

NEO

Newsletter Emmerich–Oberhausen

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Inhalt 1 Vom Planen ins Bauen im Jahr 2021 — **2** Technical Working Group – Wie wir mit unseren Kollegen aus den Niederlanden zusammenarbeiten — **4** Jahresrückblick: Das Jahr 2020 aus Sicht von Henrike Arentz — **5** Bahnübergänge Kikenheckweg & Wasserstraße und das Eisenbahnkreuzungsgesetz / Keine Präsenzveranstaltungen wegen Corona – Wo kann ich mich trotzdem ausreichend informieren? / Impressum

EDITORIAL

**Liebe Leserinnen
und Leser,**

wir möchten die vierte Ausgabe des NEO 2020 nutzen, um mit Ihnen gemeinsam auf das vergangene Jahr zurückzublicken, aber auch, um Ihnen einen Ausblick auf geplante Baumaßnahmen für das erste Quartal 2021 zu geben.



Für uns alle hielt dieses Jahr Herausforderungen bereit, mit denen niemand rechnen konnte. Als Projektteam der ABS 46/2 haben wir neue Wege der Zusammenarbeit kennengelernt. Hygienemaßnahmen, Abstandsregelungen und das Homeoffice haben unsere tägliche Arbeit glücklicherweise nicht wesentlich beeinträchtigt. In diesem Jahr sind wir vom Planen zum Bauen übergegangen und konnten unsere geplanten Bauaktivitäten umsetzen. Darunter ein Brückeneinschub, Kampfmittelsondierungen, Kabelverlegungen, Gleisarbeiten und vieles mehr. Wir blicken daher zuversichtlich auf das kommende Jahr und freuen uns auf weitere Fortschritte beim Ausbau der Strecke von Emmerich nach Oberhausen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre. Verbringen Sie schöne Feiertage, bleiben Sie gesund und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen

Vom Planen ins Bauen im Jahr 2021



Vegetationsarbeiten entlang der Strecke

Im Bauabschnitt 1 der ABS 46/2 finden in den ersten beiden Monaten des neuen Jahres Kabeltiefbauarbeiten statt, die als Vorabmaßnahme für eine geplante Totalsperrung im April durchgeführt werden. In diesem Bereich liegt der Fokus grundsätzlich auf der Vorbereitung für ein möglichst einwandfreies Bauen in den Folgemonaten. Daher werden unter anderem Baustraßen für Großgeräte eingerichtet. Darüber hinaus erwartet das Projektteam den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.2, der die Beschlüsse des ersten und zweiten Bauabschnittes komplettiert.

Bei den anstehenden Baumaßnahmen im Abschnitt 1a verlegt die Deutsche Bahn in den ersten Monaten circa **15 Kilometer Kabel** und verbaut mehr als **2.500 Kubikmeter Beton**. Zusätzlich baut die Deutsche Bahn **fünf Weichen** ein und benötigt mehr als **2.200 Schwellen**. Dazu kommen noch circa **7.000 Tonnen Schotter** und über **600 Meter Schienen**.

Im Bauabschnitt 2 werden zwischen Oberhausen-Sterkrade und Dinslaken Kabeltiefbauarbeiten durchgeführt. Damit wird die Herstellung der bauzeitlichen

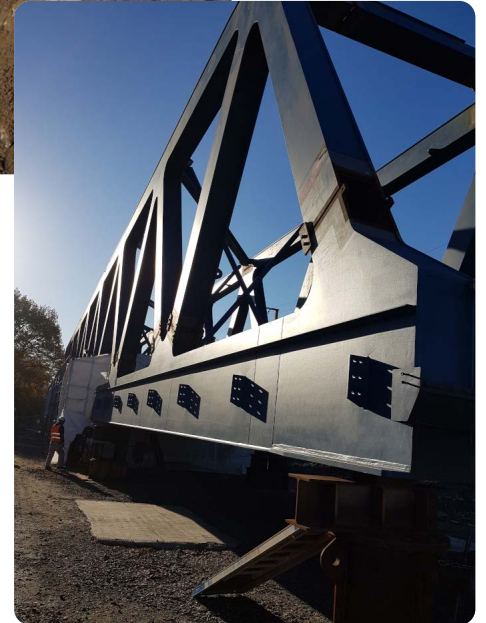
Kabeltrasse erfolgreich abgeschlossen. Außerdem finden Vegetationsarbeiten sowie Kampfmitteluntersuchungen statt. Zusätzlich werden Maste für Oberleitungsanlagen gestellt. Im Abschnitt 2 liegt im nächsten Jahr das Hauptaugenmerk auf der Umsetzung von Eisenbahnüberführungen in Dinslaken und Voerde. Diese werden zurückgebaut, erweitert oder komplett neu errichtet.

Im Bereich Wesel wird auch im kommenden Jahr der Bau der B58n in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorangetrieben. Dabei hebt man die Gleise aus dem Bau-feld: Die Schienen werden im Verbund mit den Schwellen ausgebaut, was einen großen Zeitvorteil im Bauablauf schafft. Neben Kampfmittelsondierungen verlegt die DB auch hier eine provisorische Kabeltrasse und erstellt Kabelhilfsbrücken.

Im Bauabschnitt 4 werden insbesondere im ersten Quartal rund 90 Oberleitungsmaste errichtet. Hierfür sind Rammrohrgründungen notwendig, die in den Boden



einggebracht werden. In diesem Abschnitt liegt der Fokus auf den beginnenden Bau-maßnahmen im Bereich Rees-Haldern. Neben Oberleitungsarbeiten beginnen auch die ersten Maßnahmen für neue Brückenbauwerke als Ersatz für die später noch zurückzubauenden Bahnübergänge. Auch am Haltepunkt in Haldern werden erste Tätigkeiten (zum Beispiel Vegetationsarbeiten) durchgeführt, um das Bau-feld für die neue Eisenbahnbrücke und die anschließenden Straßentröge freizumachen.



Technical Working Group – Wie wir mit unseren Kollegen aus den Niederlanden zusammenarbeiten

Die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen ist ein Teilstück des wichtigen europäischen Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua. In direktem Anschluss an die Betuwe-Linie stellt sie die Verbindung zwischen dem niederländischen Nordsee-hafen in Rotterdam und dem westlichen Ruhrgebiet her. Die bestehende Technical Working Group (TWG) bildet die Schnittstelle zwischen der niederländischen und der deutschen Seite des Ausbauprojekts. Sie sorgt für eine erfolgreiche Koordination zwischen allen Beteiligten, indem sie gemeinsame Ansätze zur Realisierung einer einheitlichen IT-Infrastruktur findet. Sie bietet die Möglichkeit, technische und

betriebliche Themen zu diskutieren und gemeinsame Lösungen zu finden. Die TWG besteht aus Arbeitsgruppen, die jede relevante Disziplin, wie zum Beispiel ETCS (European Train Control System), Verkehrskontrolle oder Baubetriebsplanung, abdecken. Hier arbeiten Spezialisten von DB Netz und ProRail eng zusammen, um die detaillierten Schnittstellen zwischen dem deutschen und niederländischen Eisenbahnsystem auszuloten. Dabei ist es wichtig, die Entscheidungen zu formalisieren und festzuhalten. Im „Interface Management Plan“ (IMP) sind sowohl Planungen zur Zusammenarbeit festgehalten als auch die Organisation der Arbeitsgruppen so-

wie ein gemeinsamer Zeitplan. Der IMP bildet eine Art Kooperationsvertrag zwischen der DB Netz AG und ProRail. Erst im September haben Stefan Ventzke und André Haverkamp als jeweilige Projektleiter den Vertrag unterzeichnet.

André Haverkamp verabschiedet sich zum Ende dieses Jahres in den wohlverdienten Ruhestand, nachdem er fast sein gesamtes Berufsleben im Zeichen der Bahn verbracht hat. Nach seinem Uni-Abschluss und dem anschließenden Militärdienst fing er 1979 bei der Nederlandse Spoorwagen an. Bereits sein Schwiegervater war für die niederländische Bahn tätig. Schnell war er

ebenfalls von einer Karriere bei der Eisenbahn überzeugt.

Im NEO berichtet er von seiner Zeit als Projektleiter und blickt positiv in die Zukunft, in der sein Nachfolger Michel Farro übernimmt.

Welche Rolle haben Sie innerhalb der TWG und in Bezug auf die ABS 46/2?

Ich bin das niederländische Pendant zu Herrn Ventzke und bin Projektleiter bei der ProRail. Damit bin ich Hauptverantwortlicher für die Ausbaustrecke auf niederländischer Seite, also von Zevenaar bis nach Emmerich. Das Projekt habe ich im Oktober 2014 übernommen.

Können Sie eine besonders große Herausforderung nennen?

Die größte Herausforderung besteht immer darin, dass das Schienensystem während der Bauaktivitäten kontinuierlich weiter funktioniert. Das Schienensystem betrifft nicht nur die Infrastruktur, sondern auch das Schienenmaterial und den Betrieb der Züge.

An welchen Erfolg erinnern Sie sich gern zurück?

Der Haupterfolg ist, dass sowohl Reisende als auch die auf der Strecke verkehrenden Transportunternehmen mit dem Projektfortschritt und dem Endergebnis auf niederländischer Seite zufrieden sind. Auch unser Ministerium für Infrastruktur und Wassermanagement ist sehr glücklich



André Haverkamp und Stefan Ventzke beim Unterschreiben des Interface Management Plans

über die erfolgreiche Zusammenarbeit. Das ist für mich der schönste Erfolg.

Wie fühlt es sich an, sich nun aus dem Projekt zu verabschieden und es in die Hände Ihres Nachfolgers zu geben?

Ich fühle mich immer noch jung und habe viel Energie. Mein Wissen sowie meine Erfahrung möchte ich gerne an jüngere Kolleginnen und Kollegen weitergeben. Das kann sowohl innerhalb als auch außerhalb des Eisenbahnsektors sein – mal schauen!

Auch wenn es immer schwierig ist, ein spannendes, einzigartiges und komplexes Projekt samt großartiger Kollegen abzugeben, bin ich zuversichtlich, dass mein Nachfolger und das ProRail-Team dieses

Projekt erfolgreich fortsetzen und abschließen werden.

Was wünschen Sie dem Projekt für die Zukunft?

Das dritte Gleis ist wichtig für uns alle: für die Niederlande, für Deutschland und für den Rest Europas – sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Deshalb wünsche ich dem Ausbauprojekt, dass es schnellstmöglich abgeschlossen werden kann, damit Bahnreisende, aber auch die Industrie zeitnah von der zusätzlichen Kapazität profitieren.

Welchen Ratschlag würden Sie Ihrem Nachfolger, Herrn Michel Farro, mit auf den Weg geben?

Michel Farro ist ein erfahrener Projektleiter und hat ein sehr gutes Projektteam an seiner Seite. Einen Ratschlag brauche ich ihm daher gar nicht zu geben, aber ich hoffe, dass er die hervorragende Zusammenarbeit mit der DB Netz AG fortsetzt, die auch auf gegenseitigem Zuhören beruht.

Zuletzt möchte ich mich für den guten Kontakt und die angenehme Zusammenarbeit zwischen den Projektorganisationen von ProRail und der DB Netz AG bedanken. Auch deshalb habe ich in den letzten Jahren mit großer Freude an diesem Projekt gearbeitet.



Nach jahrelanger erfolgreicher Kooperation verabschiedet Stefan Ventzke den Kollegen André Haverkamp.

Jahresrückblick: Das Jahr 2020 aus Sicht von Henrike Arentz

Henrike Arentz ist Teil des Projektteams der ABS 46/2. Als Ingenieurin ist sie zuständig für den Bauabschnitt 4, der sich von Hamminkeln bis Emmerich-Praest erstreckt. In ihrem Arbeitsalltag beschäftigt sie sich unter anderem mit der Planung, Durchführung und Kontrolle von Baumaßnahmen. So hat sie in diesem Jahr die Fertigstellung eines Ersatzhabitats für geschützte Tierarten erfolgreich gesteuert.

In unserem Gespräch mit ihr hat sie einige Details über sich verraten und gibt einen Einblick in ihr Jahr 2020.

Frau Arentz – schön, dass wir gemeinsam auf das Jahr 2020 zurückblicken. Was haben Sie studiert und wussten Sie schon damals, dass Sie zur Bahn wollen?

Ich habe Bauingenieurwesen studiert und mich für die Vertiefung „Verkehrswesen“ entschieden. Nach dem Abitur habe ich die Zeit bis zum Studienstart genutzt und habe eine Interrailreise durch Europa gemacht – kann ich übrigens sehr empfehlen! Spätestens als ich dann im dritten Semester meines Studiums das Fach „Bahnanlagen“ belegte, war ich von der Komplexität und der Vielseitigkeit der Bahn fasziniert. Deshalb habe ich mich auch für ein Praktikum bei der Hamburger Hochbahn entschieden, wo ich meine Bachelorarbeit schrieb. So blieb ich der Bahn treu.

Seit wann sind Sie Teil der DB Netz AG und wie kann man sich Ihren Arbeitsalltag vorstellen?

Seit Dezember 2019 bin ich Teil der ABS 46/2. Mit dem Rückblick auf das Jahr 2020 blicke ich auch auf mein erstes Jahr bei der DB Netz AG zurück. Die Zeit verging wie im Flug und ich habe dank meiner Kolleginnen und Kollegen sehr viel dazu gelernt. Zu meinen täglichen Aufgaben gehören Bauplanungen, das Vorbereiten von Ausschreibungen, Rechnungsprüfung und vieles mehr. In den letzten zwölf Monaten war kein Tag wie der andere.

Wie würden Sie das Jahr 2020 in Bezug auf das Projekt ABS 46/2 beschreiben?

Während das Jahr aufgrund der Pandemie sicher für uns alle eine Herausforderung war, konnten wir das Projekt trotzdem weiter erfolgreich vorantreiben. Man muss sich vorstellen, dass auch für uns als Projektteam die Situation eine völlig neue war: Homeoffice, Hygienekonzepte und Abstandsregelungen – sowohl im Büro als auch auf unseren Baustellen. Während die Arbeit in einigen Branchen leider zum Erliegen kam, ist unser Projekt weit vorangeschritten und wir haben unsere geplanten Baumaßnahmen alle umsetzen können. Deshalb würde ich das Jahr 2020 aus Projektsicht als ein erfolgreiches Jahr beschreiben.

Welche besonderen Ereignisse hat es in diesem Jahr für Sie gegeben?

Der Brückeneinschub über die Emscher war für mich ein besonderes Erlebnis. Live zu sehen, wie eine Brücke – also ein komplettes Bauwerk – über den Fluss eingeschoben wird, war beeindruckend. In solchen Momenten wird ersichtlich, wie viel Arbeit und Koordinierungsaufwand dahintersteckt.

Außerdem möchte ich noch die Baufeldfreimachung im Bauabschnitt 4b nennen, an der ich mitgearbeitet habe.

Welche Herausforderungen gab es?

Meine erste Ausschreibung war eine Herausforderung für mich. Ich musste lernen, welche Regeln zu beachten sind

und wie lange es dauern kann, bis man einen Auftragnehmer gefunden hat. Dazu kommen Vertragsinhalte, die unbedingt aufgenommen werden müssen. Jeder Tag bringt neue Herausforderungen und ich lerne wieder dazu.

Welche besonderen Erfolge möchten Sie hervorheben?

Alles, was wir als Projektteam in diesem Jahr erreicht haben. Bei solch komplexen Arbeiten kann das kleinste Detail zum Scheitern führen.

Was steht 2021 als erstes für Sie an? Gibt es Bauaktivitäten, auf die Sie besonders gespannt sind?

Auf die Ersatzmaßnahme „Bahnübergang Antonieweg“ im Bauabschnitt 4b bin ich besonders gespannt, da ich diese von Anfang an mitverfolgen konnte. Ich freue mich, dass wir dieses Vorhaben früher als geplant umsetzen können.

Was wünschen Sie sich persönlich, aber auch beruflich für das neue Jahr 2021?

Beruflich wünsche ich mir, dass wir als Team weiterhin viel Freude an unserer Arbeit haben. Mein persönlicher Wunsch: Am schönsten wäre es natürlich, wenn wir Covid-19 bald erfolgreich bekämpfen könnten.

Zuletzt: Beschreiben Sie das Jahr 2020 in einem Wort.

Abwechslungsreich!



Seit Dezember 2019 Teil des Teams:
Henrike Arentz

Bahnübergänge Kikenheckweg & Wasserstraße und das Eisenbahnkreuzungsgesetz

Im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 2.3 ist die Beseitigung zweier Bahnübergänge geplant: auf der Wasserstraße sowie auf dem Kikenheckweg. Das Beseitigen von Bahnübergängen hat mehrere Vorteile für Reisende und Straßenverkehrsteilnehmer. So entfallen Wartezeiten an Schranken und potenzielle Gefahrenpunkte.

Im PfA 2.3 sollen daher zwei Straßenüberführungen als Ersatzmaßnahme errichtet werden. Die DB hat eine über-

arbeitete Entwurfsplanung bei der Stadt Hamminkeln zur Prüfung vorgelegt und rechnet zum Jahresende mit einer Rückmeldung. Mit der im März erfolgten Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG), das nun die Kostenteilung zwischen dem Bund, der Bahn und dem Land regelt, wurde eine Uneinigkeit zwischen der Stadt Hamminkeln und der Bahn hinfällig. Die Zustimmung der Stadt erfolgte im September diesen Jahres. Ein Entwurf der Kreuzungsvereinbarung wird nach

Rückmeldung der Stadt Hamminkeln gemäß dem aktuellen Stand der Planung sowie der neuen Kostenteilung angepasst und ihr erneut zur Abstimmung und Zustimmung vorgelegt. Mit der Klärung der Finanzierung rückt die Umsetzung der Ersatzmaßnahmen näher und die DB macht gemeinsam mit der Stadt Hamminkeln einen weiteren Fortschritt im Bau der ABS 46/2.

Keine Präsenzveranstaltungen wegen Corona – Wo kann ich mich trotzdem ausreichend informieren?

Das Projektteam der ABS 46/2 hatte für das Jahr 2020 einiges geplant. Neben Bürgerinformationsveranstaltungen war auch eine Road Show angedacht. In den letzten Monaten mussten die Kolleginnen und Kollegen umplanen und Lösungen für den Wegfall der Präsenzveranstaltungen finden. Deshalb sind für das kommende Jahr 2021 digitale Formate für Betroffene und Interessierte fest eingeplant. Bereits im Frühjahr wird es Bürgerinformationsveranstaltungen geben, die über einen Livestream zu verfolgen sein werden. Fragen können Sie dabei in einem Chat stellen. Die Deutsche Bahn kommuniziert die Termine rechtzeitig über die Presse sowie über die Website.

Darüber hinaus ist es möglich, über die Kontakttelefonnummer sowie über die Kontaktmailadresse jederzeit Fragen zum Projekt zu stellen. Außerdem besteht weiterhin die Möglichkeit, einen Sprechstundentermin zu vereinbaren. Auf der Website stellt die DB aktuellste Informationen zum Projekt bereit.

Dennoch hofft das gesamte Projektteam, sich schon bald wieder persönlich mit Ihnen austauschen zu können!

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg

Kontakt

Darleen Riefers
Kommunikation Infrastruktur
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos

DB Netz AG



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union