

BETUWE – LINIE

ABS 46/2 EMMERICH – OBERHAUSEN

ERLÄUTERUNGSBERICHT

ZUM INTEGRATIONSKONZEPT DER SCHALLSCHUTZWÄNDE (SSW)

IM STADTUMFELD DER HANSESTADT EMMERICH AM RHEIN

Grundsätzliche Zielsetzung des Konzeptes

Ziel des ganzheitlichen Integrationskonzeptes ist eine ruhige, nachhaltige und anwohnerorientiert gestaltete Schallschutzwand. Material- und Farbwahl und Begrünung der Wände sollen dazu dienen, sich in die jeweiligen Ortsbereiche besser einzufügen und damit zu einer höheren Akzeptanz bei den Bürgern beizutragen.

Sandfarbene Betonelemente, lichtgraue ALU-Elemente mit anthrazitfarbenen Pfosten, im Wechsel mit transparenten Ortsfenstern, Gabionen (wie z.B. in der Kurve am "Großen Wall") sowie roten Fluchttüren verleihen dieser „neuen Stadtmauer“ eine lebendigere Wandgestaltung. Die regionale Backsteinarchitektur korrespondiert in farblicher Hinsicht mit der örtlichen Wandidentität. Im Bereich der Eisenbahn-Überführungen (EÜ) sowie in anderen Engstellen werden aus technischen Gründen Aluminiumwände mit versetzt angeordneten Sichtfenstern ("Ortsfenster") eingebaut.

Kosteneinsparungen (z.B. bei den Pfahlgründungen), unter anderem durch die Verwendung von Beton-Großelementen von bis zu 7,50 m Länge, sollen auch den Einsatz innovativer schall- und schwingungsreduzierender Produkte möglich machen. Dazu zählen niedrige Schallschutzwände (nSSW), feste Fahrbahnen mit Schienenstegdämpfern (SSD), Schienenstegabsorber (SSA) sowie Absorber-Matten im Gleis - besonders im Bereich der Haltepunkte .

Zur Akzeptanzförderung der Bürger, als Ausgleich für die städtebauliche Zäsur, ist eine intensive Begrünung der neuen Bauwerke durch Rankpflanzen (z.B.: Wilder Wein, Efeuarten, Heckenrosen und Alleebäume im Rhythmus) an den Betonwänden vorgesehen. An den ALU-Wänden dürfen keine Pflanzen hochranken, damit die regelmäßig notwendige Kontrolle durch die DB AG gewährleistet bleibt. Im ländlichen Außenbereich kann bei ausreichend großen Bahnflächen auch eine niedrigere Wand auf einer Böschung eine ortstypisch, sinnvolle Gestaltungsmöglichkeit sein. Dort, wo z.B. eine Ausgleichspflanzung möglich ist, soll die Natur wieder wachsen können und für einen Öko-Ausgleich sorgen.

Herangehensweise an die Aufgabe einer ortbildverträglichen Wandgestaltung :

- Akzentuieren: Die Ortsbedeutung durch „Ortsfenster“ (Sichtfenster) betonen
- Integrieren: Übernahme der umliegenden Materialstruktur (Materialidentität)
- Kaschieren: Minderung der optischen Störung durch intensive Begrünung
- Akzeptieren: Soziale Akzeptanz der SSW als Emissionsschutz für den Ort.

Konzeptbeschreibung - Abfolge der Gestaltungsschwerpunkte von Norden nach Süden

Elten, EÜ Lobither Straße / Haltepunkt Elten (Bild 1 + 1a)

Aluminiumwände (Lichtgrau) werden mit versetzt angeordneten Ortsfenstern im Bereich des Haltepunktes zur Stärkung einer notwendigen Sozialkontrolle sowie durch eine mit Tageslicht belichtete Aufenthaltszone beitragen. Pro Bahnsteig wird ein größerer Wetterschutzunterstand eingeplant. Die Alu-Element-Wände (Pfostenabstand 5,00 m) werden noch bis hinter das neue Unterführungsbauwerk EÜ Lobither Straße geführt. Der Zugang im Norden würde über die EÜ erfolgen.

Begründung

Im Bereich Lobither Straße beherrscht das öffentliche Leben das Bahnumfeld. Von hier aus sollte auch ein direkter Bahnsteigzugang erfolgen. Durch Alleerpflanzung auf der Westseite würde der neue Haltpunkt auch örtlich markant integriert. Auf der Ostseite können die Anwohner in ihren Gärten die Wand mit größeren Baum- und Strauchpflanzungen eingrünen und dadurch kaschieren.

Hüthum, EÜ Eltener Straße (Bild 2)

Übergang von sandfarbenen Betonwänden auf leichtere ALU-Wände mit anthrazitfarbenen Pfosten sowie versetzt / linienförmig angeordneten "Ortsfenstern" auf dem Überführungsbauwerk.

Begründung

In diesem Kreuzungsbereich einer Hauptverkehrsader für Hüthum ist eine optische Verbindung der Ortsteile durch "Ortsfenster" zu akzentuieren. Auch wenn Autofahrer und Fußgänger, durch den Sichtwinkel bedingt, nicht direkt nach gegenüber schauen können, so überwiegt doch die Transparenz im Brückenbereich, was aus Sicht der Bürger und Autofahrer der Wand den schweren, undurchdringlichen Eindruck nimmt.

BÜ Felix-Lensing-Straße (Bild 3)

Dieser Bahnübergang wird komplett geschlossen. Ersatz bietet das Bauwerke EÜ Eltener Strasse. Die Wandbereiche der sandfarbenen Betonwände werden mit Allein- und Rankpflanzungen komplett begrünt.

EÜ Ingenkampstraße (Bild 4)

Übergang von sandfarbenen Betonwänden mit anthrazitfarbenen Pfosten auf leichtere ALU-Wände mit versetzt angeordneten "Ortsfenstern" auf dem Überführungsbauwerk. Im Bereich der Betonwände werden diese durch intensive vorhandene und neu zu pflanzende Begrünung fast vollständig kaschiert.

Begründung

In dieser örtlichen Verbindung von Hüthum nach Laarfeld ist eine optische Verbindung der Ortsteile durch versetzte Ortsfenster sinnvoll. Auch wenn Autofahrer und Fußgänger, durch den Sichtwinkel bedingt, nicht direkt nach gegenüber schauen können, so überwiegt doch die Transparenz im Brückenbereich, was den Anwohnern den schweren, undurchdringlichen Eindruck dieser Schallschutzwand nimmt.

EÜ Kämpchenstraße (Bild 5)

In diesem kleinen Siedlungsbereich sollte die EÜ als Treffpunkt mit Wendepunkt mit mehr Sozialkontrolle ausgestaltet werden. Auch hier sind Ortsfenster wieder ein wichtiges Instrument für mehr Sozialkontrolle und der dadurch erhöhten Sicherheit für die Nutzer.

EÜ Borgheeser Weg (Bild 6)

Versetzte Ortsfenster über der geplanten Straßen-, Geh- und Radwegunterführung sorgen für eine erhaltenswerte optische Verbindung der kleinteiligen Siedlung.

Begründung

In diesem gewachsenen ruhigen Siedlungsbereich sollte die EÜ als "Dorfstraße" ausgestaltet werden, um hier einen akzeptierten und sicheren Ort für die Bewohner zu schaffen. Nahegelegene Tennisplätze sowie der Sportplatz sorgen, neben dem entfernter gelegenen "Erlebnisbad Embricana", am Stadion Emmerich, für ein reichhaltiges Freizeitangebot mit notwendiger Verkehrserschließung, besonders für die Region Borghees.

EÜ 's-Heerenberger Straße (Bild 7)

Versetzt- / linienförmige Ortsfenster über der geplanten Unterführung sorgen für eine wichtige optische Verbindung der städtischen Siedlungsstruktur, nördlich des Stadttheaters, am Ende der Seufzerallee.

Begründung

In diesem städtischen Bereich herrscht Leben. Auch hier unterstützen Ortsfenster - im Wechsel mit Lichtgrauen ALU-Wandelementen - die gewachsene Sichtachse entlang der 's-Heerenberger Straße.

EÜ van-Gülpen-Straße (Bild 8)

Versetzt- / linienförmige Ortsfenster über die bereits vorhandenen Unterführung sorgen für eine wichtige optische Verbindung der städtischen Siedlungsstruktur an der Seufzerallee. Die angrenzenden Betonwände werden wieder durch Begrünung kaschiert.

Begründung

In diesem städtischen Bereich ist die Siedlungsstruktur dichter. Entlang des Verbindungsweges zwischen van-Gülpen-Straße und Großer Wall werden Gabionen als

Schallschutzwände geplant. Im Bereich des Parkstücks "**Großer Wall**" schaffen die Gabionenwände dadurch einen optisch gut integrierten Schallschutz entlang der Ausbaustrecke der Bahn.

EÜ-F Am Löwentor / Dederichstraße (Bild 9 – 11)

Versetzt- / linienförmige Ortsfenster über der geplanten Geh- / Radwegeunterführung sorgen für eine wichtige optische Verbindung zur Innenstadt.

Begründung

Die südlich der ausgebauten Bahnlinie angrenzenden Betonwände werden durch strukturierende Begrünung als "Stadtmauer" in die City integriert. Nördlich der Bahnlinie - im Bereich des Parks an der Seufzerallee / Gerhard-Storm-Straße - wird sich eine Gabionenwand als Lärmschutz sensibel in den vorhandenen Parkbereich integrieren.

EÜ Am Löwentor (Bild 12)

Versetzt- / linienförmige Ortsfenster über der geplanten Straßenunterführung sorgen für eine wichtige optische Verbindung von der B 8 (Bahnhof- / Reeser Straße) zur Innenstadt und zu den nördlichen Stadtteilen.

Der geplante neue Kreisel Bahnhofstr. / Ostwall (B 8) wird zu "einem Mosaiksteinchen" des ganzheitlichen Gestaltungskonzeptes für die städtebauliche Lärmschutzintegration.

Begründung

Der nördlich der Bahnstrecke neu entstehende Portalbereich "Am Löwentor" sollte mit einer entsprechenden städtebaulichen Geste dem Namen nach auch seine Identität geben.

Busbahnhof / Parkplatz Bhf Emmerich (Bild 13 – 14a)

Im Bahnhofsbereich (Parkplatz und Gebäude) wechseln sich, als große Einheit, lichtgraue und rote SSW-Flächen mit transparenten Sichtfenstern ab. Die Gebäudefassade sollte die Optik mit neuen Fassadenplatten aufnehmen.

Begründung

Als Corporate Identity (rot - weiß) von Emmerich sollte der Rahmen des Bahnhofsbereiches - Parkplatz und Bahnhofsgebäude - ein starkes visuelles Zeichen setzen.

Der Zugang zwischen Servicegebäude und Bahnsteigunterführung sollte unbedingt wieder überdacht werden. Das Bahnhofsentree ist die "Visitenkarte von Bahn und Stadt Emmerich".

EÜ Weseler Straße (Bild 15)

Lediglich auf der Südseite der Bahnstrecke - bedingt durch den Anbau eines neuen EÜ-Bauwerks - löst sich auch hier die Schallschutzwand im Unterführungsbereich in versetzt- / linienförmige Ortsfenster auf. Die Straßenunterführung hat einen Geh- und Radweg.

Begründung

Die Weseler Straße ist eine Ortsumfahrung für Lkw, die bedingt durch die Bauwerks- und Wandgestaltung, den Eindruck bekommen sollen, sie würden durch ein "Stadttor" fahren.

Vrasselt, BÜ Broichstraße (Bild 16 + 17)

Versetzte Ortsfenster wirken im derzeitigen Querungsbereich, optisch aufgelöst, also transparent.

Praest, BÜ von-der-Recke-Straße (Bild 18)

2 m hohe Schallschutzwände aus Aluminium- und Glaselementen.

Begründung

Die derzeitig noch befahrbaren Sichtachsen sollten für die Bürger, auch zur Akzeptanzförderung der neuen Wände, zumindest in Teilen, erhalten bleiben.

Praest, EÜ Praestsches Feld (Ersatzmaßnahme für BÜ Raiffeisenstraße) (Bild 19)

Versetzt- / linienförmige Ortsfenster über der geplanten Straßenunterführung mit erhöhter, einseitiger Geh- und Radwegkombination sorgen für eine wichtige optische Verbindung der Siedlungsstruktur.

Treppen und Rampen führen die Bahnnutzer aus der Straßenunterführung heraus auf die Bahnsteige des Haltepunktes Praest, die jeweils einen wettergeschützten Unterstand erhalten.

Haltepunkt Praest zw. EÜ Praestsches Feld und Raiffeisenstraße (Bild 20 + 21)

Im Haltepunktbereich, entlang des nördlich der Bahnlinie parallel verlaufenden Bahnweges, werden die Aluminiumwände (Lichtgrau) mit versetzt angeordneten Ortsfenstern, zur Stärkung einer notwendigen Sozialkontrolle sowie durch eine mit Tageslicht belichtete Aufenthaltszone beitragen. Die Wände sind im Bereich der Treppen- / Rampenabgänge geöffnet. Die ALU-Element-Wände (Pfostenabstand 5,00 m) werden auch auf der Südseite mit Ortsfenstern optisch "aufgelöst".

Begründung

In diesem Bereich beherrscht das öffentliche Leben den Bahnbereich. Durch ortstypische Kleinpflanzungen auf der Nordseite wird der neue Haltpunkt örtlich integriert. Auf der Südseite öffnet sich die Wand ebenfalls mit Ortsfenstern zur Reeser Straße hin.

EÜ Sulenstraße (Bild 22)

Die zwischen Raiffeisenstraße und Sulenstraße angrenzenden, streckenbezogenen, sandfarbenen Betonwände werden auch hier durch Begrünung kaschiert und dadurch sensibel in die kleinteilige Siedlungsstruktur integriert. Die Geh-, Radunterführung Sulenstraße verbindet, als BÜ-Ersatzmaßnahme, die östlichen Ortsteile von Praest.

Farb- und Materialangaben

Bahnhofsbereich Emmerich

Aluelemente im Wechsel: anthrazitfarbenen Pfosten (LOGO) / Lichtgrau, zwischen Fensterelementen.

Schallschutzwand Beton

Beige / rötlich eingefärbte Wand mit horizontal verlaufender Lava- / Ton-Vorsatzschale

Schallschutzwand Aluminium

Lichtgrau auf Brücken-, Trog-, Bahnsteig-BW sowie ehemaligen Bahnübergängen

Gabionen

verzinkte Drahtkörbe mit mittelgrauen / beige oder rötlichfarbenen geschichteten Steinschüttungen

Haltepunkte:

Niedrige Schallschutzwände (nSSW), Schienenstegdämpfer (SSD), Schienenstegabsorber (SSA), Absorber-Matten zwischen den Gleisen. Sozialkontrolle durch Fenster ("Lichtblicke").

Zugangstüren (Fluchttüren)	Verkehrsrot RAL 3020
Pfosten	Anthrazit
Fenster	Neutral-klar
Profile	Edelstahl