

NEO Newsletter Emmerich-Oberhausen

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich-Oberhausen

Nr. 3 | August 2020

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



die Deutsche Bahn pflegt seit kurzem ein neues Motto: „Gemeinsam geht das“. In dieser besonderen Zeit ist auch das Team der ABS 46/2 noch enger zusammengewachsen. Während das Land an vielen Stellen stillstand, konnten die Bauaktivitäten an der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen größtenteils wie geplant weiterlaufen. Einige Maßnahmen haben wir sogar frühzeitig beenden können, andere haben wir den Umständen angepasst. Zu Beginn dieses Jahres sind wir vom Planen ins Bauen übergegangen und konnten unser Vorhaben für die erste Jahreshälfte umsetzen. Für das restliche Jahr planen wir unter anderem Sondierungs- und Kabeltiefbauarbeiten, Leitungsverlegungen sowie Gründungsarbeiten für Stützwände. Was wir in den vergangenen Wochen erreicht haben und was wir bis zum Jahresende noch vorhaben, lesen Sie in dieser Ausgabe.

Wie immer wünsche ich Ihnen eine interessante Lektüre und weiterhin alles Gute!

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich-Oberhausen

Inhalt

- 01 **Deckblattoffenlage PFA 3.3**
- 02 **Was haben wir in den letzten Monaten erreicht?**
- 03 **Kampfmittelverdacht in Oberhausen**
- 04 **Das Zauneidechsen-Habitat ist fertig!**
- 05 **Im Gespräch mit Tina Hülsdünker**
- 06 **Impressum**

Planung & Genehmigung

Deckblattoffenlage im PFA 3.3 (Emmerich-Praest)



Für den Planfeststellungsabschnitt 3.3 Emmerich-Praest, haben sich im Laufe der Planung Anpassungen ergeben. In solchen Fällen greift das Deckblattverfahren: Es dokumentiert Änderungen in den Planfeststellungsunterlagen und berücksichtigt die Beteiligungsinteressen der durch diese Änderungen Betroffenen. Mit dem Deckblattverfahren besteht die Möglichkeit Einwendungen zu den geänderten Planungen zu erheben. Hierfür lagen die entsprechenden Dokumente zwischen dem 2. Juni 2020 und dem 1. Juli 2020 im Rathaus der Stadt Emmerich zur Einsicht offen. Aufgrund von der COVID-19-Pandemie wurde das sogenannte „Deckblatt“ erstmals auch online zur Verfügung gestellt.

Zu welchen Planungsinhalten können Einwendungen erhoben werden?

Bei einem Deckblattverfahren werden lediglich die abgeänderten Teile der Planung behandelt. Einwendungen sind nur zu diesen Änderungen möglich. Die übrigen bestehenden Inhalte der Planung sind nicht Gegenstand des Verfahrens, sie wurden bereits im vorangehenden Beteiligungsprozess diskutiert. Das schafft

Die detaillierte Karte zu PFA 3.3 mit den geplanten Baumaßnahmen finden Sie auf unserer Website



Planungssicherheit für alle Beteiligten. Bereits eingereichte Einwendungen haben natürlich weiterhin Bestand. Die Einwendungsfrist beträgt immer sechs Wochen und endet zwei Wochen nach dem Ende der Deckblattoffenlage. In Emmerich-Praest endete die Möglichkeit für Einwendungen am 15. Juli 2020. Um möglichst weitreichend darüber zu informieren, hat die Deutsche Bahn im Vorfeld in einer Pressemitteilung alle wichtigen Informationen bekanntgegeben.

Welche wesentlichen Änderungen haben sich für den PFA 3.3 ergeben?

Während der weiteren Planung ergaben sich neue Bedingungen für einen technisch realisierbaren Ausbau der Strecke, wie beispielsweise die Umverlegung einer Gasleitung, um Baufreiheit für künftige Brückenbauwerke zu schaffen. Für einen möglichst reibungslosen Bauablauf sind deshalb folgende wesentliche Änderungen seitens des Projektteams der ABS 46/2 vorgesehen:

Nach Abstimmungsrunden mit den Feuerwehren haben sich Vorschläge zur Verbesserung

Lesen Sie weiter auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Die Fortsetzung der Streckensicherheitsmaßnahmen, die die Deutsche Bahn ebenfalls anstrebt. So soll es neue Löschwassereinsatzstellen sowie zusätzliche Rettungswege geben.

In der Sulenstraße ist eine geradlinige Rampenführung der neuen Unterführung für Fußgänger und Radfahrer geplant.

Der Haltepunkt Praest soll künftig durch einen zusätzlichen Bahnsteigzugang von der Raiffeisenstraße aus erreichbar sein.

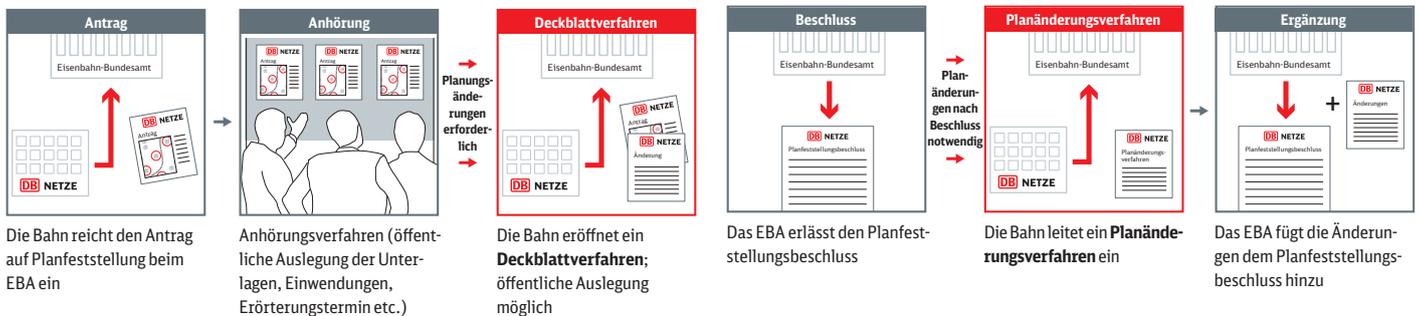
An der Reeser Straße (L7) berücksichtigt die Deutsche Bahn eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer auf Höhe der Einmündung Praestsches Feld.

Wie zuvor beispielhaft erwähnt beabsichtigt die Deutsche Bahn die Umverlegung einer pa-

rallel zur Bahnstrecke gelegenen Gasleitung im Bereich des neu geplanten Brückenbauwerks.

Einwendungen von Privatpersonen und von Trägern öffentlicher Belange konnten bis zum 15. Juli 2020 schriftlich an die Bezirksregierung Düsseldorf oder an die Stadt Emmerich gerichtet werden. Die eingereichten Einwendungen werden im nächsten Schritt von der DB Netz AG bearbeitet und beantwortet. ■

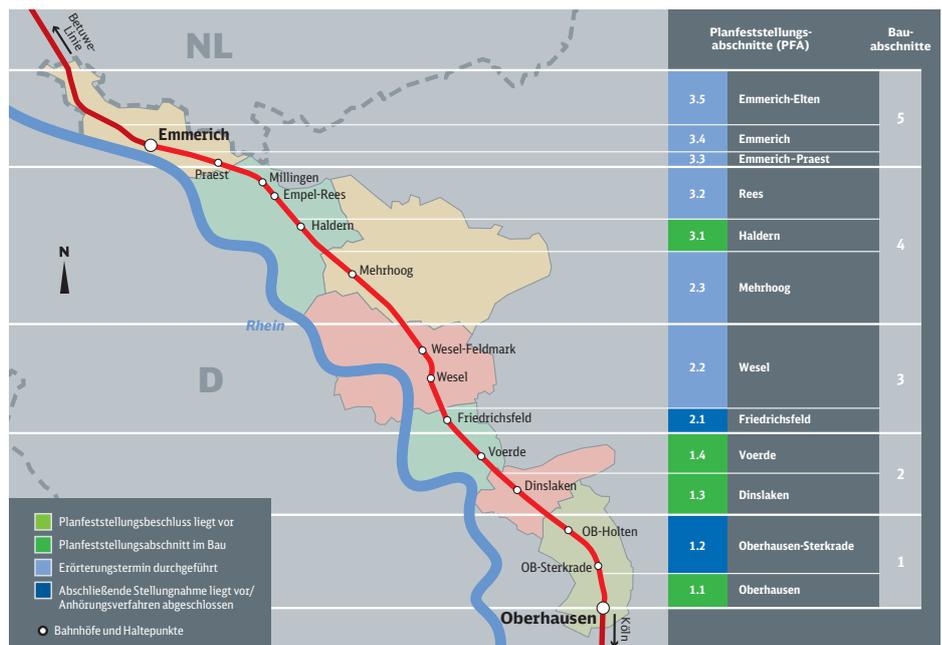
Zeitliche Einordnung in das Gesamtverfahren



Überblick

Was haben wir in den letzten Monaten erreicht?

In den vergangenen Monaten wurde auf der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen fleißig weitergebaut. Dabei konnten wir sowohl aktive Baumaßnahmen fortsetzen als auch mit neuen Projekten beginnen. Dazu zählen Vermessungsarbeiten, Verlegungen von Kabeltrassen und Kampfmittelsondierungen. Zusätzlich hat die Deutsche Bahn ein Ersatzhabitat für geschützte Tierarten entlang der Bahnstrecke fertiggestellt. Hier finden Zauneidechsen künftig ein neues Zuhause, in dem alles vorhanden ist, was sie für ein artgerechtes Leben brauchen. Im Juni und Juli hat es für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.3 eine Deckblattoffenlage gegeben, die aufgrund der Pandemie erstmals digital stattgefunden hat. Um die eingereichten Einwendungen kümmert sich die DB Netz AG aktuell. Darüber hinaus hat es den Verdacht eines Kampfmittels am Rhein–Herne–Kanal gegeben. Hier hat die Deutsche Bahn alle notwendigen Maßnahmen für eine mögliche Sprengung getroffen. Bei der Freilegung im Juli hat sich der Verdacht glücklicherweise nicht bestätigt und die Bauarbeiten konnten wieder aufgenommen werden. ■



Kampfmittelverdacht in Oberhausen



Freilegung des Verdachtsmoments an der Lindnerstraße

Als Grundlage aller Bautätigkeiten gelten Sondierungsarbeiten. Um sichergehen zu können, dass man bei späteren Erdbohrungen und anderen Bauaktivitäten nicht auf verschüttete Kampfmittel stößt, werden diese im ersten Schritt durchgeführt.

Im Rahmen der laufenden Kampfmittelsondierungen im Bereich Oberhausen ist das Projektteam im März 2019 erstmals auf ein Bohrhindernis gestoßen. Im Zuge der daraufhin stattfindenden Bohrungen an der Lindner Straße stieß das Team in 4,5 Metern Tiefe auf ein metallisches Objekt. Zur Sicherheit aller werden erschütterungsintensive Baumaßnahmen in einem gewissen Umkreis stillgelegt, bis das Objekt freigelegt werden kann.

Am Rhein-Herne-Kanal fand das Projektteam der ABS ein Verdachtsmoment. Auch hier wurden die Arbeiten seit dem Fund im Juli 2019 in einem Umkreis von 20 Metern stillgelegt. Da die Bautätigkeiten erst nach einer Räumung wieder aufgenommen werden können, hat die Deutsche Bahn umgehend alle notwendigen Vorbereitungen dafür angestoßen.

Wie bereitet die Deutsche Bahn eine Kampfmittelräumung vor?

Zur Freilegung eines Verdachtsmoments setzt sich die Deutsche Bahn als erstes mit der zuständigen Stadt in Verbindung, die eine Genehmigung erteilen muss. Diese leitet das Dokument an die Bezirksregierung weiter, welche daraufhin einen ihrer Rahmenvertragspartner für die Räumung beauftragt. Parallel dazu stimmt sich das Projektteam mit weiteren Beteiligten wie beispielsweise dem Kampfmittelbeseitigungsdienst ab. Die beauftragte Baufirma muss für die Öffnung notwendige Maßnahmen durchführen und dabei unter anderem das Grundwasser absenken. Darüber hinaus veranlasst die Deutsche Bahn je nach Lage des Fundes Straßensperrungen und Drucksenkungen von Gasleitungen. Auch ein mit der Polizei und der Feuerwehr abgestimmtes Sicherheitskonzept inklusive Evakuierungsplan dürfen nicht fehlen.

Obwohl diese Abstimmungsprozesse möglichst effizient vonstattengehen, kam es dennoch zu einer Verzögerung durch Corona. Für die

Vorbereitungen zur Freilegung der beiden metallischen Objekte waren acht Monate geplant. Aufgrund der Sicherheitsmaßnahmen zur Eindämmung der Pandemie gab es wie in vielen anderen Bereichen auch hier neue Herausforderungen, die das Projektteam der Deutsche Bahn weitere vier Monate gekostet haben. Glücklicherweise konnten andere Baumaßnahmen vorgezogen und in diesem Zeitraum bereits fertiggestellt werden. So hat die Verzögerung keine Auswirkungen auf die Fertigstellung des ersten Abschnittes in Oberhausen.

Wie verlief der Tag der Räumung?

Die Öffnung beider Verdachtspunkte fand am 30. Juli statt. Für die Räumung der zwei Objekte war mindestens der gesamte Tag eingeplant. Bereits am Morgen teilte der Kampfmittelbeseitigungsdienst mit, dass es sich nicht um einen Bombenfund handelt, sondern um Spundwände. Mit der schriftlichen Dokumentation und Bescheinigung zur Räumung durch die Bezirksregierung Düsseldorf konnten beide Bohrlöcher gefüllt und die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden. ■



Freilegung wegen eines Kampfmittelverdachts am Rhein-Herne-Kanal

Umzug in ein neues Zuhause

Das Zauneidechsen-Habitat ist fertig!

Eisenbahndämme und angrenzende Flächen stellen häufig hervorragende Sekundärlebensräume für Zauneidechsen dar. Durch die Vegetationsarbeiten und die Streckenunterhaltung werden diese durch die DB Netz AG ständig aufrechterhalten bzw. neu geschaffen. Da die ursprünglichen Lebensräume in der freien Landschaft durch Landnutzung immer weniger werden, werden Sekundärlebensräume von den Tieren gerne angenommen. Bei Aus- und Umbaumaßnahmen an Bahnstrecken, wie dem Bau eines dritten Gleises im Fall der ABS 46/2, sind Eingriffe in solche von Eidechsen besiedelten Lebensräume unvermeidlich. Nach den in Deutschland geltenden Artenschutzregelungen sind ersatzlose Beseitigungen von Lebensräumen geschützter Tierarten verboten. Aus diesem Grund muss die Deutsche Bahn zunächst Ersatzlebensräume schaffen. So hat das Projektteam bereits im Juni diesen Jahres das erste Ersatzhabitat für die Zauneidechse (*Lacerta agilis*), eine vor allem in Mittel- und Osteuropa sowie Vorderasien verbreitete Reptilienart, errichtet. In NRW gilt sie als „stark gefährdet“: Die Population wird auf rund 600 Individuen geschätzt. Nach der Fertigstellung des Habitats werden die im Baufeld lebenden Tiere in ihren neuen Lebensraum umgesiedelt. Während der gesamten Bauzeit bleibt der Bereich eingezäunt, damit die Tiere nicht zurück ins Baufeld wandern.

Wie viel Zeit nimmt die Realisierung eines Ersatzhabitats in Anspruch?

Für eine zeitnahe Realisierung ist von großer Bedeutung, dass eine Grundfläche verfügbar ist. Vorteilhaft ist eine Lage in der Nähe des Baufeldes, um den Zeitaufwand für die Umsiedlung gering zu halten. Außerdem besteht so nach Bauende die Möglichkeit für die Tiere, in den ursprünglichen Bereich zurück zu wandern. Weiterhin müssen die Bodenverhältnisse und die vorhandene Vegetation den Anforderungen entsprechen.

Die Planung der Maßnahme selbst lässt sich innerhalb eines Monats durchführen, da derartige Maßnahmen mittlerweile zum Standard der DB Netz AG gehören und die Planung lediglich an die örtlichen Erfordernisse und Gegebenheiten angepasst werden muss. Daraufhin bereiten unsere zuständigen Ingenieure die Ausschreibung vor und das Vergabeverfahren startet. In Summe vergeht so von der Aufgabenstellung bis zum Baubeginn ein Zeitraum von etwa drei Monaten. Das vorausschauende Projektmanagement stellt sicher, dass solche Prozesse rechtzeitig angestoßen werden.

Der Ersatzlebensraum wurde so erstellt, dass er allen Ansprüchen an ein artgerechtes Leben gerecht wird. Die Zauneidechse bevorzugt



Zauneidechsen bevorzugen Gehölz zum Klettern und Steine zum Sonnen

offene Lebensräume mit grasigen Flächen, auf denen sie ausreichend Nahrung finden. Außerdem mögen sie Gehölz zum Klettern und verbuschte Bereiche, die ein gutes Versteck darstellen. Um sich an kalten Tagen vor Frost schützen zu können, bilden circa einen Meter hohe Sandaufschüttungen einen idealen Platz zum Eingraben. Große Steine stellen beliebte Plätze zum Sonnen dar.

Obwohl die Umsiedlung noch nicht offiziell stattgefunden hat, konnte das Projektteam der ABS 46/2 bereits mit Fertigstellung des Ersatzhabitats Zauneidechsen entdecken. ■



Das Ersatzhabitat kurz nach Fertigstellung. Zusätzlich werden noch Gräser gepflanzt.

NEO Interview

Im Gespräch mit Bauüberwacherin (BüB) Tina Hülsdünker

Tina Hülsdünker ist Bauüberwacherin für Leit- und Sicherungstechnik auf der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen. Zuerst absolvierte sie ihre Ausbildung zur Elektronikerin für Betriebstechnik bei der DB Netz AG. Im Anschluss daran entschied sich die ehrgeizige junge Frau für ein berufsbegleitendes Studium, woran sich die Ausbildung zur Bauüberwacherin bei der DB Engineering & Consulting anschloss. Seit einem Jahr verantwortet als leitende Bauüberwacherin das Projekt „bauzeitliche Kabeltrasse“ im Bauabschnitt 2 auf der ABS.

Frau Hülsdünker, warum haben Sie Ihre Ausbildung über die Deutsche Bahn gemacht?

Ich bin seit 2013 Teil der DB und wurde in meiner Entwicklung stetig begleitet und unterstützt. Außerdem bereitet mir die Arbeit insbesondere für die ABS 46/2 große Freude – auch nach sieben Jahren noch.

Welche Fachrichtung haben Sie eingeschlagen und warum?

Als Bauüberwacher(in) spezialisieren wir uns je nach Tätigkeitsfeld. Ich habe die Fachrichtung Leit- und Sicherungstechnik (LST) eingeschlagen, da ich schon früh handwerklich im Elektrobereich tätig war. Ich habe meinen beruflichen Schwerpunkt in den Fachbereich gelegt, weil mich die komplexen Zusammenhänge der LST faszinieren.

Wie können wir uns den Arbeitsalltag eines Bauüberwachers vorstellen?

Mein Arbeitsalltag unterscheidet sich wahrscheinlich nicht großartig von anderen Büro-



Auf der ABS 46/2



Tina Hülsdünker, Bauüberwacherin Bahn

jobs. Ich beantworte Mails, führe Telefongespräche, nehme an Besprechungen teil und führe diese auch. Inhaltlich behandeln wir natürlich immer aktuelle Bauaktivitäten sowie künftige Planungen. Das Besondere an meinem Job ist: Ich kann selbst entscheiden, ob ich ins Büro fahre oder ob ich im Baubüro vor Ort auf der Baustelle sein möchte. Denn natürlich zählt die Überwachung der Baustelle vor Ort zu meinen Hauptaufgaben.

Welche weiteren Aufgaben fallen (täglich) an?

Die Baudokumentation nehme ich täglich vor – das ist ein absolutes Muss.

Unsere beauftragten Unternehmen bauen viel außerhalb von Sperrpausen, auch da muss eine lückenlose Dokumentation gewährleistet sein. Hinzu kommen Abrechnungen, Nachtragsbearbeitungen, Betriebs- und Bauanweissungsanträge sowie Baubesprechungen.

Mit welchen Herausforderungen sehen Sie sich regelmäßig konfrontiert?

Bei der Bahn gibt es kein „Schema F“. Jede Sperrung, jede Baumaßnahme bringt andere betriebliche Gegebenheiten mit sich,

auch wenn das Grundgerüst gleichbleibt, ist es wichtig, die kleinen Unterschiede zu beachten.

Außerdem ist die Kommunikation enorm wichtig, da viele verschiedene Fachbereiche zusammen auf einer Baustelle arbeiten müssen und gerade die betrieblichen Gespräche mit den Fahrdienstleitern während einer Sperrpause erfordern höchste Konzentration.

Warum ist die Arbeit des BüB in Bezug auf das Thema „Sicherheit“ von so großer Bedeutung?

Weil wir Bauüberwacher eine sichere Durchführung von Baumaßnahmen während des laufenden Bahnbetriebs gewährleisten müssen, sofern keine Sperrpause besteht. Im Falle einer Sperrung ist eine verantwortungsvolle Koordination notwendig, um die entsprechenden Voraussetzungen (Anträge und Genehmigungen) für Bauaktivitäten während einer Sperrung zu schaffen.

Und wie sorgen Sie als BüB aktiv für Sicherheit?

Indem ich während der Sperrpause den Gleisbereich sowie Oberleitungen überwache. Zu-

sätzlich überprüfe ich die Sicherungspläne und kontrolliere die korrekte Ausführung von Sicherungsmaßnahmen und passe diese gegebenenfalls an.

Was war Ihre bisher größte Herausforderung?

Die zehntägige Totalsperrung im Mai 2020 auf der ABS 46/2. Es wurde 24 Stunden an vielen verschiedenen Stellen gearbeitet. Die Koordi-

nation der einzelnen Baustellen untereinander auf der Betuwe-Linie erforderten enge Abstimmungen mit allen Beteiligten.

Welche Bedeutung hat Ihre Arbeit für das Projekt ABS 46/2?

Im Projekt ABS 46/2 bin ich als leitende Bauüberwacherin für das Projekt „Bauzeitliche Kabeltrasse im Bauabschnitt 2“ zuständig. Zusätzlich bin ich als Bauüberwacherin Bahn LST

in allen Abschnitten auf der ABS 46/2 beteiligt. Auch wenn nicht alle Teilprojekte unter den Fachbereich Leit- und Sicherungstechnik fallen, ist die Zuarbeit insbesondere bei Sperrungen zwingend notwendig. Dann kümmere ich mich beispielsweise um die Anmeldung der Außerbetriebnahme von Bahnübergängen oder um den Ausbau von Gleisschaltmitteln. Außerdem kommen im Erdreich immer wieder Kabel zum Vorschein, die zugeordnet werden müssen. Auch hier bin ich in der Verantwortung. ■

Welche Baumaßnahmen sind in den kommenden Monaten geplant?

Für die zweite Jahreshälfte stehen auf der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen weiterhin umfangreiche Baumaßnahmen an. So sind für den Bereich Oberhausen weitere Sondierungs- sowie Kabeltiefbauarbeiten vorbereitend für den im Frühjahr 2021 vorgesehenen Umbau der Oberleitungsanlagen geplant. Außerdem werden Leitungen umgelegt und Gründungen für Stützwände durchgeführt.

Auch in Haldern sollen die Oberleitungsanlagen im zweiten Halbjahr für den Bau des dritten Gleises umgebaut werden. Neben Kampfmittelsondierungen erfolgt hier auch die Baufeldfreimachung, bei der Baustelleneinrichtungsflächen vorbereitet und Baustraßen erstellt werden. In Dinslaken führt die Deutsche Bahn die Verlegung der provisorischen Kabeltrasse weiter. Eine Fertigstellung ist im Frühling nächsten Jahres geplant.

Zusätzlich zu den anstehenden baulichen Aktivitäten beginnt das Projektteam der ABS 46/2 ab Herbst mit der Ermittlung zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden in Haldern. ■



Bauarbeiten auf der ABS 46/2

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