

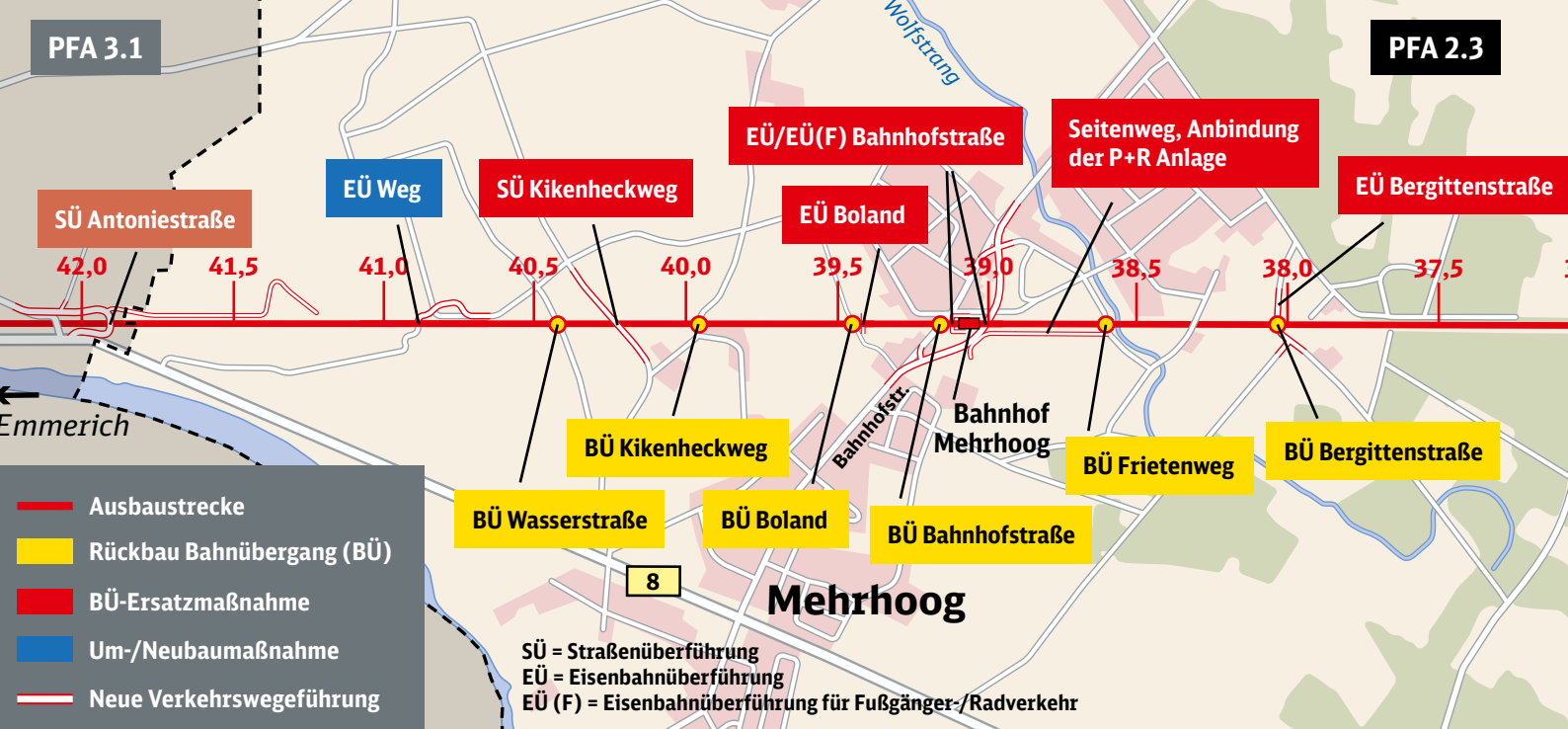
Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen

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 föhren, Eisenbahnüberführungen (EÜ),

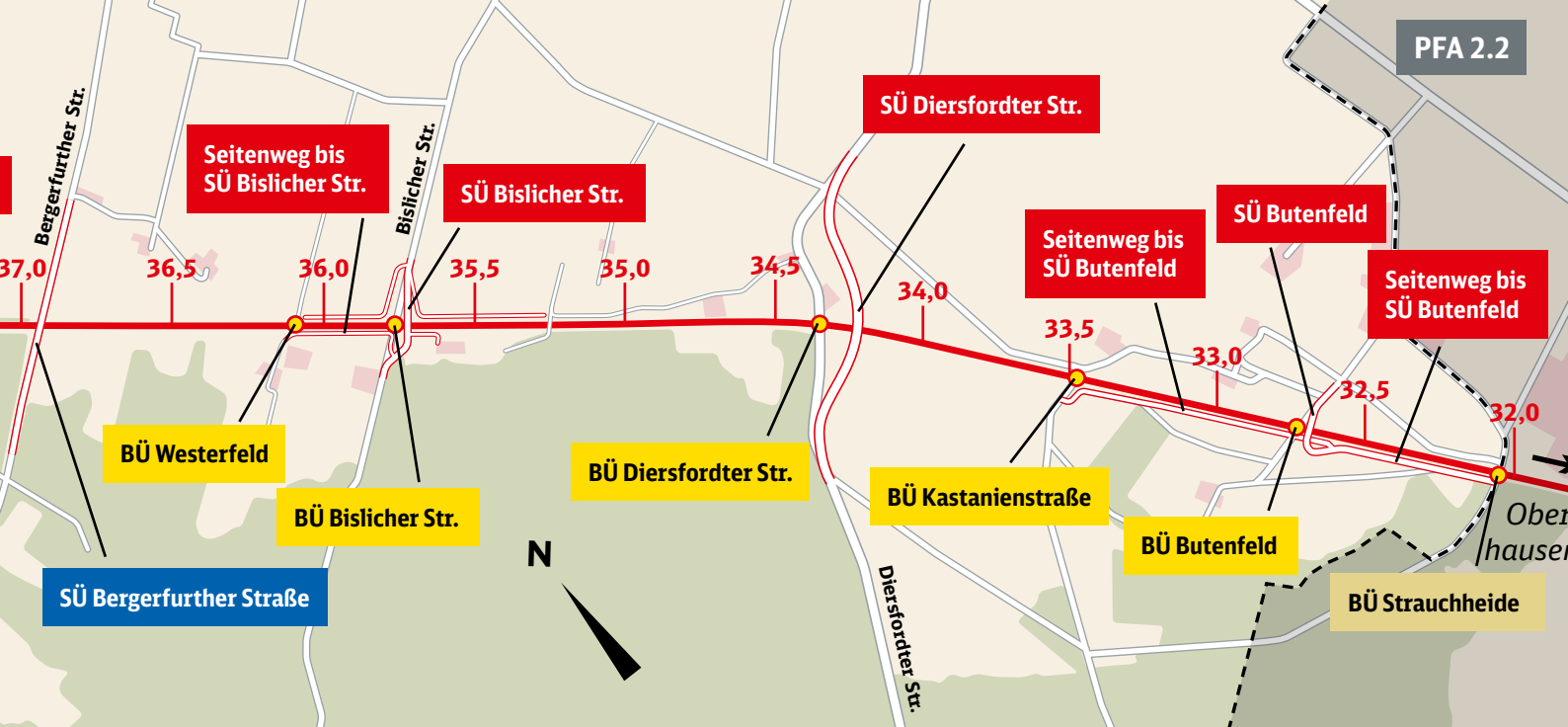
die den Straßenverkehr unter der Eisenbahn hindurch föhren und Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr (EÜ (F)).

- **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 Straßenüberföhrung wurde 2018 fertiggestellt. Sie dient seitdem als Ersatz für den Bahnübergang „Diersfordter Straße“, der nach der Verkehrsfreigabe der Straßenüberföhrung 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 Schottertroch 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 Schottertroch 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