



Ausbautrecke 4, Ausbauabschnitt II, 1. Baustufe

Bessere Betriebsqualität in den Abschnitten Eschweiler
und Aachen-Rothe Erde

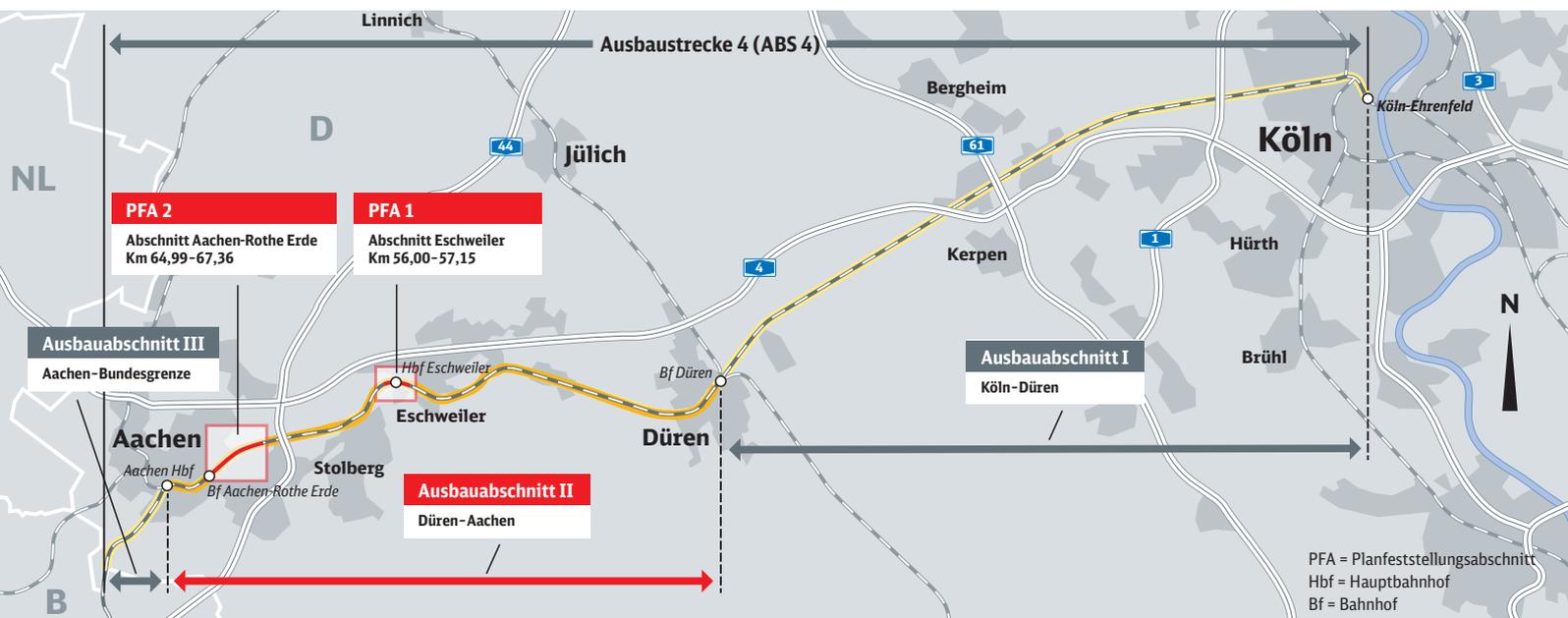
Projekt im Überblick

Planung im Detail

Schall- und Erschütterungsschutz

Planfeststellungsverfahren

Die Basis der Zukunft. DB Netze.



Der Ausbau der Eisenbahnstrecke von Köln über Aachen bis zur deutsch-belgischen Staatsgrenze – kurz ABS 4 genannt – ist ein wichtiges Projekt für die Erweiterung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die Strecke ist Teil der Magistrale Paris–Brüssel–Köln–Amsterdam/London, die durch die EU-Verkehrspolitik als TEN-Korridor (TEN = Transeuropäische Netze) definiert wurde. Diese integrierten Netze mit modernster Technologie sollen Europa näher zusammenbringen und die europäische Wirtschaft stärken.

Im Fernverkehr wird die rund 70 Kilometer lange ABS 4 im Wesentlichen von den Hochgeschwindigkeitszügen ICE und Thalys für die Verbindungen Frankfurt–Brüssel sowie Paris–Köln genutzt. Im Regionalverkehr fahren beispielsweise der NRW-Express (RE 1) oder der Rhein-Sieg-Express (RE 9) auf dieser Strecke. Zudem wird die Eisenbahnstrecke vom nationalen und internationalen Güterverkehr befahren.

Projekt im Überblick

Das Projekt ABS 4 ist in drei Ausbaubabschnitten unterteilt.

- Ausbaubabschnitt I (bereits realisiert): Ausbau des Abschnitts Köln–Düren auf eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 250 Kilometer pro Stunde
- Ausbaubabschnitt II (1. Baustufe in Planung): Ausbau des Abschnitts Düren–Aachen auf eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 200 Kilometer pro Stunde von Düren bis Eschweiler und von bis zu 160 Kilometer pro Stunde von Eschweiler bis Aachen

- Ausbaubabschnitt III (bereits realisiert): Ausbau des Abschnitts Aachen–Bundesgrenze D/B auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometer pro Stunde

Ausbaubabschnitt II

Der Ausbaubabschnitt II sieht eine punktuelle Erweiterung der bestehenden Infrastruktur im Streckenabschnitt zwischen Düren und Aachen vor. Dadurch kann von Düren bis Eschweiler die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 200 sowie von Eschweiler bis Aachen auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde angehoben werden. Derzeit sind nur Geschwindigkeiten bis 120, teilweise sogar nur bis 110 Kilometer pro Stunde möglich.

Die Realisierung des Ausbaubabschnitts II erfolgt in mehreren Baustufen. Als Vorabmaßnahme wurde bereits Anfang der 90er Jahre der Bahnhof Langerwehe für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde ausgebaut. In der ersten Baustufe werden Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität, d. h. Maßnahmen für einen reibungslosen und pünktlichen Zugver-

kehr, in den Abschnitten Eschweiler und Aachen-Rothe Erde umgesetzt. Des Weiteren schafft die erste Baustufe die Voraussetzung, um im Zusammenwirken mit künftigen Baustufen eine Kapazitätserweiterung zu erreichen. Die Investitionskosten für die 1. Baustufe betragen rund 50 Millionen Euro. Der Bauherr für Gleise, Weichen, Signaltechnik sowie die Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen ist die DB Netz AG. Für den barrierefreien Ausbau des Hauptbahnhofs in Eschweiler sowie die Erhöhung der Bahnsteige übernimmt die DB Station & Service AG diese Funktion. Planung und Realisierung des Vorhabens liegen in der Verantwortung der DB ProjektBau GmbH.

Planung im Detail

Die 1. Baustufe im Ausbaubabschnitt II hat neben dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs in Eschweiler die Steigerung der Betriebsqualität in den Bereichen Eschweiler und Aachen-Rothe Erde zum Ziel. Dazu gehört u. a. der Bau von Überholungsgleisen, mit deren Hilfe den Regional- und Fernverkehrs-

zügen ermöglicht wird, langsamere Güterzüge zu überholen und somit Verspätungen zu verhindern beziehungsweise zu reduzieren.

Maßnahmen im Abschnitt Eschweiler

Im Bahnhof Eschweiler werden die beiden Überholungsgleise 1 und 4 auf eine Nutzlänge von je 750 Metern ausgebaut. An beiden Gleisen werden dazu Signale versetzt und Gleis 4 wird um rund 150 Meter baulich verlängert, so dass Güterzüge bei Bedarf halten und überholt werden können. Des Weiteren werden die beiden Bahnsteige von derzeit 38 Zentimeter auf 76 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht, wodurch den Reisenden der Ein- und Ausstieg in und aus den Zügen erleichtert wird. Den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen ermöglichen zukünftig zwei Aufzüge. Zusätzlich werden ein neues Bahnsteigdach unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes (Bahnsteig 1) sowie vier Wetterschutzhäuser (Bahnsteig an Gleis 3 und 4) errichtet, um den Reisenden Schutz vor Regen, Schnee und Wind zu geben. Zudem werden die Personenunterfüh-



Hauptbahnhof Eschweiler: Neuer Aufzug und Treppenaufgang am Bahnsteig 1

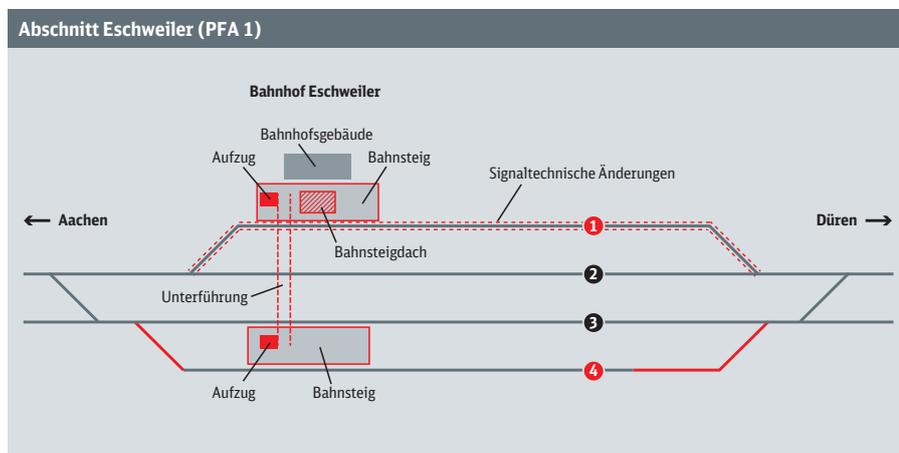
rung und die zugehörigen Treppeneinhausungen erneuert. Außerdem wird das alte Stellwerk durch neue moderne elektronische Stellwerkstechnik ersetzt sowie eine Anpassung der Oberleitung vorgenommen.

Maßnahmen im Abschnitt Aachen-Rothe Erde

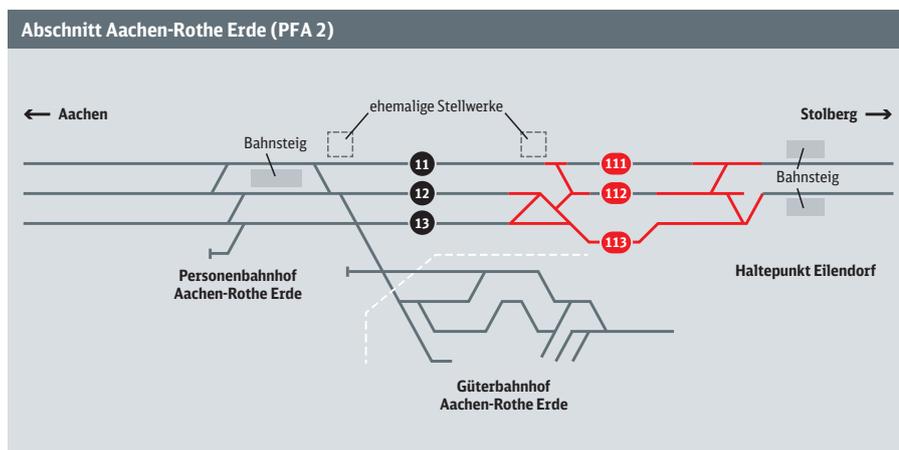
Im Abschnitt Aachen-Rothe Erde werden ebenfalls Überholmöglichkeiten für Güterzüge geschaffen. Hierzu wird Gleis 13 um circa 1.700 Meter verlängert. Die Verlängerung erfolgt im Be-

reich des ehemaligen Gleises, das bis Mitte der 90er Jahre in Betrieb war. Die Gleisverlängerung bedingt auch die Anpassung eines Kreuzungsbauwerks (Brücke der Bahnstrecke über ein Bahnhofsgleis). Zudem sind im Abschnitt Aachen-Rothe Erde Anpassungen der Oberleitung sowie der Leit- und Sicherungstechnik notwendig.

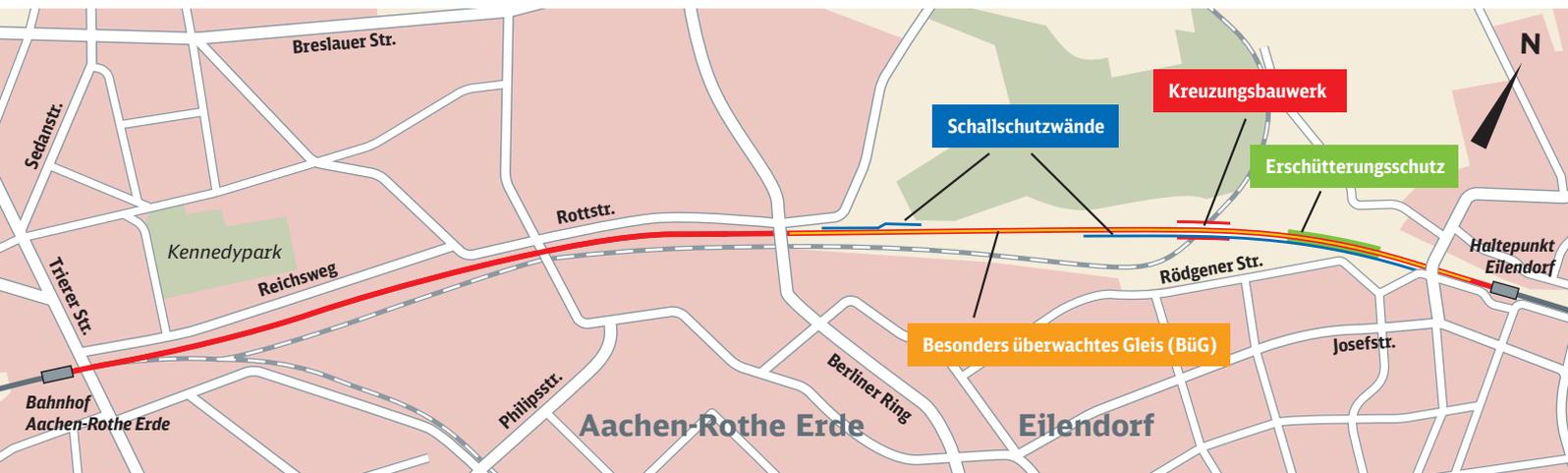
Schall- und Erschütterungsschutz gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)



Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen in den Abschnitten Eschweiler und Aachen-Rothe Erde hat die schalltechnische Untersuchung ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.



Im Abschnitt Aachen-Rothe Erde (Stadtbezirk Eilendorf) sind Schallschutzwände auf einer Länge von rund 1.000 Metern geplant. Die Eingriffe in private Grundstücke wurden dabei minimiert, so dass bei wenigen Grundstücken nur eine vorübergehende Inanspruchnahme an der Grundstücksgrenze erforderlich ist. Als weitere aktive Schutzmaßnahme kommt das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) zum Einsatz. Dabei werden die Schienen auf Schallabstrahlung durch Unebenheiten geprüft und bei Bedarf geschliffen. Dieses Verfahren reduziert den Lärm dauerhaft um drei Dezibel. Das BüG ist auf den Fernverkehrsgleisen auf einer Gesamtlänge von rund 1,6 Kilometern geplant.



Ergänzend besteht in den Abschnitten Eschweiler und Aachen-Rothe Erde in Teilbereichen ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster).

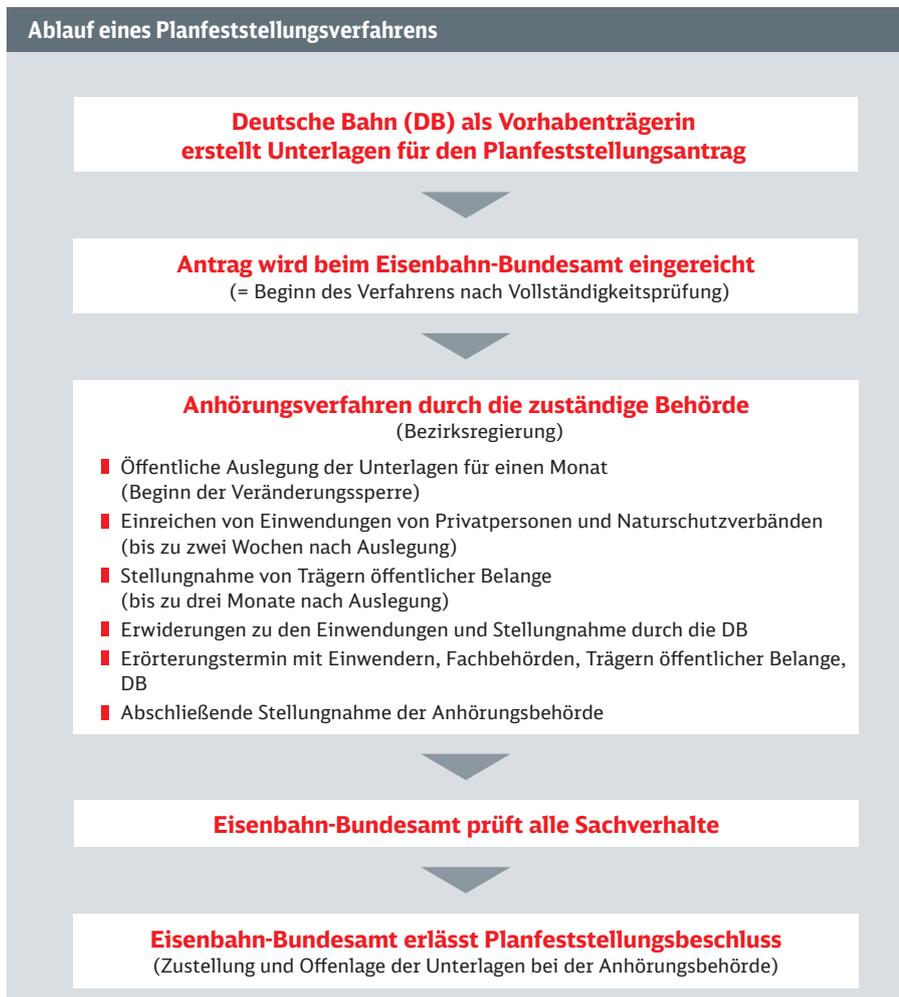
Neben den Vorkehrungen für den Schallschutz sind im Abschnitt Aachen-Rothe Erde Maßnahmen zum Erschütterungsschutz geplant. In einem Bereich von rund 200 Metern Länge ist der Einbau

hochelastisch beschlter Schwellen vorgesehen.

Das Planfeststellungsverfahren

Vor der Umsetzung der geplanten Maßnahmen steht ein förmliches Verwaltungsverfahren – das sogenannte Planfeststellungsverfahren. Für das aus zwei Abschnitten bestehende Projekt

werden demnach zwei Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Hier werden alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange und Interessen gesammelt und gegeneinander abgewogen. Auf Basis dieses Abwägungsprozesses wird ein Beschluss erlassen, durch den der Bauherr das Recht erhält, die geplanten Maßnahmen umzusetzen. Danach werden die Bauleistungen im internationalen Wettbewerb ausgeschrieben und vergeben.



Ausblick

Die Einleitung der Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt erfolgt Mitte 2014. Bei einem normalen Verlauf des Planfeststellungsverfahrens sowie des anschließenden Vergabeverfahrens ist frühestens 2018 mit dem Baubeginn zu rechnen.

Impressum

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

Fotos:
Ronald Klemm (Titel, S. 3)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Juli 2014

Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union – Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

