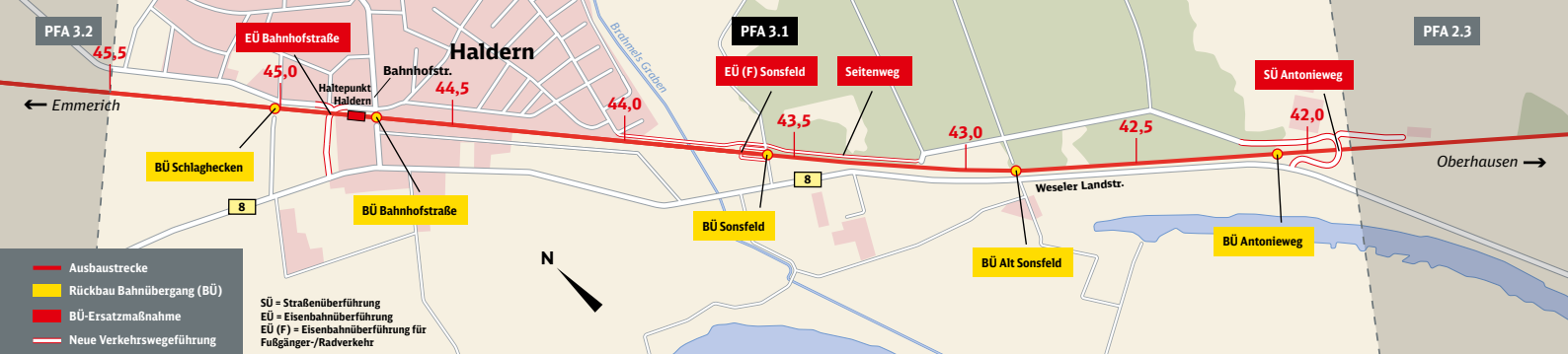


Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen
**Planfeststellungsabschnitt 3.1/
Bauabschnitt 4b Haldern**





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 Haltepunkt 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- und Feld der neuen EÜ „Bahnhofstraße“ liegen. So kann aber gewährleistet werden, dass sie auch in der Bauphase weitestgehend nutzbar bleiben und Züge halten können.

Soweit es die Bodeneigenschaften zulassen, werden die anfallenden Bodenmengen wieder auf der Baustelle eingebaut. 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 Landschaftsgestaltungsmaßnahmen verwertet werden. Die erforderlichen Bodenan- und Abtransporte können dadurch erheblich reduziert 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 Transport 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 Arbeiten ausgehenden Störungen so gering wie möglich zu halten. Deshalb werden für alle Bauarbeiten modernste Geräte und Technologien eingesetzt. Außerdem überwacht ein Immissionsschutzbeauftragter die durch Baumaßnahmen hervorgerufenen Emissionen in Form von Schall, Erschütterungen und Staub und sorgt umgehend für Abhilfe, falls es zu Überschreitungen von Grenzwerten kommen sollte.

Einige Arbeiten sind aufgrund des Bauablaufs und der eingesetzten Maschinen nur zusammenhängend durchführbar, sodass teilweise auch nachts und am Wochenende gearbeitet werden muss. Die betreffenden Termine werden durch spezielle Anwohnerinformationen rechtzeitig bekanntgegeben.

Darüber hinaus wird spätestens zu Beginn der Hauptbaumaßnahmen im Frühjahr 2021 ein Bürgerinformationsbüro 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 genannten 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