DB NETZE

NEO Newsletter Emmerich–Oberhausen

Nr. 1 | 2017

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

das neue Jahr begann für das Projekt Emmerich–Oberhausen gleich mit einem besonderen Highlight:

Am 20. Januar haben wir in Oberhausen den offiziellen Baubeginn für den Ausbau der 73 Kilometer langen Strecke gefeiert. Nach dem offiziellen Spatenstich fand auf der Baustelle eine Info-Veranstaltung für die unmittelbaren Anwohner statt. Transparenz und Dialog werden uns auch in Zukunft bei der Umsetzung des Projektes besonders am Herzen liegen.

Seit rund acht Jahren arbeiten wir an den Planungen und der Umsetzung des Projekts. Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom September 2015 haben wir im ersten Abschnitt der Strecke Baurecht erlangt und legen nun mit den ersten größeren Bauarbeiten los. Ein wichtiger Meilenstein ist erreicht – das macht uns alle im Projektteam auch ein wenig stolz. Gleichzeitig wissen wir, dass noch jede Menge Herausforderungen auf uns warten. Diese Schritt für Schritt zu meistern ist unser Ziel.

In dieser Ausgabe des Newsletters dreht sich alles um unseren Baubeginn. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen

Reportage

Spatenstich in Oberhausen: Jetzt geht's los!

Langsam fiel das rote Tuch von dem knapp vier Meter hohen Schild an der Rothofstraße in Oberhausen. Der Spruch „Für das dritte Gleis: Auf nach Emmerich, fertig, los!“ zierte die Tafel – los ging es dann im wahrsten Sinne des Wortes. Nach der Enthüllung nahmen die Bagger ihre Arbeit für den Bau der neuen Straßenüberführung Rosa-/Rothofstraße im Bauabschnitt 1 auf.

v. l. n. r.: Stefan Ventzke, Dr. Pawel Wojciechowski, Dr. Markus Pieper, Werner Lübberink, Enak Ferlemann, Michael Groschek, Ronald Pofalla und Daniel Schranz feierten gemeinsam mit rund 150 Gästen den Spatenstich.

Nach rund acht Jahren intensiver Planung und Bauvorbereitung war es am 20. Januar 2017 endlich soweit: Gemeinsam mit rund 150 Gästen feierten Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Enak Ferlemann,

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

04 **Dialog mit Anwohnerinnen und Anwohnern**

05 **„Mich begeistert die Vielzahl an Herausforderungen“**

06 **Ein kurzer Blick zurück: Das war 2016!**

06 **Impressum**

Spatenstich in Oberhausen: Jetzt geht's los!

DB Infrastruktur-Vorstand Ronald Pofalla bedankte sich in seiner Begrüßungsansprache bei allen Projektbeteiligten.

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dr. Pawel Wojciechowski, Europäischer Koordinator für den Rhein-Alpen-Korridor, Europäische Kommission, Dr. Markus Pieper, Abgeordneter des EU-Parlaments, Daniel Schranz, Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen und Werner Lübberink, DB-Konzernbevollmächtigter für NRW, den offiziellen Baubeginn der Ausbaustrecke Emmerich– Oberhausen.

Symbolisch wurde auf der Baustelle an der Rothofstraße in Oberhausen ein Schild enthüllt. Anschließend nahmen die Bagger ihre Arbeit auf.

Nach dem offiziellen Teil der Veranstaltung standen Stefan Ventzke und sein Team bei einer Infoveranstaltung den Anwohnerinnen und Anwohnern für Fragen und Anregungen rund um das Projekt zur Verfügung.

Rund 150 Gäste und viele Pressevertreter waren zum Spatenstich an die Rothofstraße nach Oberhausen gekommen.

Die Redner und Projektbeteiligten freuten sich über den bedeutenden Meilenstein im Großprojekt.

Der Vorhang fällt: Die Bauarbeiten für den Bauabschnitt 1 beginnen.

Daten & Fakten zur Ausbaustrecke

73 Kilometer Streckenlänge

Teilstück der 1.300 Kilometer langen Güterstrecke Rotterdam-Genua

12 Planfeststellungsabschnitte, 5 Bauabschnitte

Direkter Anschluss an die niederländische Betuwe-Linie

Ausstattung der Strecke mit dem neuen europäischen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System)

Baumaßnahmen

47 Kilometer erhalten ein neues drittes Gleis

Auf 23 Kilometern werden zusätzlich zum dritten Gleis auch die vorhandenen zwei Gleise umgebaut

3 Kilometer erhalten sogar ein drittes und viertes Gleis

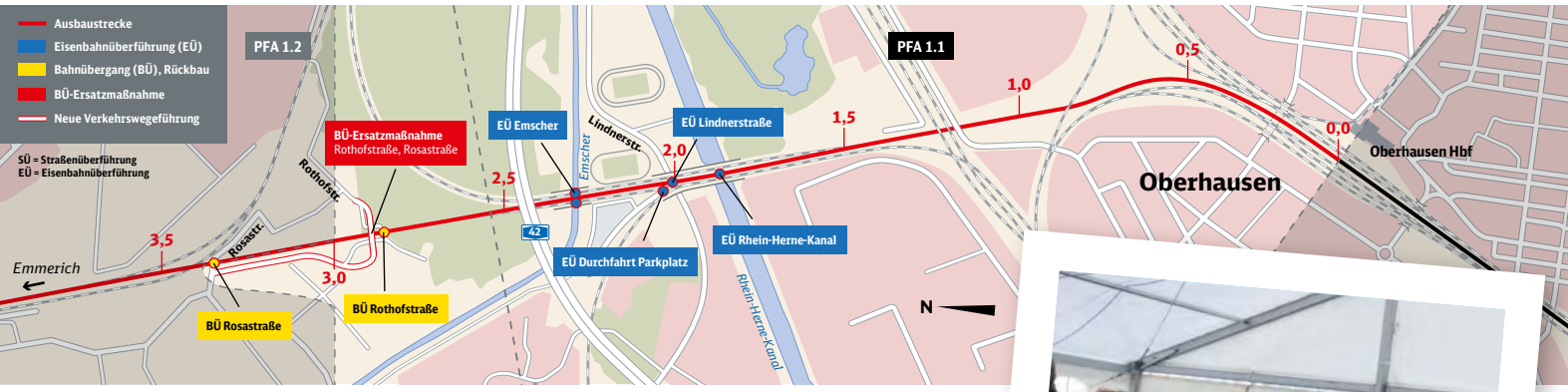
Umfangreiche Erschütterungsschutzmaßnahmen

Rückbau von 55 Bahnübergängen

Bau von über 75 Kilometern Schallschutzwänden

Bau von 38 neuen Brückenbauwerken als Ersatz für die Bahnübergänge

11 Bahnhöfe und Haltepunkte werden modernisiert



Dialog mit Anwohnerinnen und Anwohnern

Nach dem Spatenstich hatte die Bahn interessierte Anwohnerinnen und Anwohner zum Informationsdialog eingeladen.

Nach dem offiziellen Spatenstich luden Projektleiter Stefan Ventzke und sein Team alle interessierten Anwohnerinnen und Anwohner zu einem Baustellenimbiss ein. Nach einer kurzen Begrüßung durch den Projektleiter hatten die Besucher für rund zwei Stunden die Gelegenheit, mit den Projektbeteiligten ins Gespräch zu kommen, Fragen zu stellen und zu diskutieren. Das Projektteam nahm sich viel Zeit, um Antworten zu geben oder bautechnische Fakten zu erklären.

Kernthemen waren dabei zum Beispiel die geplanten Schallschutzmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke oder die Bauarbeiten, die direkt vor der Haustür der Anwohnerinnen und Anwohner für den dreigleisigen Ausbau stattfinden. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer schätzten die offene und angenehme Gesprächsatmosphäre.

Projektleiter Stefan Ventzke im Gespräch mit einem Anwohner.

Weitere Bilder zu den Veranstaltungen auf www.emmerich-oberhausen.de

Der kaufmännische Projektleiter Christian Belitz erläutert die Schallsituation vor und nach dem Ausbau.

Straßenüberführung (SÜ) Rosastraße/Rothofstraße

- Neue SÜ ersetzt die Bahnübergänge Rosastraße und Rothofstraße
- 62 Meter Länge
- Beginn der Arbeiten: Januar 2017
- Fertigstellung: voraussichtlich August 2018

Interview

„Mich begeistert die Vielzahl an Herausforderungen“

Seit September 2015 sind die Planungen für den Bereich Oberhausen (PFA 1.1) genehmigt. Mit dem offiziellen Spatenstich haben am 20. Januar 2017 die Bauarbeiten in diesem Abschnitt begonnen. Rainer Stracke, Projektingenieur für den Bauabschnitt 1, erzählt im Gespräch mit NEO, welche Maßnahmen demnächst umgesetzt werden und welche Herausforderungen auf das Team in diesem Bereich zukommen.

Herr Stracke, am 20. Januar haben die größeren Bauarbeiten für den Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen begonnen. Wie geht es nun weiter? Welche Baumaßnahmen stehen auf dem Programm?
Als erstes steht der Bau der neuen Straßenüberführung Rosa-/Rothofstraße an: Die neue Überführung entsteht auf Höhe des ehemaligen Bahndamms der Strecke von Osterfeld nach Buschhausen. Der bestehende Damm wird zunächst zurückgebaut, anschließend wird ein neuer Damm errichtet. Zusätzlich werden an den Seiten Rampen gebaut, damit die Straßenüberführung später an das bestehende Straßennetz angeschlossen werden kann. Das nächste Maßnahmenpaket werden dann die Eisenbahnüberführungen Lindnerstraße und Rhein-Herne-Kanal sein. Aktuell wurden die Arbeiten an den Hauptauftragnehmer vergeben, die Baumaßnahmen sollen im Mai 2017 beginnen.

„Tendenziell gilt: Der Bau des dritten Gleises beginnt, wenn alle Ingenieurbauwerke fertig sind.“

Und wann beginnt der Bau des dritten Gleises?
Der Bau des dritten Gleises erfolgt grundsätzlich nach dem Bau der Ingenieurbauwerke, denn das neue Gleis wird ja teilweise auf den Bauwerken errichtet. Neben der SÜ Rosa-/Rothofstraße werden im PFA 1.1 drei Eisenbahnüberführungen, die EÜ Emscher, die EÜ Lindnerstraße und die EÜ Rhein-Herne-Kanal, gebaut. Daneben werden noch drei Stützwände und ein Stütztrog realisiert.

Was werden die größten Herausforderungen sein?
Beim Bau der Straßenüberführung Rosa-/Rothofstraße sind im Januar 2018 Sperrpausen angesetzt, in denen die großen Brückenbauteile (Spannbetonträger) eingebracht werden. Die Herausforderung wird dann sein, alles zeitlich in den vorgesehenen Sperrpausen zu schaffen. Zudem weiß man beim Bau aller Ingenieurbauwerke nie genau, ob alles so funktioniert, wie man es vorher geplant hat. Später wird natürlich der Bau des dritten Gleises – hier bei uns in Oberhausen ist es sogar ein viergleisiger Ausbau – unter rollendem Rad sehr spannend. Hier muss sichergestellt werden, dass der laufende Bahnbetrieb nicht gestört wird und normal weiterlaufen kann.

„Wir berücksichtigen auch immer die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner.“

Wird das digitale Arbeitsmodell BIM (Building Information Modeling) für die Bauphase bereits genutzt?
BIM wird für die Bauphase im PFA 1.1 noch nicht genutzt. Das digitale Arbeitsmodell befindet sich noch im Aufbau und aktuell schaffen wir die Plattform, um BIM bei späteren Maßnahmen einsetzen zu können. Die Maßnahmen im PFA 1.1 werden noch ganz klassisch zweidimensional auf Papier geplant, nicht dreidimensional wie bei BIM. Dazu werden einige Planungsbesprechungen angesetzt und die Pläne erstellt und mit allen Beteiligten abgestimmt. Auf Grundlage dieser final abgestimmten Pläne werden die Maßnahmen dann umgesetzt.

„Ich freue mich auf die kommenden Herausforderungen.“

Was begeistert Sie persönlich an diesem Projekt?
Die Vielzahl an Aspekten, die bei einem solchen Großprojekt berücksichtigt werden müssen: Von der Vorplanung, über die Detailplanung, bis hin zur Umsetzung der konkreten Maßnahmen müssen wir über einige Jahre viele Abstimmungen und Aspekte einbeziehen. Und trotzdem passieren auch immer kuriose Dinge, die man im Vorfeld nicht erahnen konnte. Zum Beispiel haben wir vor Baubeginn festgestellt, dass eine Haselmaus ein Nest im Bereich des Baufelds gebaut hatte. Das Tier ist nach EU-Recht streng geschützt. Deshalb mussten wir natürlich erstmal überprüfen, ob noch Haselmäuse im Baubereich leben. Schließlich konnten wir das ausschließen und mit dem Bau starten. Das macht das Ganze aber auch sehr abwechslungsreich. Wir müssen dabei stets die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner beachten und mit ihnen in den Dialog treten. Ich freue mich auf jeden Fall auf die kommenden Herausforderungen.

Herr Stracke, vielen Dank für das Gespräch.

Steckbrief

Rainer Stracke ist seit Januar 2012 im Projekt Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen als Projektingenieur für den Bauabschnitt 1 tätig. Von 1994 bis 2000 studierte er Bauingenieurwesen an der Universität Hannover. Anschließend absolvierte er ein Aufbaustudium zum Wirtschaftsingenieur. Rainer Stracke lebt mit seiner Frau und seinen zwei Kindern in Gruiten (Haan) in der Nähe von Wuppertal. In seiner Freizeit treibt er gerne Sport, am liebsten Surfen, Laufen oder Skifahren.

Ein kurzer Blick zurück: Das war 2016!

Baumaßnahmen

- Bauvorbereitende Maßnahmen für die neue Straßenüberführung Rosa-/Rothofstraße in Oberhausen
- Bauarbeiten an der Straßenüberführung Baumannstraße in Emmerich-Praest

Im Bauabschnitt 1 haben die Bauarbeiten für die neue Straßenüberführung Rosa-/Rothofstraße begonnen.

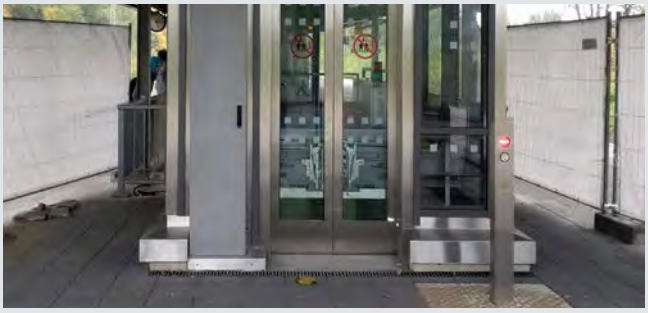
Die Stromsystemwechselstelle in Emmerich ging im Oktober 2016 in Betrieb.

Planfeststellungsverfahren

- Erörterungstermine in den Planfeststellungsabschnitten (PFA) Wesel (PFA 2.2), Rees (PFA 3.2), Hamminkeln-Mehrhoog (PFA 2.3) und Voerde-Friedrichsfeld (PFA 2.1)
- Deckblattverfahren in Oberhausen-Sterkrade (PFA 1.2): Offenlage der geänderten Planungen, Einwendungen der Betroffenen und Erwiderungen durch die DB
- Vorbereitende Maßnahmen zum Deckblattverfahren in Emmerich-Praest (PFA 3.3), Dinslaken (PFA 1.3) und Voerde (PFA 1.4)
- Beantragung Planänderungsverfahren in Oberhausen (PFA 1.1)

Inbetriebnahme

- Inbetriebnahme der Stromsystemwechselstelle in Emmerich im Oktober
- Neuer Personenaufzug am Bahnhof in Dinslaken seit November in Betrieb
- Fertigstellung der Eisenbahnüberführung für Radfahrer und Fußgänger an der Rahmstraße in Voerde



Der Bahnhof in Dinslaken ist dank des neuen Aufzugs nun barrierefrei.

Impressum

Herausgeber
DB Netz AG
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg

Kontakt
Angelika Britz
Referentin Kommunikation Großprojekte
Kommunikation Infrastruktur
Telefon: 030 297-60026
Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos
Lothar Mantel (S. 1 links), Christoph Jendral (S. 1 Mitte), Andreas Homrighausen (S. 2, S. 3, S. 5 oben, S. 6 oben), Jamrooferpix – fotolia (S. 3 unten), Lena Müllenbach (S. 4), Michael Neuhaus (S. 5 unten), Christian Schnabel (S. 6 Mitte), Stephan Niehoff (S. 6 unten)

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