

NEO Newsletter Emmerich–Oberhausen

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Inhalt 1 Rückblick auf drei ereignisreiche Monate — 3 Im Interview: Stephan König – Projektingenieur für Leitungskreuzungen —
4 Eine neue Website für die ABS 46/2 / Bürgerinformationsveranstaltungen für Rees-Haldern und Voerde – erstmals digital! / Vorausschauende Planung – die Sperrpausenkonzepte — 5 Brückeneinschub am Rhein-Herne-Kanal / Impressum

EDITORIAL

**Liebe Leserinnen
und Leser,**

das neue Jahr ist beinahe drei Monate alt und auf der ABS 46/2 hat sich wieder einiges getan. Neben Kabeltiefbauarbeiten, Kampfmittelsondierungen und dem Öffnen von Verdachtspunkten haben wir auch Ausschachtungs- sowie Gründungsarbeiten durchgeführt.



Weitere Themen, auf die Sie sich freuen dürfen: Stephan König berichtet im Interview von seinem Alltag als Projektingenieur für Leitungskreuzungen im Team der ABS 46/2. Sie erhalten einen Rückblick auf unsere (ersten) digitalen Bürgerinformationsveranstaltungen und bekommen einen tiefen Einblick in die Planung von Sperrpausen. Außerdem hat unsere Website einen neuen Anstrich erhalten. Mit einer moderneren und übersichtlicheren Seite versorgen wir Sie auch in Zukunft mit aktuellen Informationen. Das Beste kommt zum Schluss: Wir haben den Planfeststellungsbeschluss für den Bereich Voerde-Friedrichsfeld erhalten und habe nun auf rund 20 Kilometern der 73 Kilometer langen Strecke Baurecht.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

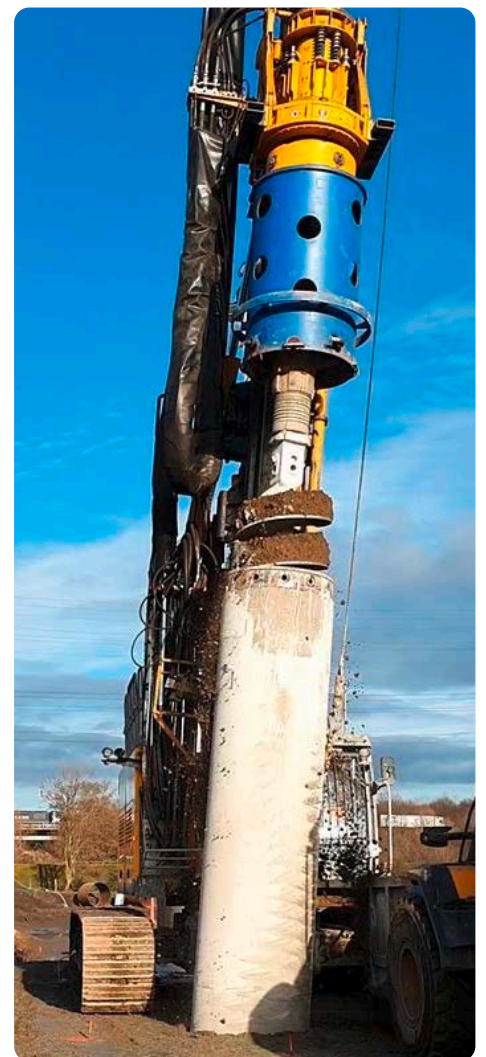
Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen

Rückblick auf drei ereignisreiche Monate

In den ersten drei Monaten dieses Jahres schritt der Ausbau auf der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen weiter voran. Trotz der tiefen Temperaturen und der anhaltenden Pandemie konnten wir bereits zum Jahresbeginn umfangreiche Baumaßnahmen umsetzen.

In Oberhausen erfolgten Kabeltiefbauarbeiten auf einer Länge von 360 Metern. Im Rahmen von Kampfmittelsondierungen haben wir circa 40 Bohrungen zwischen der Lindner Straße und dem Abzweig Grafenbusch durchgeführt. Darüber hinaus wurden drei neue Oberleitungsmasten gesetzt, Gründungsarbeiten durchgeführt, eine Stützkonstruktion errichtet und zwei Gleisquerungen an der Duisburger Straße hergestellt. Für die „Stützwand 56“ zwischen der Lindnerstraße und der Emscher wurden bereits 35 der 116 Bohrpfähle hergestellt.

In Dinslaken und Voerde haben wir eine bauzeitliche Kabeltrasse von 1.000 Metern Länge hergestellt und Kabelanschlussarbeiten an den Bahnübergängen durchgeführt. An den Eisenbahnüberführungen erfolgten bei Kampfmitteluntersuchungen circa 200 Bohrungen. Außerdem haben im Bahnhofsbereich Dinslaken Ausschachtungsarbeiten für den anstehenden Umbau der Oberleitung stattgefunden. Zusätzlich mussten hier zwei



Erstellung von Bohrpfählen in Oberhausen

Lesen Sie auf Seite 2 weiter

Rückblick – Fortsetzung von Seite 1

Verdachtspunkte geöffnet werden, um sicherzustellen, dass der Baubereich frei ist. Glücklicherweise handelte es sich bei beiden Verdachtspunkten nicht um Kampfmittel, sondern um ungefährliche metallische Gegenstände.

In Rees-Haldern konnten Gründungsarbeiten für neue Oberleitungsmaste stattfinden. Wie geplant, haben wir begonnen die provisorischen Kabeltrassen herzustellen und haben auf circa 150 Metern Kabel umverlegt.

Damit hat das Projektteam der ABS 46/2 in den ersten drei Monaten des neuen Jahres bereits einiges erreicht. Im Laufe des Jahres stehen weitere aufwendige Maßnahmen auf dem Plan. Dazu zählen unter anderem der Brückeneinschub über den Rhein-Herne-Kanal sowie die Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus durch den Einbau von zwei Aufzügen im Bahnhof Emmerich.

Planfeststellungsbeschluss erhalten: Die Baugenehmigung für Voerde-Friedrichsfeld liegt vor!

Die Deutsche Bahn hat zu Beginn des neuen Jahres eine erfreuliche Nachricht erteilt: Wir haben einen weiteren Planfeststellungsbeschluss für einen Abschnitt der Ausbaustrecke zwischen Emmerich und Oberhausen vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erhalten. Mit dem Beschluss für den Planfeststellungsabschnitt 2.1 erhält die DB Baurecht für den Bereich Voerde-Friedrichsfeld. Damit liegen fünf von zwölf Beschlüssen vor und wir bauen



Arbeiten in Rees-Haldern auch bei Minusgraden

nun auf rund 20 Kilometern der insgesamt 73 Kilometer langen Strecke.

Was ist für Voerde-Friedrichsfeld geplant?

Neben dem Bau des dritten Gleises und der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Spellener Straße ist auch die Neugestaltung des Haltepunktes Friedrichsfeld inklusive der Eisenbahnüberführung über die Poststraße sowie den Wesel-Datteln-Kanal geplant. Diese Tätigkeiten werden von Maßnahmen zum Schallschutz und von Vegetationsarbeiten begleitet. Der Beschluss hat auch eine Entscheidung über die künftige Ausgestaltung des Haltepunktes Friedrichsfeld getroffen. Innerhalb der Planung hatte die Deutsche Bahn Treppen und Rampen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an der Station vorgesehen. Nach eingehender Prüfung der Einwendungen der Stadt sowie der Bürgerinnen und Bürger wird es künftig sowohl zwei Aufzüge als auch zwei Rampen am Haltepunkt Friedrichsfeld geben.

Die Deutsche Bahn und die Stadt Voerde standen während des gesamten Planfeststellungsprozesses im engen Austausch bezüglich der Umsetzbarkeit von Aufzügen am Haltepunkt Friedrichsfeld. 2020 erfolgte die Erstellung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie durch die DB Netz AG. Der Forderung nach einer zusätzlichen Aufrüstung des Haltepunktes mit einem Aufzug wurde im Hinblick auf die technische Umsetzbarkeit, die Kosten sowie die Auswirkung auf betroffene Dritte geprüft. Die Machbarkeitsstudie wurde dem EBA als zusätzliches Material zur Abwägung für den Planfeststellungsbeschluss überreicht. Diesem wurde mit dem Bescheid des EBA nun zur Freude aller Beteiligten entsprochen.



Rhein-Herne-Kanal: Bald geht es hier mit dem Brückeneinschub los.



Über 1.000 Meter Kabeltrassen wurde zwischen Dinslaken und Voerde verlegt.

Das Projektteam freut sich über den weiteren Fortschritt im Projekt und rechnet mit dem Start erster vorbereitender Maßnahmen ab nächstem Jahr. Sobald diese Vorarbeiten abgeschlossen sind, können nach jetziger Planung im Jahr 2024 die umfangreichen Hauptbaumaßnahmen beginnen.

Im Interview: Stephan König – Projektingenieur für Leitungskreuzungen

Stephan König ist Teil des Projektteams der ABS 46/2. Als Ingenieur ist er zuständig für Leitungskreuzungen auf der gesamten Ausbaustrecke. In seinem Arbeitsalltag beschäftigt er sich vor allem mit der fristgerechten Planung und Umsetzung von Leitungsanpassungen und -verlegungen im Bereich von Brückenbauwerken. Was hierbei zu beachten ist und warum seine Aufgaben für das Projekt von großer Bedeutung sind, erzählt Stephan König in diesem Interview.



Stephan König unterstützt das gesamte Projekt beim Thema Leitungskreuzungen.

Herr König, wie sind Sie zu Ihrem heutigen Job gekommen?

Während meines Masterstudiums zum Ingenieur für konstruktiven Ingenieurbau habe ich bereits ein großes Interesse für den Ausbau der Eisenbahn entwickelt. Über den sogenannten Recruiting Day bin ich also zu meiner aktuellen Tätigkeit gekommen und bin darüber auch sehr glücklich!

Wie war also Ihr Werdegang bis heute?

Nach dem Abitur habe ich ein Freiwilliges Soziales Jahr bei der Caritas absolviert. Dort war ich Teil eines Teams, das eine Tagesbetreuung von Alzheimerpatienten organisiert und durchgeführt hat. Hierbei konnte ich vor allem an Lebenserfahrung gewinnen, aber auch meine Stärken noch genauer kennenlernen – eine lehrreiche Zeit, die ich nicht missen möchte. Nach meinem sozialen Jahr entschied ich mich für ein Studium des Bauingenieurwesens an der Ruhr-Universität in Bochum. Nach dem Master folgte der Einstieg bei der DB Netz AG.

Erzählen Sie uns von Ihren Aufgaben.

Wofür sind Sie innerhalb der ABS 46/2 zuständig?

Im Zuge des Ausbauprojekts müssen unter anderem viele unserer Brückenbauwerke erweitert oder sogar erneuert werden. Ich habe dafür Sorge zu tragen, dass sämtliche Leitungen, die durch den Ausbau der Strecke betroffen sind, nach den erforderlichen technischen Richtlinien frist- und termingerecht angepasst beziehungsweise verlegt werden.

Die vorrangige Aufgabe ist die vertragliche und planerische Erstellung der Leitungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Leitungsbetreiber. Hierfür findet ein häufiger Austausch mit dem Betreiber, den Ingenieurbüros und den Baufirmen statt. Dazu kommen Aufgabenfelder wie die Betreuung von Ingenieurverträgen, Vertragserstellung, Sicherstellung der Baufreiheit in finanzieller Hinsicht und der Zuarbeit in diversen anderen Bereichen.

Und Sie wussten direkt, dass Sie in diesem Bereich arbeiten möchten?

Ehrlich gesagt: Ja! Meine Masterarbeit habe ich am Lehrstuhl für Tunnelbau, Leitungsbau und Baubetrieb geschrieben. Daher ist mir spätestens während des Studiums klar geworden, dass der Bereich Tunnelbau beziehungsweise Leitungsbau für mich am interessantesten ist.

Warum ist Ihr Job von großer Bedeutung für das Ausbauprojekt?

Für den Streckenausbau und die Anpassung der Ingenieurbauwerke muss im Vorfeld Baufreiheit herrschen, sonst kann es beispielsweise zu Baustillständen kommen. Hierfür müssen vorab alle notwendigen Leitungen angepasst beziehungsweise verlegt werden. Damit stellen meine Aufgaben eine Art Grundlage für alle weiteren Arbeiten dar.

Und sind Sie eher auf der Baustelle unterwegs oder findet Ihre Arbeit mehr im Büro statt?

Der größte Teil meiner Aufgaben findet im Büro statt. Baustellenbesuche sind eher selten und finden nur zu speziellen Anlässen statt. Hierzu zählen Projektstartgespräche oder auch Abnahmen von Maßnahmen.

Mit welchen Herausforderungen sehen Sie sich regelmäßig konfrontiert?

Die größte oder auch eine regelmäßige Herausforderung liegt meiner Ansicht nach darin, sich in immer neue Themengebiete eigenständig einzuarbeiten und direkt umzusetzen.

Hat Covid-19 Ihre Arbeit verändert?

Die Pandemie hatte auch auf meine Tätigkeit Auswirkungen. Allerdings bin ich froh, dass ein Großteil meiner Aufgaben auch im Homeoffice problemlos umsetzbar sind und dass unser Bauvorhaben bislang nicht betroffen oder eingeschränkt war.

Was wünschen Sie sich für das Jahr 2021?

Ideal wäre natürlich die Rückkehr in die Normalität und ein Ende der Pandemie. Darüber hinaus wünsche ich mir eine große Menge angepasster Leitungen für unser Ausbauprojekt.

Eine neue Website für die ABS 46/2

Möglicherweise ist es Ihnen schon aufgefallen: Die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen hat einen neuen Webauftritt. Die neue Seite kommt modern und leicht daher. Informationen sind nun leichter zugänglich und besser auffindbar. Uns war es ein großes Anliegen, die neue Homepage unkompliziert aufzubauen, sodass Besucherinnen und Besucher auf der Seite kaum noch klicken müssen, sondern durchscrollen können, um an die gewünschten Informationen zu gelangen. Grafiken unterstützen dabei die Erläuterung komplizierter Sachverhalte. Die Webadresse www.emmerich-oberhausen.de hat sich nicht geändert. Lediglich das Aussehen ist neu.

Auf der neuen Startseite befinden sich drei Hauptthemenpunkte. Hier finden Sie künftig schnell und unkompliziert einen Gesamtüberblick über das Ausbauprojekt mit allen relevanten Informationen und Fakten. Unter „Aktuelles“ informieren wir Sie stets über aktuelle Baumaßnahmen und Veränderungen rund um die Strecke. Auch für Interessenten einzelner Bauabschnitte haben wir etwas Besonderes vorbereitet: Besuchen Sie bequem jeden einzelnen Bauabschnitt und erfahren Sie, welche Bau-, Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen bei Ihnen in der Umgebung geplant sind. Weiterhin bieten wir Ihnen auf der neuen Website ein breitgefächertes Angebot an Broschüren zum Download an. Zusätzlich stehen Ihnen auch die Pressemitteilungen zum Lesen

zur Verfügung. Wir widmen uns auch auf der neuen Website wieder intensiv dem Thema „Mensch und Natur“ und wollen damit über ökologische Maßnahmen, die Mensch und Tier gleichermaßen zugutekommen, aufklären. Falls Sie gezielte Fragen zum Projekt haben, können Sie uns weiterhin gerne per Mail kontaktieren.

Wir hoffen, dass auch Ihnen unsere neue Seite gut gefällt. Sie haben Anregungen rund um die neue Website? Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung, denn nur so können wir auch künftig unsere Projektwebsite stetig verbessern.

Viel Freude beim Erkunden der neuen Website!

Bürgerinformationsveranstaltungen für Rees-Haldern und Voerde – erstmals digital!

Nachdem auf der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen im vergangenen Jahr fleißig angepackt wurde, soll es auch im Jahr 2021 genauso weitergehen. Deshalb gab es im Februar erstmalig digitale Bürgerinformationsveranstaltungen, an denen interessierte Bürgerinnen und Bürger unkompliziert über einen Weblink teilnehmen konnten. Aufgrund der anhaltenden Pandemie war uns die Realisierung einer Präsenzveranstaltung leider nicht möglich. Ziel der beiden Live-Übertragungen war es, geplante Baumaßnahmen, die in diesem Jahr anstehen, genauer zu erläutern und Fragen der Teilnehmenden direkt zu beantworten. Außerdem wurden vor allem die Themen behandelt, die Betroffene häufig bei uns anfragen, wie beispielsweise Schall- und Erschütterungsschutz. Auch anstehende Streckensperrungen wurden angekündigt.

Ein wichtiges Element stellte der Chat dar: Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten hier jederzeit anonym Fragen stellen, die im Laufe der Veranstaltung von unseren Expertinnen und Experten beantwortet wurden. Glücklicherweise wurde diese Funktion in beiden Bürgerinformationsveranstaltungen gern und häufig genutzt, sodass wir viele Sachverhalte klären konnten. Die gestellten Fragen und Antworten sind anschließend in einem FAQ-Dokument schriftlich zusammengefasst und gemeinsam mit den gezeigten Präsentationen auf der Website bereitgestellt worden. Sie finden diese Dokumente auf der neuen Website unter „Aktuelles“.

Wir haben uns sehr über die zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie über das positive Feedback gefreut und hoffen, dass wir Sie schon bald wieder bei einem persönlichen Austausch begrüßen dürfen.

Vorausschauende Planung – die Sperrpausenkonzepte

Der Ausbau der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen erfolgt immer mit dem Bestreben unter dem rollenden Rad zu bauen. Das bedeutet, dass wir versuchen, möglichst immer den Bahnverkehr aufrecht zu erhalten. Einige Arbeiten erfordern es jedoch, dass Strecken teilweise oder voll gesperrt werden müssen. Dies ist beispielsweise bei Arbeiten an Eisenbahnbrücken, Weichen, an der Oberleitung und allgemein im Gleisbereich der Fall. Das bedeutet, dass wir ohne Streckensperrungen gewisse Baumaßnahmen nicht durchführen könnten. Auch aus diesem Grund bündeln wir möglichst viele Maßnahmen während unserer Sperrpausen.

Innerhalb der DB Netz AG müssen Sperrpausen in mehreren Stufen abgestimmt werden. Nach Abstimmung mit dem

Lesen Sie auf Seite 5 weiter

Vorausschauende Planung – die Sperrpausenkonzepte – Fortsetzung von Seite 4

Regionalbereich West geht es in die bundesweite Abstimmung, wofür mehrere Runden notwendig sind. Ist das Sperrpausenkonzept erstellt, erfolgt die Kommunikation und Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Da unsere Sperrungen auch Einfluss auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben können, wird das Konzept auch mit den Nachbarländern Niederlande und Belgien abgestimmt.

Für eine effiziente Planung werden Sperrpausen bereits drei Jahre im Voraus abgestimmt und festgelegt. Dieser Vorlauf bringt auch gewisse Herausforderungen mit sich. So muss die Bauablaufplanung inklusive aller Maßnahmen weit im Vorfeld erfolgen. Das bedeutet, dass obwohl unter Umständen noch kein Planfeststellungsbeschluss – also noch kein Baurecht – vorliegt, das Projektteam dennoch ein Konzept zum Bauablauf inklusive benötigter Sperrpausen erstellen muss. Da-

rüber hinaus muss eine effiziente Koordination innerhalb des Streckenausbaus erfolgen, um möglichst viele Baumaßnahmen in allen Abschnitten gleichzeitig bündeln zu können. Eine weitere Herausforderung in der Planung von Sperrpausen stellt die Flexibilität dar, die in gewissem Maße beibehalten beziehungsweise mit eingeplant werden muss. Gewisse Bauarbeiten haben erhöhte Anforderungen an die Witterungsbedingungen: So dürfen bei Frost keine Kabel verlegt werden, da sie brechen könnten. Für Schweißarbeiten an Schienen dürfen ebenfalls gewisse Temperaturen nicht über- oder unterschritten werden, damit die bei Temperaturänderungen entstehenden Spannungen nicht zu groß werden.

Welche Baumaßnahmen in welcher Sperrpause umgesetzt werden, muss in mehrfach pro Jahr stattfindenden Runden besprochen werden. Das Projekt bezieht

auch die für die Instandhaltung verantwortlichen Abteilungen sowie alle anderen an der Strecke bauenden Organisationen mit ein. Das umfasst unter anderem auch den Landesbetrieb Straßenbau NRW bei der B 58n in Wesel.

Für die ABS 46/2 sind in diesem Jahr fast monatlich Sperrpausen geplant. Diese beschränken sich vor allem auf Wochenenden und Ferienzeiten. Geplante Sperrungen sowie der Ablauf des Schienenersatzverkehrs werden rechtzeitig über die Presse, auf unserer Website sowie auf www.deutschebahn.com/bauinfos bekanntgegeben. Während dieser notwendigen Sperrpausen setzt das Projektteam Maßnahmen wie Einschübe von ganzen Brückenbauwerken, Leitungsverlegungen, Gleisarbeiten und Gründungen für Oberleitungsmasten um.

Brückeneinschub am Rhein-Herne-Kanal

Bereits im letzten Jahr hat das Projekt der ABS 46/2 zwei Brückenbauwerke über die Emscher gebaut. Nun steht für Ende März der Einschub des letzten großen Bauwerks an, das den Bereich Oberhausen komplettiert. Mit dem anstehenden Brückeneinschub über den Rhein-Herne-Kanal ist für die Sperrpause in den Osterferien also eine weitere große Baumaßnahme geplant.

Das fertige Bauwerk steht auf der Seite des Kaisergartens bereit. Die Brücke wird

auf sogenannte Schwimmpontons gesetzt, um sie auf dem Wasser auf die andere Seite zu schieben. Ein solcher „Einschub“ stellt eine enorme Zeitersparnis dar, da das Bauwerk, das aus mehreren Segmenten besteht, bereits vorab gefertigt und so angeliefert wird. Vor Ort muss also nur noch eine Endmontage stattfinden. Eine Montage ohne „Einschub“ hätte zur Folge, dass Stützen zur Sicherung der Segmente erforderlich wären. Ein Eingriff in den Rhein-Herne-Kanal wäre damit unumgänglich gewesen.

Dies hätte zu einer sechsmonatigen Sperrung geführt, weshalb sich das Projekt für eine Umsetzung während einer Totalsperrung entschieden hat.

Optisch fügt sich die Brücke gut ins Gesamtbild ein. Genau wie die neuen Bauwerke über die Emscher ist auch die neue Brücke über den Rhein-Herne-Kanal eine blaue Stahlfachwerkbrücke.

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg

Kontakt

Darleen Riefers
Stakeholdermanagement
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