

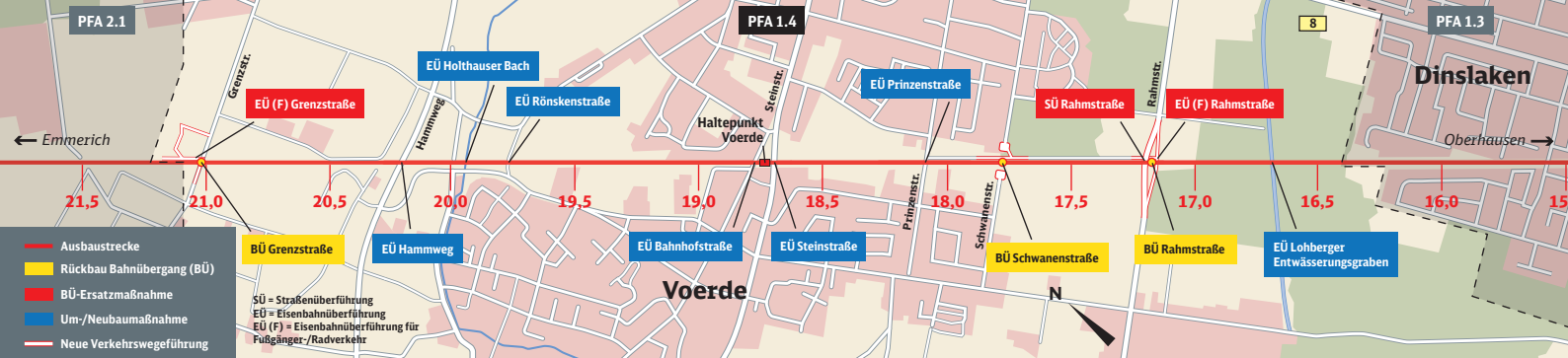
Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen

Planfeststellungsabschnitte 1.4 (Voerde) und 2.1 (Friedrichsfeld)

Die Basis der Zukunft.



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



Planfeststellungsabschnitt 1.4 (Voerde)

Der rund 4,7 Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt an der Stadtgrenze zwischen Dinslaken und Voerde. Der Streckenabschnitt führt durch Voerde hindurch und endet kurz hinter dem heutigen Bahnübergang „Grenzstraße“. Im Rahmen des Ausbauprojektes ist das neue dritte Gleis, in Richtung Emmerich blickend, rechts beziehungsweise nördlich der heutigen Gleise geplant. Durch diese Lage lassen sich Eingriffe in die vorhandene Bebauung minimieren.

Neue Bauwerke

Es ist 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 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.

ABS Emmerich–Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 1.4

Streckenlänge	rund 4,7 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	rechts beziehungsweise nördlich der bestehenden Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	3
Brückenbauwerke	9 Eisenbahnüberführungen
Schallschutz	insgesamt rund 10 km Schallschutzwände, 3 bis 4,5 m Höhe über Schienenoberkante rund 4,7 km Besonders überwachtes Gleis circa 115 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 2,5 km Länge

■ **EÜ (F) „Rahmstraße“:** Für den Straßenverkehr wurde bereits als Ersatz für den BÜ „Rahmstraße“ die neue gleichnamige Straßenüberführung (SÜ) in Betrieb genommen. Zusätzlich wurde eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Querung für Radfahrer und Fußgänger errichtet. Diese EÜ (F) ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für den dreigleisigen Ausbau und wurde deshalb schon vor Baubeginn fertiggestellt. Das Bauwerk ist als Stahlbetonrahmenbauwerk mit einer lichten Höhe von 2,5 Metern und einer lichten Weite von 3 Metern geplant und verfügt über barriere-

freie Rampen, die auch eine einfache Querung, z. B. mit dem Fahrrad oder Kinderwagen, ermöglichen.

■ **EÜ (F) „Grenzstraße“:** Hier ist als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang eine Eisenbahnüberführung zur niveaufreien Kreuzung für Fußgänger und Radverkehr vorgesehen. Das Bauwerk hat eine lichte Höhe von 3 Metern und eine lichte Weite von 4 Metern. Es verfügt ebenfalls über barrierefreie Rampen.

Der Bahnübergang „Schwanenstraße“ wird ersatzlos aufgehoben. Die bereits bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) „Prinzenstraße“, „Steinstraße“, „Bahnhofstraße“, „Röhnskenstraße“, „Holthäuser Bach“ und „Hammweg“, die heute schon den Verkehr unter den Gleisen hindurchführen, werden für das dritte Gleis erweitert.

Haltepunkt Voerde

Am Haltepunkt Voerde wird der nördliche Außenbahnsteig zurückgebaut und am künftigen dritten Gleis neu errichtet. Der südliche Bahnsteig in Richtung Oberhausen wird an gleicher Stelle erneuert. Beide Bahnsteige weisen eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante auf und ermöglichen so einen bequemeren Einstieg



Der Haltepunkt Voerde erhält zwei neue Außenbahnsteige, das Mittelgleis bleibt ohne Bahnsteig.



Heutige und zukünftige Situation an der Eisenbahnbrücke über den Wesel-Datteln-Kanal (Blick in Richtung Norden). Rechts die neue dreigleisige Brücke, der Haltepunkt mit den barrierefrei zugänglichen Außenbahnsteigen und die Schallschutzwände beidseitig der Gleise.

in die Züge. Das zukünftige Mittelgleis bleibt ohne Bahnsteig. Der neue Bahnsteig sowie der vorhandene bahnlinke Bahnsteig werden eine Länge von 220 Metern haben. Die Bahnsteige sind über barrierefreie Bahnsteigzugänge und Treppenanlagen erreichbar.

Planfeststellungsabschnitt 2.1 (Friedrichsfeld)

Der rund 2,4 Kilometer lange Streckenabschnitt befindet sich vollständig im Stadtgebiet von Voerde. Er beginnt in Höhe des Bahnübergangs „Grenzstraße“, umfasst den Ortsteil Friedrichsfeld und endet am Wesel-Datteln-Kanal an der Stadtgrenze zu Wesel. Das neue, dritte Gleis ist, in Richtung Emmerich blickend, rechts der heutigen Gleise geplant.

Neue Bauwerke

Im PFA 2.1 wurden bereits alle höhengleichen Bahnübergänge beseitigt und durch Brückenbauwerke ersetzt. Die Eisenbahnüberführungen „Spellener Straße“ und „Poststraße“, bei denen schon heute der Verkehr unter der Eisenbahn hindurchgeführt wird, werden für das dritte Gleis erweitert beziehungsweise erneuert.

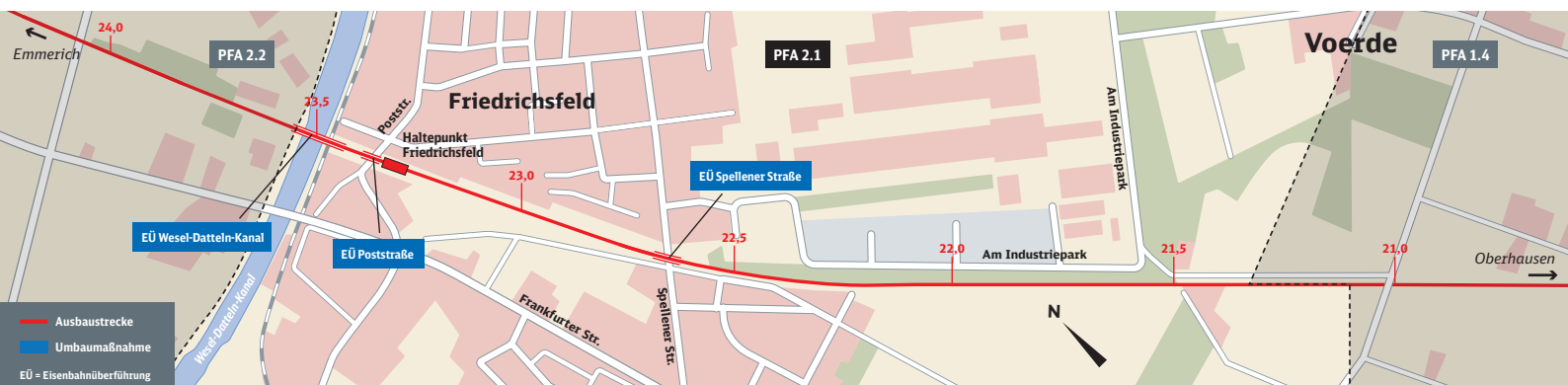
Im Zuge des Ausbaus des Wesel-Datteln-Kanals ist eine Erweiterung und Anhebung der Friedrichsfelder Eisenbahnbrücke (inklusive der Eisenbahnüberführung über das Industriegleis) erforderlich. Die beiden existierenden Eisenbahnüberführungen über den Wesel-Datteln-Kanal werden daher komplett zurückgebaut und neu errichtet. Die Brücke wird dabei um rund 1,7 Meter angehoben, damit zukünftig größere Schiffe den Bereich passieren können. Für das dritte Eisenbahngleis wird eine zusätzliche Kanalbrücke gebaut.

Haltepunkt Friedrichsfeld

Im Haltepunkt Friedrichsfeld wird der bestehende Mittelbahnsteig durch zwei neue Außenbahnsteige ersetzt. Der Haltepunkt wird somit zukünftig dreigleisig sein. Die neuen Bahnsteige weisen eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante auf, wodurch ein bequemer Einstieg ermöglicht wird. Der Zugang zu den Bahnsteigen ist künftig über Treppen und barrierefrei über Rampen möglich.

ABS Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 2.1

Streckenlänge	2,4 km
Lage des dritten Gleises (in Blickrichtung Emmerich)	rechts beziehungsweise östlich der heutigen Gleise
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	alle höhengleichen Bahnübergänge wurden im Vorfeld bereits beseitigt
Brückenbauwerke	4 Eisenbahnüberführungen werden angepasst bzw. neu errichtet
Schallschutz	insgesamt rund 4,1 km Schallschutzwände, 3 m Höhe über Schienenoberkante rund 7,3 km Besonders überwachtes Gleis circa 190 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 1,9 km Länge



Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) aktive Schallschutzmaßnahmen in den PFA 1.4 (Voerde) und 2.1 (Friedrichsfeld) erforderlich sind.

Im PFA 1.4 sind insgesamt rund zehn Kilometer Schallschutzwände nördlich und südlich der Gleise sowie zwischen den Gleisen vorgesehen. Südwestlich der Gleise sind auf der gesamten Länge des PFA 1.4 Schallschutzwände geplant; nordöstlich der Gleise werden diese im Bereich der Bebauung von Dinslaken und Voerde errichtet. Im Bereich Voerde ist darüber hinaus eine Mittelwand geplant, die dazu führt, dass die Höhe der Außenwände reduziert werden kann. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen 3 und 4,5 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 sind damit ausgeschlossen.

Auch im PFA 2.1 sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 4,1 Kilometern an den beiden äußeren Gleisen sowie für das Mittelgleis vorgesehen. Teilweise setzen sich diese in den angrenzenden Planfeststellungsabschnitten fort. Das bedeutet, dass der gesamte bebaute Bereich (ab Bahn-km 22,241) in diesem Abschnitt mit Schallschutzwänden auf beiden Seiten der Gleise und am Mittelgleis versehen wird. Dank der Schallschutzwände am Mittelgleis kann die Höhe der Außenwände reduziert werden. Die Höhe aller Schallschutzwände beträgt drei Meter, jeweils ab Schienenoberkante gemessen; diese sind auf der dem Gleis zugewandten Seite hoch schallabsorbierend.

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



Beispiel einer Schallschutzwand

werden. Das BüG ist im PFA 1.4 auf einer Gesamtlänge von rund 4,7 Kilometern geplant. Im PFA 2.1 kommt es auf allen drei Streckengleisen und einer Gesamtlänge von rund 7,3 Kilometern zum Einsatz.

Zusätzlich ist passiver Schallschutz dort geplant, 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 115 Wohneinheiten im PFA 1.4 haben Anspruch auf passiven Schallschutz. Im PFA 2.1 sind es rund 190 Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz.

Erschütterungsschutz

In beiden PFA sind zum Schutz der Wohnbebauung Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. Auf einer Länge von rund 2,5 Kilometern ist im PFA 1.4 der Einbau sogenannter „besohlter Schwellen“ vorgesehen. 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. Darüber hinaus wird das neue Gleis in Teilbereichen in einem speziellen Schottertrogl installiert, der einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet. Im PFA 2.1 werden die besohlenen Schwellen auf rund 1,9 Kilometern eingebaut sowie die bestehenden Gleise nachgerüstet.

Baustellenlogistik und Bauablauf

Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden die anfallenden Materialien erneut auf der Baustelle eingesetzt, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen. In beiden PFA soll der Bau des dritten Gleises 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. Im PFA 1.4 werden vor Beginn der Maßnahmen an der Strecke die neuen Brückenbauwerke erstellt. So profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge.

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/DB AG (S. 2),
Erhard Hehl (S. 3),
Ralf Köster/DB AG (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Mai 2018