

Ausbautrecke **Emmerich–Oberhausen**

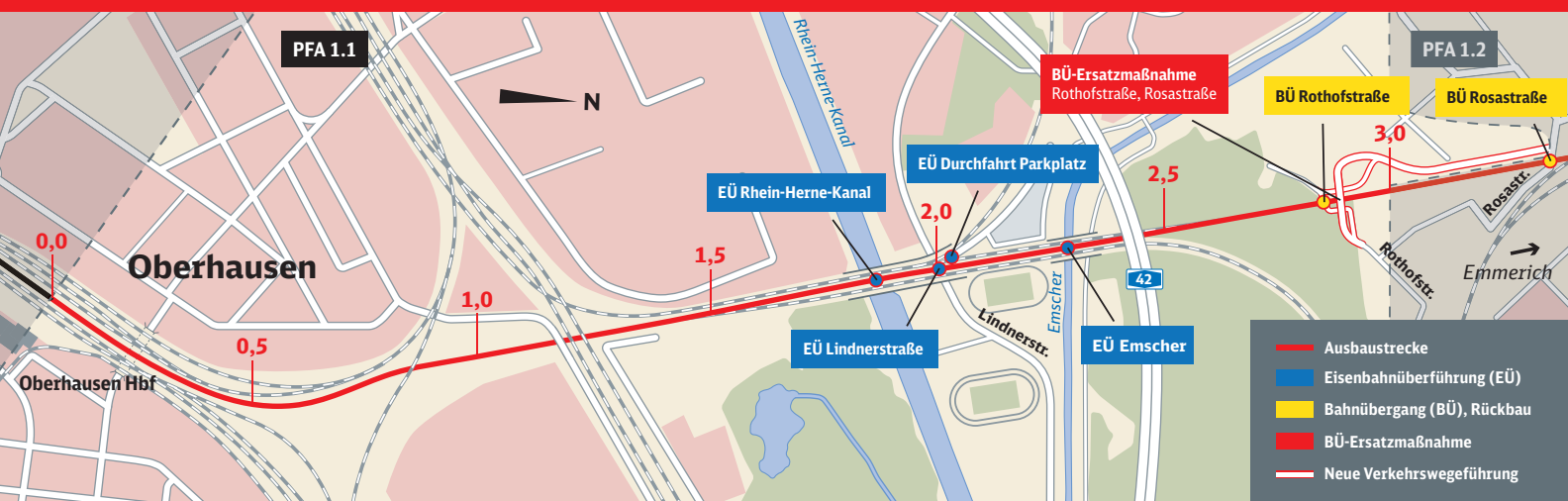
Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Oberhausen)

Ergänzend zur Informationsbroschüre „Ausbautrecke Emmerich–Oberhausen“ ist für jeden Planfeststellungsabschnitt (PFA) nach Einleitung des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens ein Einleger vorgesehen. Dieser enthält weitere Informationen und Details zur Planung – in diesem Fall für den PFA 1.1.

Der drei Kilometer lange Streckenabschnitt reicht von der nördlichen Ausfahrt am Hauptbahnhof Oberhausen bis kurz vor den Bahnhof Oberhausen-Sterkrade. Direkt hinter dem Hauptbahnhof Oberhausen zweigt die bestehende Strecke nach Norden ab, durchquert das dort vorhandene Gewerbegebiet und verläuft entlang des Kaisergartens. Anschließend kreuzt die Bahntrasse den Rhein-Herne-

Kanal und unterquert die Autobahn A 42 (Emscherschnellweg). Der PFA 1.1 endet in Höhe des Grafenbuschs. Im Rahmen des Ausbauprojektes soll in diesem Abschnitt der langsamere Güterverkehr in Richtung Oberhausen West vom schnelleren Personenverkehr in Richtung Oberhausen Hauptbahnhof getrennt werden. Erreicht wird dies durch den geplanten viergleisigen Ausbau des Gleisbereichs

vom Rhein-Herne-Kanal bis zum Bahnhof Sterkrade. Der Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen rechts und links neben den bestehenden sowie die Ertüchtigung der bereits bestehenden Gleise entlasten unter anderem den Hauptbahnhof Oberhausen und verbessern die Betriebsqualität im Personenverkehr.



Neue Bauwerke

Im Zuge des Streckenausbaus ist vorgesehen, die Bahnübergänge „Rothofstraße“ im PFA 1.1 und „Rosastraße“ im PFA 1.2 zu beseitigen. Sie werden durch eine neue Straßenüberführung (SÜ) in Höhe des ehemaligen Bahndamms der Strecke von Osterfeld nach Buschhausen, direkt neben dem heutigen Bahnübergang Rothofstraße, ersetzt. Die Brücke führt die Straße über die Eisenbahntrasse und schließt auf der westlichen Seite an die Rosastraße in Höhe des heutigen Bahnübergangs wieder an. Die neue SÜ „Rosa-/Rothofstraße“ wird als Dreifeldbrücke gebaut. Das mittlere Feld der Brücke bietet Platz für die vier Gleise. Durch die beiden äußeren Felder werden Wirtschaftswege zur Erschließung der Flächen hinter dem ehemaligen Bahndamm geführt. Die Brücke sorgt dafür, dass die Gleise jederzeit überquert werden können. So sind keine Wartezeiten an geschlossenen Schranken mehr notwendig und die trennende Wirkung der Eisenbahntrasse wird aufgehoben.



Im Bereich des Rhein-Herne-Kanals wird das Brückenbauwerk an den viergleisigen Ausbau angepasst.

Aufgrund der neuen Gleise sind im Streckenverlauf an den vorhandenen Brücken zusätzliche Bauwerke über den „Rhein-Herne-Kanal“, die „Lindnerstraße“ und die „Emscher“ notwendig.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und Erschütterungsschutz

Der PFA 1.1 ist durch eine primär gewerbliche Bebauung geprägt. Um die vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionswerte einzuhalten, sieht die schalltechnische Untersuchung gemäß 16. BImSchV* am Übergang zum PFA 1.2 eine rund 170 Meter lange Schallschutzwand vor. Diese aktive Schallschutzmaßnahme wird im PFA 1.2 fortgesetzt.

Für 15 Wohneinheiten ist zusätzlich passiver Schallschutz geplant. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie der Einbau von Schallschutzfenstern. Aufgrund der Bebauungssituation ergibt sich aus den Untersuchungen keine Notwendigkeit für Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Baustellenlogistik und Bauablauf

Im PFA 1.1 werden insgesamt circa 16.000 Kubikmeter Oberboden sowie rund 26.000 Kubikmeter überschüssige Bodenmaterialien anfallen. Dies entspricht circa 1.400 Güterwaggons. Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden diese Materialien erneut auf der Baustelle eingesetzt. Alle nicht wieder verwendbaren Materialien werden gemäß den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt.

*16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionschutzgesetzes

Der Bau des dritten Gleises soll 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. 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.

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

Foto:
Viktor Taubenreuter/DB PB (S. 2)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Oktober 2011

Das Projekt wird gefördert mit
Mitteln der Europäischen Union

