

NEO Newsletter Emmerich–Oberhausen

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Inhalt 1 Von Brückeneinschub bis Weicheneinbau – wir blicken zurück 2 Seltener Fund am Lohberger Entwässerungsgraben: Das Bachneunauge 3 Ausblick: Sperrpausen in den Sommerferien 4 Im Interview: Tobias Ott – Projektabschnittsleiter für den BA 3 5 Elektrifizierung zwischen Wesel und Bocholt / Ab Mai: Sperrung der Halderner Straße / Brückeneinschub an der B 58n durch Straßen.NRW / Impressum

EDITORIAL

Liebe Leser:innen,

schon wieder ist das Jahr zur Hälfte rum und wir blicken in unserer zweiten NEO Ausgabe auf ereignisreiche



Monate zurück. Kampfmittelsondierungen, Brückeneinschübe, das Zurückbauen sowie Verlegen kilometerlanger Kabelsysteme, Maßnahmen im Naturschutz und vieles mehr haben uns in den letzten drei Monaten beschäftigt. Wie immer blicken wir auch gemeinsam auf umgesetzte Baumaßnahmen zurück und geben Ihnen einen Ausblick auf anstehende Tätigkeiten – und da haben wir einiges vor uns. Natürlich wird es in dieser Ausgabe wieder persönlicher, denn Tobias Ott, Projektabschnittsleiter für den Bauabschnitt 3, berichtet über seinen Alltag im Ausbauprojekt.

Außerdem geben wir Hintergrundinformationen zur Elektrifizierung der Strecke Wesel–Bocholt, schauen auf anstehende Baumaßnahmen im Rahmen der Sommersperrpause, sowie den geplanten Brückeneinschub an der B 58n in Wesel und berichten vom Fund eines Bachneunauges.

Wie immer wünsche ich Ihnen viel Freude beim Lesen.

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen

Von Brückeneinschub bis Weicheneinbau – wir blicken zurück

Halbzeit! Das Jahr 2021 ist beinahe zur Hälfte vorüber und auf der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen wurden die letzten Monate wieder intensiv genutzt. Neben Sondierungen, bei denen tausende Bohrungen stattgefunden haben, wurden auch etliche Kilometer Kabel verlegt und teilweise auch schon in Betrieb genommen.

Das Highlight in Oberhausen: Der Brückeneinschub am Rhein–Herne–Kanal.

Aufgrund zahlreicher vorbereitender Maßnahmen konnte das komplette Bauwerk innerhalb einer Tagesschicht eingeschoben werden. Ein Zeitraffervideo auf der Website des Projekts zeigt, wie die 64 Meter lange, acht Meter breite und circa 260 Tonnen schwere Brücke auf Schwimmpontons Stück für Stück über den Kanal transportiert wird.

Lesen Sie auf Seite 2 weiter



Für den Brückeneinschub wurden Schwimmpontons eingesetzt.

Von Brückeneinschub bis Weicheneinbau – wir blicken zurück – Fortsetzung von Seite 1

Darüber hinaus wurden in den vergangenen Monaten Weichen eingebaut, mehr als 20 Oberleitungsmaste gestellt und Gleisquerungen hergestellt.

In Voerde und Dinslaken haben Kampfmittelsondierungen stattgefunden. Allein in der letzten Wochenendsperrpause im Mai konnten mehr als 80 Bohrungen durchgeführt werden. Zusätzlich haben wir eine Kabeltrasse von rund vier Kilometer Länge zurückgebaut. Im Bahnhofsbereich in Dinslaken sind für den Streckenausbau insgesamt neun Fundamente für Oberleitungsmaste entstanden. Für die im Juli

beginnenden Hauptarbeiten zur Streckenelektrifizierung Wesel–Bocholt haben wir außerdem im Bereich Wesel vier Betonfundamente für Oberleitungsmasten gegründet.

In Rees-Haldern haben wir Kabelquerungen erstellt sowie Oberleitungs- und Sondierungsarbeiten durchgeführt. Darüber hinaus ist seit dem 17. Mai 2021 die Halderner Straße (L 459) zwischen der Einmündung in die Bahnhofstraße und dem Bahnübergang Schlaghecken für circa zwei Jahre gesperrt. Mehr zu diesem Thema lesen Sie in dieser Ausgabe.



Seltener Fund am Lohberger Entwässerungsgraben: Das Bachneunauge

Im Rahmen des Streckenausbaus ist die Erweiterung der Eisenbahnüberführung „Lohberger Entwässerungsgraben“ notwendig. In den letzten Monaten haben deshalb schon umfangreiche Bautätigkeiten stattgefunden. Im April dieses Jahres erfolgten Vorarbeiten für die Verrohrung des Lohberger Entwässerungsgrabens. Dabei machte das Projektteam der ABS 46/2 einen ganz besonderen Fund: ein Flussbeziehungsweise Bachneunauge zog durchs Gewässer. Ein Vorkommen dieser Art war bislang nicht bekannt. Da Neunaugen gemäß der Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie unter besonderem Schutz stehen und das Tier durch die Bauarbeiten nicht gefährdet werden sollte, wurden die Tätigkeiten für den notwendigen Zeitraum eingestellt.

In Zusammenarbeit mit der umweltfachlichen Bauüberwachung der DB Engineering & Consulting, mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Wesel sowie mit der Baufirma vor Ort konnte der Bachbewohner zunächst in Sicherheit und anschlie-

ßend zurück ins Gewässer gebracht werden, sodass wir die Bauarbeiten nach nur einem Tag wieder aufgenommen haben.

Ein überraschender Besucher: Das Bachneunauge am Lohberger Entwässerungsgraben



Ausblick: Sperrpausen in den Sommerferien

Auch in diesem Sommer finden auf der Ausbaustrecke umfangreiche Baumaßnahmen statt. In den anstehenden Sperrungen baut die DB zwei Weichen ein, erstellt 24 Mast- und sieben Signalfundamente und Maste, sondiert im Rahmen von Kampfmittel- und Baugrunduntersuchungen mehr als 250 Standorte und verbaut mehr als 10.000 Meter Kabel.

Im Juni und Juli ist die Bahnstrecke wie folgt gesperrt:

- **25. bis 28. Juni 2021 Vollsperrung der gesamten Strecke**
- **28. Juni bis 2. Juli 2021 Sperrung zwischen Dinslaken und Wesel; eingleisige Sperrung zwischen Empel-Rees und Mehrhoog**
- **3. bis 23. Juli 2021 Vollsperrung der gesamten Strecke**

In diesen Zeiträumen packt das Projektteam der ABS 46/2 auf der gesamten Strecke weiter richtig an. Im Bereich Oberhausen, nahe der Emscher, baut die DB zwei Weichen ein. Dafür werden circa 300 Meter Gleise zurückgebaut. Zusätzlich erfolgt zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und den Emscherbrücken die Gründung von zwölf Mastfundamenten für die Oberleitung und sieben Signalfundamenten. An der Leit- und Sicherungstechnik legt die DB auf rund einem Kilometer Kabel zur Baufeldfreimachung um. Darüber hinaus werden im Bereich der Straße „Zum Eisenhammer“ zwei Querungen für die Entwässerung erstellt und es erfolgt der Neubau eines Kabeltrogs.

In Voerde und Dinslaken finden im Rahmen von Kampfmittel- und Baugrunduntersuchungen mehr als 250 Bohrungen statt. Darüber hinaus erfolgt über den gesamten Bauabschnitt 2, auf rund 16 Kilometern, der Rückbau einer nicht mehr benötigten Kabeltrasse. Im Bahnhofsbereich Dinslaken erfolgt die Betonage von Fundamenten für die Ober-

leitungsmasten sowie das Setzen dieser neuen Oberleitungsmaste. Weiterhin finden Bauarbeiten an Brückenbauwerken wie der Eisenbahnüberführung (EÜ) Lohberger Entwässerungsgraben, EÜ Tierquerungshilfe, EÜ Ökotunnel und EÜ Prinzenstraße statt. Hier erfolgen umfangreiche Tätigkeiten zum Neubau beziehungsweise zur Erweiterung der Brückenbauwerke. An der EÜ Lohberger Entwässerungsgraben sowie an der EÜ Tierquerungshilfe erfolgt bereits der Einschub ganzer Bauwerksteile, sodass die Brücken der Bestandsgleise und für das neue dritte Gleis bereits in dieser Sperrpause fertiggestellt werden können.

Am Haltepunkt Voerde versetzt die Deutsche Bahn ein Wetterschutzhaus und beginnt mit einem Teilumbau des Bahnsteiges.

Bei den Bauarbeiten kommen unter anderem Geräte zum Einsatz, die komplett von den Gleisen aus arbeiten. Deshalb kann es insbesondere am Bahnübergang Schwanenstraße zu einem erhöhtem Baustellenverkehr kommen, da dieser als Logistikpunkt genutzt wird, um Geräte und Maschinen in das Gleis einzubinden.

Im Bauabschnitt 3 in Wesel führt der Landesbetrieb Straßenbau NRW Brückenbauarbeiten für die B 58n durch. Dabei erfolgt der Rückbau des Bahnkörpers, sodass der Einschub der neuen Brücke inklusive Neuaufbau des Bahnkörpers

und der Gleise erfolgen kann. Außerdem werden Betoninstandsetzungsarbeiten an der Friedrich-Ebert-Brücke im Bahnhof Wesel sowie an der Straßenüberführung (SÜ) Emmericher Straße durchgeführt.

In diesem Bauabschnitt sollen zeitnah Elektrifizierungsarbeiten beginnen. Zuvor kam hier ein langer Gleisumbauzug zum Einsatz, der die Bettungsreinigung und Gleiserneuerungen vorgenommen hat.

Auch in Bauabschnitt 4 in Rees-Haldern ist Straßen.NRW aktiv, führt Instandhaltungsarbeiten an der Straßenüberführung der B 67 durch und erweitert den vorhandenen Berührungsschutz, während die DB in Haldern Oberleitungs-, Kabel- und Gründungsarbeiten für die EÜ Bahnhofstraße durchführt. Bei diesen Arbeiten erfolgt das Setzen von rund 100 Mikropfählen.

Auch am barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Emmerich arbeitet die Deutsche Bahn in den Sperrpausen. Dazu werden zwei Aufzüge gebaut, die den Mittelbahnsteig an Gleis 3/4 und die Personenunterführung miteinander stufenfrei verbinden. Der Mittelbahnsteig wird modernisiert und zwei Wetterschutzhäuser ersetzen das Bahnsteigdach. Die Treppe zur Personenunterführung wird mit einer Einhausung vor Witterung geschützt. Die Fertigstellung ist bis Ende 2021 geplant.



Ein Gleisumbauzug ermöglicht den kontinuierlichen Umbau von Gleisen.

Im Interview: Tobias Ott – Projektabschnittsleiter für den BA 3

Tobias Ott ist Projektabschnittsleiter für den Bauabschnitt (BA) 3 der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen. Seit 2007 ist er bei der Bahn, seit 2020 ist er Teil der ABS 46/2. Über ein duales Studium bei der DB Netz AG hat er seinen Weg in den Konzern gefunden. Im Interview beschreibt Ott, wie sein Arbeitsalltag aussieht und welche wichtigen Aufgaben sein Team innerhalb der ABS 46/2 übernimmt.

Herr Ott, Sie blicken auf eine Karriere bei der Bahn zurück. Hatten Sie schon immer den Wunsch für die Bahn zu arbeiten?

Jein. Zwar war ich schon immer an technischen Dingen und Bauen interessiert, dass aber die DB Netz mal mein Arbeitgeber wird, habe ich nicht gedacht.

Wie gestaltet sich Ihr Arbeitsalltag? Welche Rolle spielen Ihr Team und Sie im gesamten Projekt?

Meine Aufgabe besteht im Wesentlichen darin, den Projektbeteiligten im BA 3, intern wie extern, eine Richtung vorzugeben und den Projektfortschritt zu kontrollieren und sicherzustellen. Bei kritischen Situationen treffe ich die Entscheidungen und lege Prioritäten fest.

Im Gesamtkontext sind wir als Bauabschnitt natürlich ein Teil des Ausbauprojekts als solches. Wir haben viele Fachleute, die ihr Wissen und Engagement jeden Tag einbringen und damit wesentlich zum Fortschritt des Projekts beitragen.

Deshalb sehe ich in meinem Arbeitsalltag definitiv auch die Aufgabe sicherzustellen, dass diese Fachleute in Ruhe und vor allem mit Zufriedenheit arbeiten können. Jemand, der ihnen den Rücken freihält und

zur Seite steht, wenn es kritisch wird. Ich bin davon überzeugt, dass dies unerlässlich für den Erfolg des Projektes ist.

Gibt es Herausforderungen, mit denen Sie sich regelmäßig konfrontiert sehen?

Unser Projekt fordert vielen unserer Stakeholder eine Menge ab und einige haben durchaus berechtigte Einwände. Die Herausforderung ist es, ihnen die Notwendigkeit unseres Streckenausbaus zu erklären, damit die künftig erhöhten Kapazitäten so schnell wie möglich zur Verfügung stehen. Natürlich ist es unsere Aufgabe, empathisch zu handeln und jeden Kritikpunkt mit Verständnis zu betrachten. Ein offener und verständnisvoller Umgang ist uns hierbei besonders wichtig.

Und was war Ihre bisher größte Herausforderung?

Da ich noch nicht allzu lange im Projekt bin, war meine größte Herausforderung bisher sicherlich die Komplexität der ABS 46/2, aber auch insbesondere des BA 3 kennenzulernen. Dass sich auf einer Strecke von gerade einmal zwölf Kilometern so viele Baumaßnahmen befinden, die auf unterschiedlichster Weise in Abhängigkeit zueinander stehen, habe ich tatsächlich zu Beginn ein klein wenig unterschätzt.

Welche Baumaßnahmen stehen für den BA 3 an?

Mit der nächsten Vegetationsperiode beginnen wir mit vorbereitenden Maßnahmen. Daran anschließend führen wir Kampfmittelsondierungen durch, um Baufreiheit für die ersten großen Baustellen zu schaffen. Als erste größere Baumaßnahmen sind die Erneuerung der Straßenüberführung Willy-Brandt-Straße und die Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Lippe zu nennen. Letztere ist mit einer Verdoppelung der aktuellen Spannweite eine echte Herausforderung. Außerdem führt Straßen.NRW den Einschub der EÜ B 58n aus.

Das bedeutet, Sie müssen eng mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zusammenarbeiten. Wie würden Sie die Zusammenarbeit beschreiben? Und warum ist diese so wichtig?

Die Zusammenarbeit mit Straßen.NRW läuft sehr gut. In regelmäßigen Abstimmungen werden gute und konstruktive Entscheidungen, wie in Schnittstellenbereichen verfahren wird, getroffen. Das können technische Fragen sein, die dort geklärt werden, aber auch strategische Entscheidungen, zum Beispiel wer führt welche Maßnahme federführend aus, wer arbeitet dem anderen zu?

Nur wenn wir gut zusammenarbeiten, können wir den Erfolg unseres Projektes sicherstellen. Insbesondere unser langfristig angelegtes, aber dennoch sehr enges Sperrpausenkonzept macht es erforderlich, dass alle Beteiligten zum Baulermin auch wirklich startklar sind. Hier sind wir als DB Netz auf eine sehr enge und konstruktive Zusammenarbeit mit Straßen.NRW angewiesen.

Welche sind die größten Baumaßnahmen im BA 3?

Wie erwähnt sicherlich die EÜ Lippe, aber auch der Hebungsbereich. Dieser Begriff hat sich in der ABS 46/2 etabliert und ist auch wörtlich zu nehmen. Dahinter verbirgt sich die Anhebung der EÜ Wesel-Datteln-Kanal um circa 1,50 Meter. Auf Grund des in unmittelbarer Nähe geplanten Haltepunkts Friedrichsfeld und einer maximalen Längsneigung des Gleises wird ein Bereich von circa 1,2 Kilometern angehoben. Dies stellt uns vor große technische und logistische Herausforderungen, die wir nun angehen.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Ich wünsche uns allen für das Projekt und für die Zukunft, dass wir weiterhin mit so viel Spaß und Ehrgeiz bei der Sache bleiben und dass unsere Baumaßnahmen erfolgreich durchgeführt werden können.



Tobias Ott – Projektabschnittsleiter für den BA 3

Elektrifizierung zwischen Wesel und Bocholt

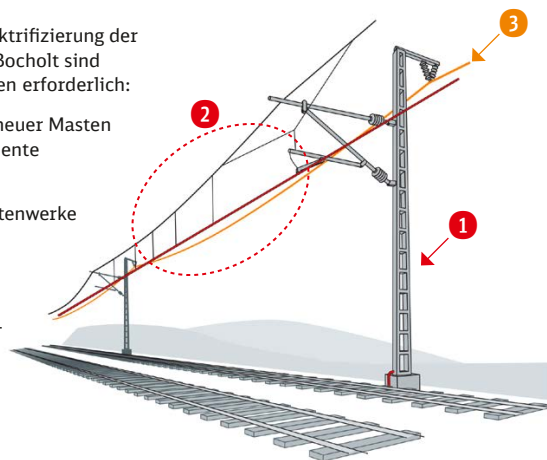
Als Gemeinschaftsprojekt der Deutschen Bahn mit den Aufgabenträgern Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL) wird der 22 Kilometer lange Streckenabschnitt von Wesel bis Bocholt innerhalb eines Jahres elektrifiziert und mit elektronischer Stellwerkstechnik ausgerüstet. Damit schaffen die DB, NWL und VRR die Möglichkeit, die Strecken künftig mit umweltfreundlichen Elektrotriebzügen zu betreiben. Der Ausbau schafft außerdem die Möglichkeit einer umsteigefreien Verbindung von Düsseldorf bis Bocholt. Zwar stehen die Arbeiten nicht in direktem Zusammenhang mit der ABS 46/2, dennoch werden beispielsweise Sperrzeiten effektiv genutzt, um beide Projekte gleichzeitig voranzutreiben. Auch DB Sta-

tion&Service nutzt die geplanten Sperrpausen für Umbaumaßnahmen wie den barrierefreien Ausbau der Bahnsteige in Blumenkamp, Dingden und Bocholt. Im Bahnhof Hamminkeln wird ein neuer Mittelbahnsteig errichtet.

Nachdem vorbereitende Maßnahmen erfolgt sind, geht es für den Rest des Jahres 2021 mit der Umsetzung der großen Arbeiten weiter. Insgesamt werden 355 neue Oberleitungsmaste errichtet, 24

Im Zuge der Elektrifizierung der Strecke Wesel–Bocholt sind folgende Arbeiten erforderlich:

- 1 Herstellung neuer Masten inkl. Fundamente (355 Stück)
- 2 Montage Kettenwerke (24.000 m)
- 3 Verlegung/ Montage Bahnenergieleitungen (3.300 m)



Kilometer Kettenwerk verbaut, circa drei Kilometer Bahnenergieleitungen verlegt und ein Schaltposten mit zugehöriger Speiseleitung im Bahnhof Wesel errichtet.

Ab Mai: Sperrung der Halderner Straße

Um die Gesamtbauzeit so kurz wie möglich zu halten, ist eine Sperrung der Halderner Straße (L 459) für circa zwei Jahre notwendig. In dieser Zeit stellt die DB insgesamt rund 600 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von jeweils 1,20 Metern und einer Tiefe von bis zu 15 Metern her. Darüber hinaus werden in diesem Jahr bereits vorbereitende Maßnahmen für den Neubau des Halte-

punkts Haldern getroffen. Dazu zählt die Einrichtung eines provisorischen Bahnsteigs in Richtung Emmerich und der anschließende Rückbau der Bahnsteige im Bereich des geplanten neuen Brückenbauwerks. Geplante Tätigkeiten ab dem Jahr 2022 umfassen den Bau der neuen Brücke mit anschließender Herstellung der Straßen.

Im Rahmen des Streckenausbaus ist die Halderner Straße (L 459) seit dem 17. Mai 2021 zwischen der Einmündung in die Bahnhofstraße und dem Bahnübergang Schlaghecken voll gesperrt. Eine Umleitung von und nach Empel und Miltingen wird rechtzeitig für den Straßenverkehr ausgeschildert. Die Sperrung der Halderner Straße hat keine direkten Auswirkungen auf den Bahnverkehr.

Brückeneinschub an der B58n durch Straßen.NRW

Im Rahmen der anstehenden Sommersperrpause wird an der B 58n eine neue Brücke durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW eingeschoben. Dabei handelt es sich um eine Eisenbahnüberführung, die im Kreuzungsbereich der neuen Bundesstraße B 58 und der angrenzenden Bahnstrecke der ABS 46/2 entsteht. Die circa

40 Meter lange Brücke hat eine Breite von circa 23 Metern und wiegt um die 10.000 Tonnen. Der Koloss wird am Tage des Einschubs in seine gewünschte Endlage gebracht und dann mittels hydraulischer Schub- und Hubvorrichtungen über 68 Meter in seine Position geschoben. Nicht nur der Einschub selbst ist aufwendig,

auch die vorangehenden und nachbereitenden Arbeiten wie der Rückbau sowie die Herstellung der Oberleitung, Abnehmen und Füllen des Bahndamms und die Herstellung neuer Maste sowie des Fahrdrabtes sind zeitlich anspruchsvoll. An der Planung dieser Tätigkeiten sind mehr als 85 Mitarbeiter:innen beteiligt.

Impressum

Herausgeber: DB Netz AG, Mülheimer Straße 50, 47057 Duisburg, Fotos: DB Netz AG
 Kontakt: Darleen Riefers, Stakeholdermanagement, Mülheimer Straße 50, 47057 Duisburg
 Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de, www.emmerich-oberhausen.de



Kofinanziert von der Europäischen Union