiten Brücke ist die Reihe der Eisenbahnüberführungen über der Emscher nun komplett. Insgesamt fünf Bauwerke führen künftig über den Fluss. Im Bereich Oberhausen stehen für die nächsten Monate weitere vorbereitende Baumaßnahmen wie Kabelverlegungen, Kampfmittelsondierungen und Anpassungen der Oberleitungsanlagen an.

Wir möchten uns an dieser Stelle bei allen Beteiligten bedanken: Vielen Dank für die gute Zusammenarbeit an alle Projektbeteiligten der DB, Auftragnehmer, Behörden, Städte und Kommunen.

Seit Beginn dieses Jahres werden entlang der Bahnstrecke umfangreiche Maßnahmen umgesetzt. Um für Sie greifbarer zu machen, wie aktiv wir in den einzelnen Abschnitten bereits arbeiten, geben wir Ihnen im Folgenden ein paar Impressionen.



Brückeneinschub über der Emscher

Oberhausen

Im PFA 1.1 fand Ende Februar der letzte von insgesamt zwei Brückeneinschüben über die Emscher statt. Nach Rückbauarbeiten wurde diese Maßnahme im April abgeschlossen.



Gründungsarbeiten für die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal

Auch über dem Rhein-Herne-Kanal sowie über der Lindnerstraße sind aufgrund der neuen Gleise weitere Bauwerke nötig. Während der Sondierungsarbeiten wurden jedoch immer wieder Kampfmittelverdachtspunkte gefunden, die sichergestellt werden mussten. Zuletzt mussten die Arbeiten teilweise ruhen, da gefundene Kampfmittel bedingt durch Covid 19 nicht entfernt werden konnten.

Neben Sondierungsarbeiten erfolgten im Bereich Oberhausen Kabelverlegungen sowie Gründungen für Oberleitungsanlagen.

Dinslaken / Voerde

In den Planfeststellungsabschnitten 1.3 und 1.4 werden seit Januar 2020 Kampfmittelsondierungen durchgeführt. Bei diesem Arbeitsschritt bohren Maschinen acht bis zehn Meter tiefe Löcher in den Boden, um mögliche Kampfmittel auszuschließen – damit ist dieser Vorgang aus sicherheitstechnischen Aspekten eine Grundvoraussetzung für alle weiteren Arbeiten.

Im direkten Anschluss daran konnte Anfang März mit der Verlegung einer provisorischen Kabeltrasse mit einer Gesamtlänge von 11 Kilometern begonnen werden. Dabei wurden die seitlich sowie unterhalb der vorhandenen Bestandsgleise liegenden Kabelkanäle so weit aus dem Baufeld herausgelegt, dass künftig das neue, dritte Gleis inklusive der Oberlei-

tungsanlage errichtet werden kann. Zwischen Frühjahr und Herbst 2020 finden diese Maßnahmen zwischen dem Bahnhof Dinslaken und der Grenzstraße in Voerde statt. Danach wird der Abschnitt zwischen dem Bahnübergang an der Jägerstraße und dem Bahnhof Dinslaken voraussichtlich bis Frühling 2021 fertiggestellt.

Im Mai wurden im Bahnhof Dinslaken Kabelschächte gezogen und Brückengeländer erhöht. Sowohl im Bahnhof Dinslaken als auch im Bahnhof Voerde haben wir Gleisquerungen für die Kabelführung erstellt. Anschließend erfolgten weitere Arbeitsschritte, um die Gleise für den Bahnbetrieb wieder befahrbar zu machen.

Außerdem konnte durch die Rhein-Main-Rohrleitungstransport Gesellschaft eine

Mineralölleitung erfolgreich verlegt werden. Diese Maßnahme erfolgte im Kreuzungsbereich der Bahnanlagen südlich des Industrieparks in Friedrichsfeld.

Wesel

Auch Straßen.NRW traf während der Sperrpause im Mai vorbereitende Maßnahmen für die künftige Eisenbahnüberführung der B58n in Wesel.

Rees-Haldern

Seit Herbst letzten Jahres finden für alle geplanten Baumaßnahmen im Ortsteil Haldern umfangreiche Kampfmittelsondierungen statt. Im Mai konnten in diesem Zusammenhang Gleisarbeiten erfolgen. ■



Kabelquerungen im Bereich Dinslaken

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

DB Netz AG



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union