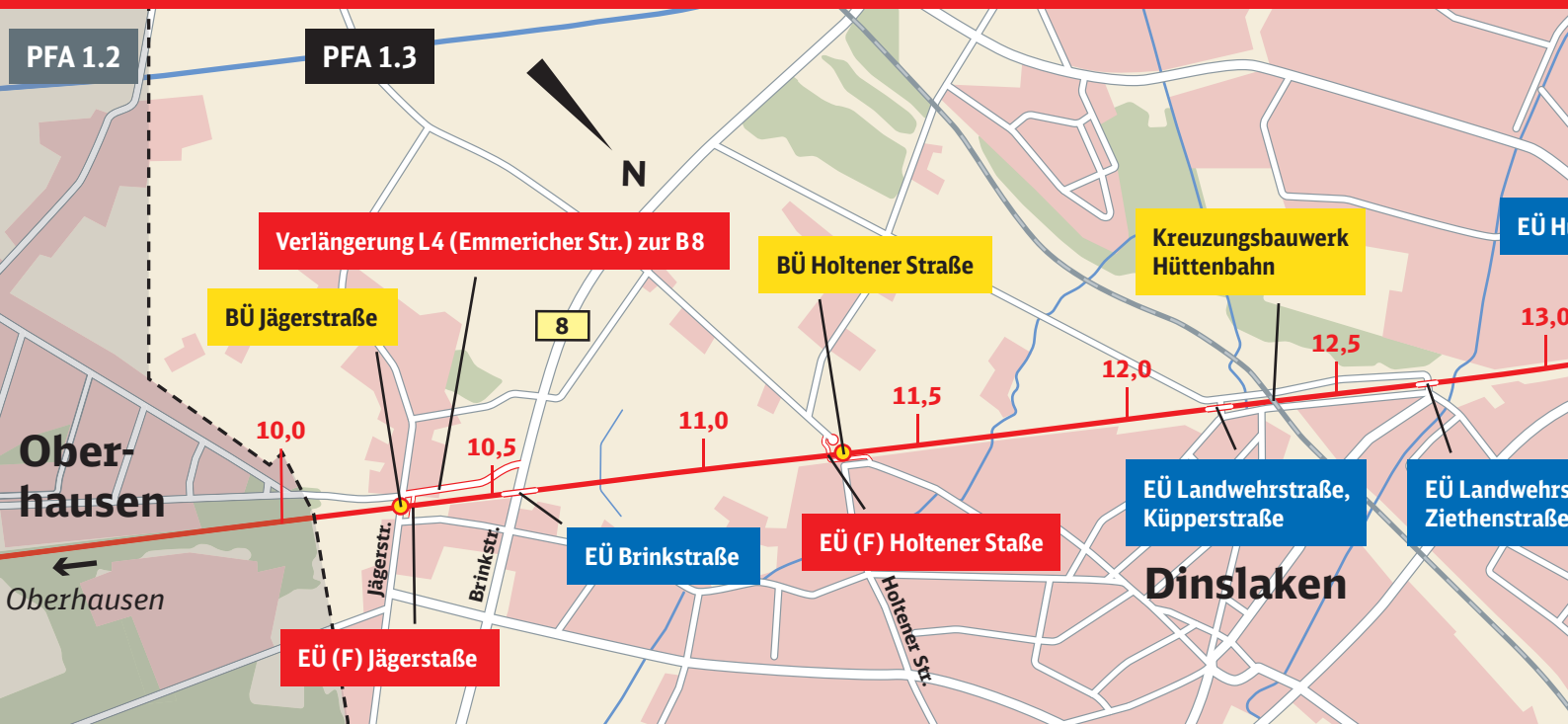




Ausbaustrasse **Emmerich–Oberhausen**

Planfeststellungsabschnitt 1.3 (Dinslaken)

Ergänzend zur Informationsbroschüre „Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen“ gibt es für jeden Planfeststellungsabschnitt (PFA) nach Einleitung des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens einen Einleger – in diesem Fall für den PFA 1.3. Die nachstehenden Informationen geben somit den Planungsstand der eingereichten Unterlagen wieder.



Beschreibung der Maßnahmen im PFA 1.3 (Dinslaken)

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 Planfeststellungsabschnittes rechts (Blickrichtung Emmerich) beziehungsweise östlich der heutigen Gleise. Darüber hinaus ist im Bahnhof Dinslaken ein zusätzliches Überholgleis geplant.

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 hindurchführen.

- **EÜ (F) „Jägerstraße“:** 20 Meter neben dem heutigen BÜ „Jägerstraße“ ist als Ersatz eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ (F)) 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).

Ergänzend zu dieser Ersatzmaßnahme wird für den Straßenverkehr durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW ein parallel zur Bahnstrecke verlaufender Anschluss der Emmericher Straße an die B8 (Brinkstraße) gebaut.

- **EÜ (F) „Holtener Straße“:** Als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang ist eine Eisenbahnüberführung 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.

Die bereits bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) „Brinkstraße“, „Landwehr/Küpperstraße“, „Landwehr/Ziethenstraße“, „Hünxer Straße“, „Weseler Straße/(B8)“ und „Diana-

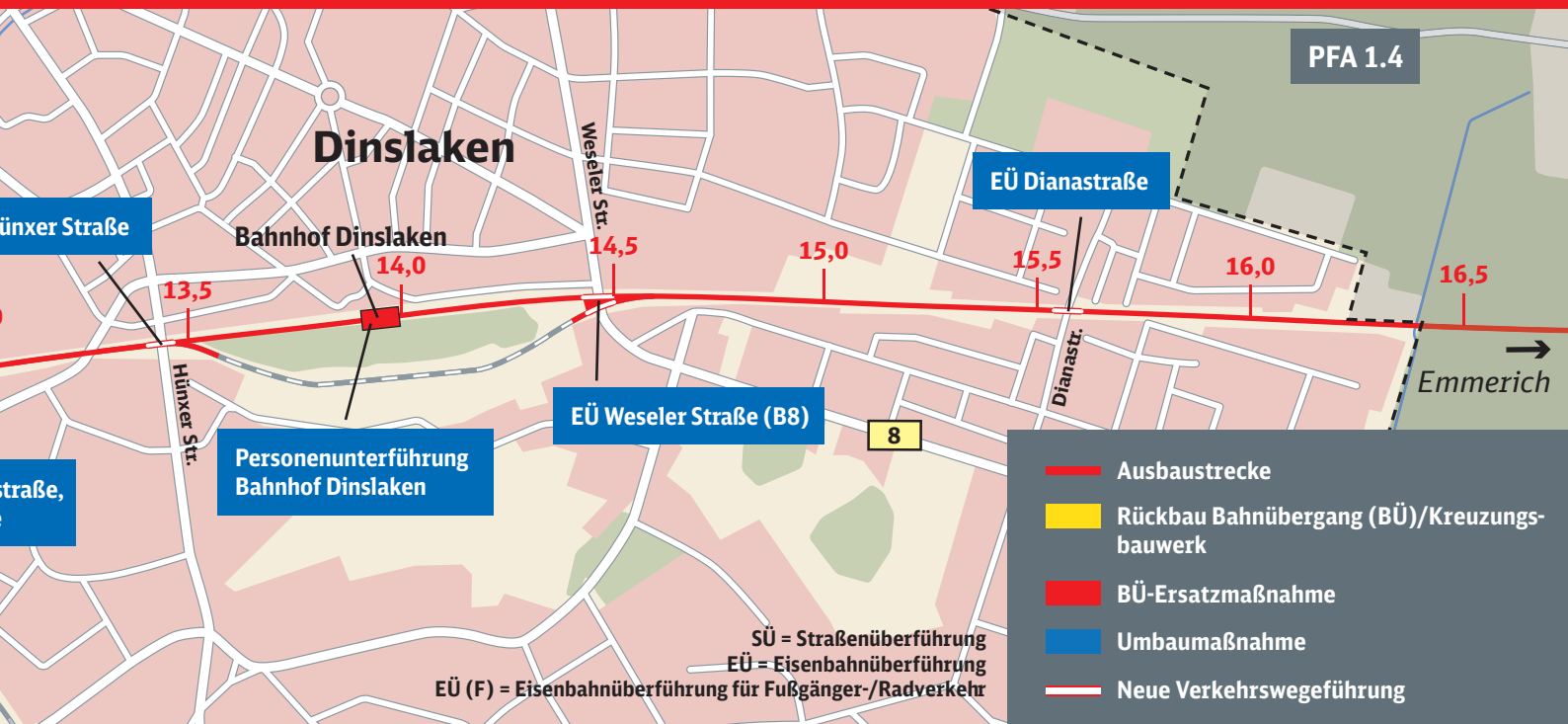
straße“, die heute die Eisenbahn über die Straßen führen, werden für das dritte Gleis erweitert beziehungsweise rückgebaut und mit einem erweiterten Neubau an gleicher Stelle ersetzt. Es ist geplant, die Stahlbrücke der ehemaligen Hüttenbahn zu entfernen und den alten Bahndamm zum Teil abzutragen.

Bahnhof Dinslaken

Am Bahnhof Dinslaken bleibt der vorhandene Bahnsteig bestehen. Er wird an die Personenunterführung barrierefrei angeschlossen. Darüber hinaus entsteht ein zweiter, neuer Mittelbahnsteig, der mit moderner Ausstattung versehen wird. Zum Erreichen des neuen Bahnsteigs wird die Personenunterführung verlängert. Der neue Bahnsteig ist künftig über Treppen und einen Aufzug erreichbar.

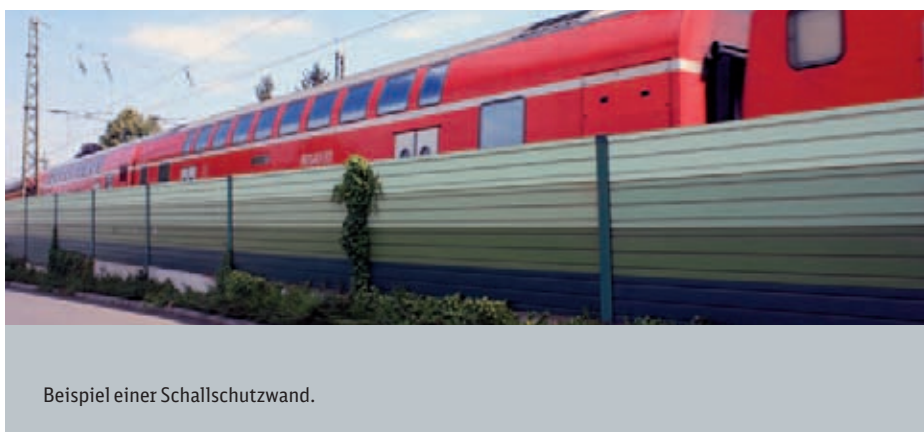


Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen gehören bald der Vergangenheit an.



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 Bundesimmissionschutzgesetzes (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 Planfeststellungsabschnittes 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 auftretende Schall nicht reflektieren, auch Mehrfachreflexionen zwischen vorbeifahrendem Zug und Schallschutzwand sind damit ausgeschlossen.

Wenn aktive Maßnahmen überschritten werden, ist zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden wie zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern.

Erschütterungsschutz

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.

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. Die besohlenen Schwellen werden auch an den beiden bestehenden Gleisen nachgerüstet. Zusätzlich wird das neue Gleis in Teilbereichen in einem



Besonders überwachtetes Gleis: der Schienenschleifzug im Einsatz

Für rund 1.075 Wohneinheiten, bei denen die Schallpegel trotz der beschriebenen



Heutige und künftige Situation im Bereich des Bahnübergangs Jägerstraße

speziellen Schottertrog installiert, was einen weiteren Schutz vor Erschütterungen bietet.

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, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen, eingesetzt. Alle nicht wieder verwend-

baren Materialien werden nach den gesetzlichen Richtlinien getrennt, sortiert und gemäß den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt.

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 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.

ABS 46/2 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 Eisenbahnüberführung für den Fußgänger- und Radverkehr
Schallschutz	<ul style="list-style-type: none"> ■ insgesamt rund 10 km Schallschutzwände, 3–5 m Höhe über Schienenoberkante ■ rund 3,9 km Besonders überwachtes Gleis ■ circa 1.075 Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz
Erschütterungsschutz	■ besohlte Schwellen auf rund 6,1 km Länge

Impressum

Herausgeber:
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Königsberger Allee 28
47058 Duisburg
Telefon: 0203 3017-2799
E-Mail: dbprojektbau@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Konzeption und Gestaltung:
DB ProjektBau GmbH/Kommunikation
PRpetuum GmbH, Frankfurt

Fotos:
Julia Rübsam (S. 2), Tibor Gugau/
DB AG (S. 3), Oliver Faber (S. 3),
Sven Nehring (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Mai 2012

Das Projekt wird gefördert mit
Mitteln der Europäischen Union

