

Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen

Planfeststellungsabschnitt 1.3 (Dinslaken)

Die Basis der Zukunft.



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“



Maßnahmen im PFA 1.3

Der rund sechs Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt an der Stadtgrenze zwischen Oberhausen und Dinslaken. Er verläuft durch das Stadtgebiet von Dinslaken und endet an der Stadtgrenze zu Voerde. Im Rahmen des Ausbauprojekts ist das neue, dritte Gleis vom Beginn des PFA bis zur Kreuzung mit der ehemaligen Hüttenbahn links (in Richtung Emmerich blickend) beziehungsweise westlich der heutigen Gleise vorgesehen. Hinter dieser Kreuzung verläuft das neue Gleis bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts rechts (Blickrichtung Emmerich) beziehungsweise östlich der heutigen Gleise. Darüber hinaus ist im Bahnhof Dinslaken ein zusätzliches Überholgleis geplant.

Da sich die Planfeststellungsunterlagen nach der Offenlage noch einmal geändert haben, wurde am 6. Juni 2016 ein sogenanntes Deckblattverfahren eingeleitet. In diesem Verfahren wurden unter anderem Anpassungen an der Trassierung und das Thema Schallschutz behandelt. So erhalten rund 125 zusätzlich betroffene Anwesen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Neue Bauwerke

Im Zuge des Ausbaus werden im PFA 1.3 die beiden noch vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) beseitigt und jeweils durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt, die den Fußgänger- und Radverkehr unter der Eisenbahn hindurchführt.

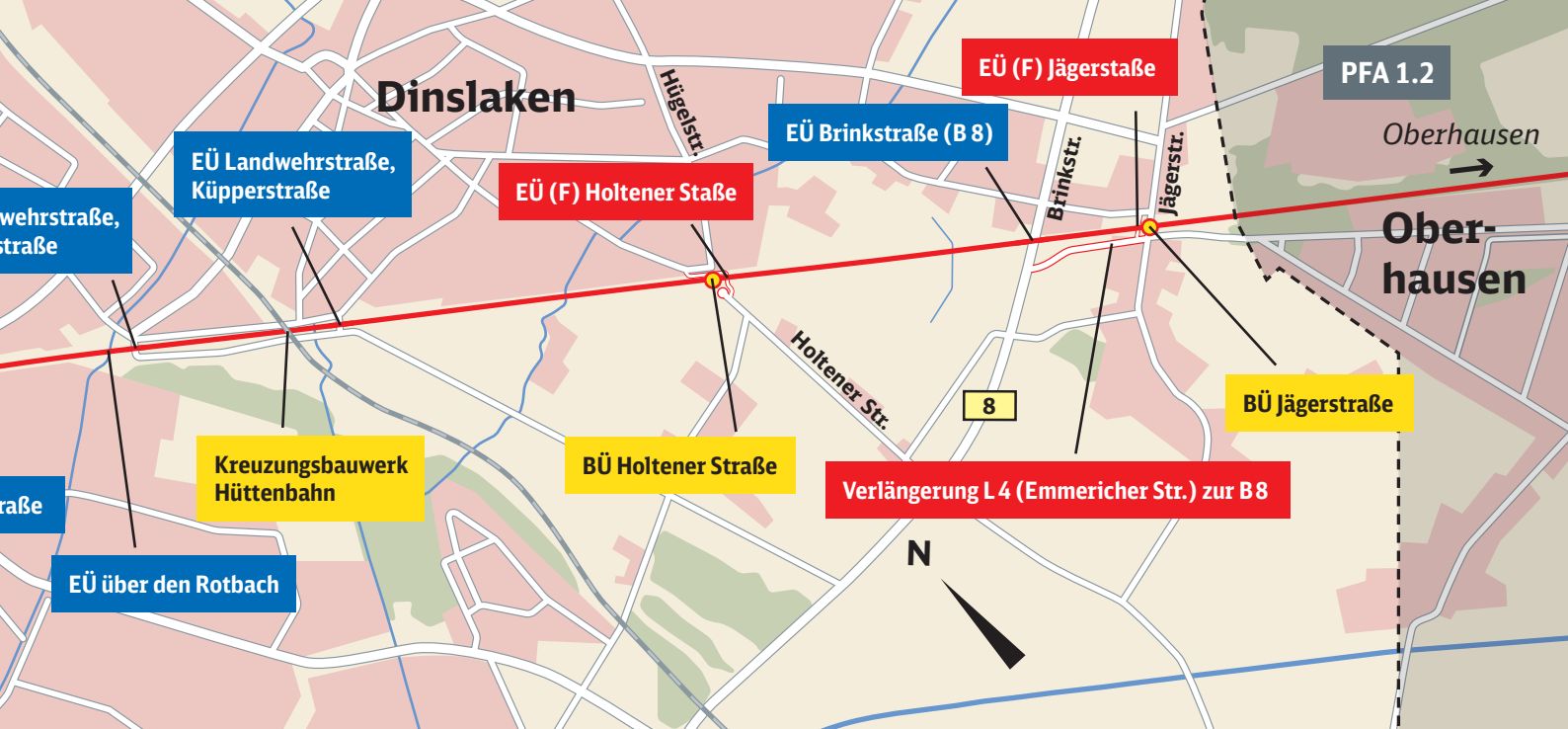
■ **EÜ (F) „Jägerstraße“:** Neben dem heutigen BÜ „Jägerstraße“ ist als Ersatz eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Querung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ (F)) unter der Bahnstrecke mit einer lichten Weite von fünf Metern und einer lichten Höhe von drei Metern vorgesehen. Durch Rampen ist sie barrierefrei zugänglich (siehe auch Visualisierung Seite 4). Der Landesbetrieb Straßenbau NRW baut für den Kraftfahrzeugverkehr einen parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Anschluss der L 4n Sterkrader Straße an die B 8 (Brinkstraße).

■ **EÜ (F) „Holtener Straße“:** Als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang ist eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Querung für den Fußgänger- und Radverkehr geplant. Die Überführung hat eine lichte Weite von fünf Metern und eine lichte Höhe von drei Metern. Die EÜ (F) ist ebenfalls barrierefrei zugänglich.



Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen gehören bald der Vergangenheit an.

Die bereits bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) „Brinkstraße (B8)“, „Landwehr/Küpperstraße“, „Landwehr/Ziethenstraße“, „Hünxer Straße“, „Weseler Straße (B 8)“ und „Dianastraße“, die heute die Eisenbahn über die Straßen führen, werden für das dritte Gleis erweitert beziehungsweise rückgebaut und mit einem erweiterten Neubau an gleicher Stelle ersetzt. Es ist geplant, die Stahlbrücke der ehemaligen Hüttenbahn zu entfernen und den alten Bahndamm zum Teil abzutragen.



Bahnhof Dinslaken

Am Bahnhof Dinslaken bleibt der vorhandene Bahnsteig 1 bestehen. Mit einer Verlängerung der Personenunterführung wird ein zweiter Mittelbahnsteig errichtet. Der neue Bahnsteig ist künftig über Treppen und einen Aufzug erreichbar.

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 1.3 insgesamt rund zehn Kilometer Schallschutzwände beidseitig der Gleise vorgesehen. Im Detail werden östlich der Gleise auf der gesamten Länge des Planfeststellungsabschnitts Schallschutzwände errichtet. Westlich sind vom Beginn des Abschnitts bis kurz hinter die EÜ „Brinkstraße“ sowie von der Ortslage Dinslaken bis zum Abschnittsende Schallschutzwände vorgesehen. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen drei und fünf 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



Beispiel einer Schallschutzwand

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 Besonders überwachte Gleis soll im PFA 1.3 auf einer Gesamtlänge von rund 3,9 Kilometern zum Einsatz kommen. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen führen dazu, dass sich die Schallpegel im gesamten Stadtgebiet im Vergleich zur heutigen Situation reduzieren.

Für rund 1.200 Gebäude, bei denen die Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten

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 1.3 sind zum Schutz der Wohnbebauung Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. Auf einer Länge von rund 6,1 Kilometern ist der Einbau von sogenannten besohlenen 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.



Heutige und künftige Situation im Bereich des Bahnübergangs Jägerstraße

Die beschlten Schwellen werden auch an den beiden bestehenden Gleisen nachgerüstet. Zusätzlich wird das neue Gleis in Teilbereichen in einem speziellen Schottertrog installiert, was einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet.

terfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßen, eingesetzt. Alle nicht wieder verwendbaren Materialien werden nach den gesetzlichen Richtlinien getrennt, sortiert und gemäß den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt.

dem Schienenweg, sondern auch per Lkw über die Straße. So kann der Bahnbetrieb auch während der Bauarbeiten sichergestellt werden. Vollständige Straßen- und Streckensperrungen bleiben 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.

Baustellenlogistik

Im PFA 1.3 fallen insgesamt circa 18.200 Kubikmeter Oberboden sowie rund 36.000 Kubikmeter überschüssige Bodenmaterialien an. Dies entspricht dem Volumen von rund 1.800 Güterwaggons. Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden diese Materialien direkt auf der Baustelle, zum Beispiel für Unterbau, Hin-

Baublauf

Der Bau des dritten Gleises soll unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes 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

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 1.3	
Streckenlänge	rund 6 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	bis zur Kreuzung mit der ehemaligen Hüttenbahn westlich, danach östlich der heutigen Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	2
Neue Brückenbauwerke	2 Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr
Schallschutz	insgesamt rund 10 km Schallschutzwände, 3-5 m Höhe über Schienenoberkante rund 3,9 km Besonders überwachtes Gleis circa 1.200 Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	beschlte Schwellen auf rund 6,1 km 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), Oliver Faber (S. 3 oben), Sven Nehring (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Mai 2018