

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

große Infrastrukturprojekte wie die Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen

benötigen in ihrer Komplexität und Vielschichtigkeit ein hohes Maß an Information und Kommunikation. Aus diesem Grund bemüht sich die Deutsche Bahn, die Bürger stets frühzeitig über die Planungen zu informieren und in einen konstruktiven Dialog mit ihnen zu treten.

In der aktuellen Ausgabe erläutern wir Ihnen daher zentrale Aspekte der Projektplanung: So informiert nebenstehender Artikel über Ablauf und Ziele von Erörterungsterminen. In diesem Zusammenhang erklären wir Ihnen zudem das „Einwendungsmanagement“, also den Umgang mit den von der Bevölkerung zahlreich eingereichten Einwendungen zu der Planung der DB ProjektBau. Ein weiteres Thema dieses Newsletters ist die Schallschutzplanung entlang der Ausbaustrecke.

Wichtige Informationsinstrumente sind auch Bürgersprechstunden, im Rahmen derer individuelle Fragen geklärt werden können, sowie Informationsveranstaltungen. Rund 300 Anwohner und Interessierte besuchten die letzte Veranstaltung in Oberhausen zu den geplanten Maßnahmen im PFA 1.2 (Oberhausen-Sterkrade).

Auch das mobile Informationszentrum bietet weiter Gelegenheit, sich umfassend über das Projekt zu informieren. Aktuell gastiert die Ausstellung in Oberhausen.



Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich-Oberhausen



Planung auf dem Prüfstand

In zahlreichen Abschnitten steht die Erörterung der Planungsunterlagen an. Ein guter Anlass, die wichtigsten Aspekte dieses zentralen Elements der Planfeststellungsverfahren zu beleuchten.



Im gesetzlich geregelten Erörterungstermin werden alle Einwendungen und Stellungnahmen der Bahn diskutiert.

Zu Beginn des formalen Verwaltungsverfahrens, dem Planfeststellungsverfahren, reicht die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Nach Prüfung und Einarbeitung von Änderungswünschen leitet das EBA sie an die zuständige Anhörungsbehörde – hier die Bezirksregierung Düsseldorf – weiter. Diese veranlasst die Offenlage der Unterlagen in den betroffenen Kommunen. Sowohl während der einmonatigen Offenlage als auch innerhalb der sich anschließenden zweiwöchigen Einwendungsfrist können die Bürger

ihre Einwendungen in das Vorhaben einbringen. Den Trägern öffentlicher Belange (TöB) wird von der Anhörungsbehörde nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz zur Abgabe ihrer Stellungnahmen eine Frist gesetzt, die drei Monate nicht überschreiten darf. Zu den Einwendungen und Stellungnahmen verfasst die Bahn dann jeweils Erwiderungen im Rahmen des in dieser Ausgabe ebenfalls vorgestellten „Einwendungsmanagements“. Nachdem die Anhörungsbehörde diese Erwiderungen geprüft hat, setzt sie einen Erörterungstermin an.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 02 | Einwendungsmanagement bei der DB ProjektBau | 04 | Ausstellung gastiert in Oberhausen |
| 03 | Schallschutzplanung entlang der Ausbaustrecke | 04 | Aktueller Projektstand |
| 04 | Dialog vor Ort | 04 | Impressum |

... weiter von Seite 1:

Planung auf dem Prüfstand

In dem Termin werden alle Einwendungen von betroffenen Bürgern sowie die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange diskutiert. Dem von der Bezirksregierung als Verhandlungsleitung festgelegten Ablauf folgend erläutern die Einwender und TöB in dem nicht öffentlichen Termin ihre Einwände und präzisieren diese. Um eine Einwendung aufrecht zu erhalten, ist eine persönliche Anwesenheit beim Erörterungstermin allerdings nicht erforderlich. Die Bahn erläutert ihrerseits die Planung sowie die Hintergründe. Zu einer Entscheidungsfindung kommt es in dem Erörterungstermin jedoch nicht. Die Bezirksregierung erstellt eine die Erkenntnisse aus dem Termin zusammenfassende Stellungnahme,

die sie an das EBA weiterleitet. Abschließend prüft das EBA alle Sachverhalte und erlässt den Planfeststellungsbeschluss, der auch eine Entscheidung über die im Erörterungstermin nicht erledigten Einwendungen trifft.

Hauptziele des Erörterungstermins sind somit zum einen, die Einwender umfassend zu informieren und möglichst Lösungen für einen Ausgleich etwaiger konträrer privater und öffentlicher Interessen zu finden. Durch den transparenten Vorgang soll die Akzeptanz des Vorhabens erhöht werden. Zum anderen soll durch die Feststellung aller Fakten eine tragfähige Informationsgrundlage für die Entscheidung des EBA geschaffen werden. ■



Dialog: wichtig bei der Planung

Einwendungsmanagement bei der DB ProjektBau

Im Planfeststellungsverfahren können Bürger und Träger öffentlicher Belange (TöB) ihre schriftlichen Einwendungen und Stellungnahmen in das Vorhaben bei der zuständigen Anhörungsbehörde einbringen. Für die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen ist dies die Bezirksregierung in Düsseldorf. Die Einwendungen werden dort gesammelt und im Anschluss vorsortiert an die DB ProjektBau übergeben. Der Eingang der Einwendungen wird nicht bestätigt.

Nach Eintreffen der Einwendungen bei der DB ProjektBau werden die Einwendungen zunächst katalogisiert, in einer Datenbank erfasst und einem Themenkatalog zugeordnet. Sofern sich eine Einwendung mit mehreren Aspekten des Vorhabens beschäftigt,

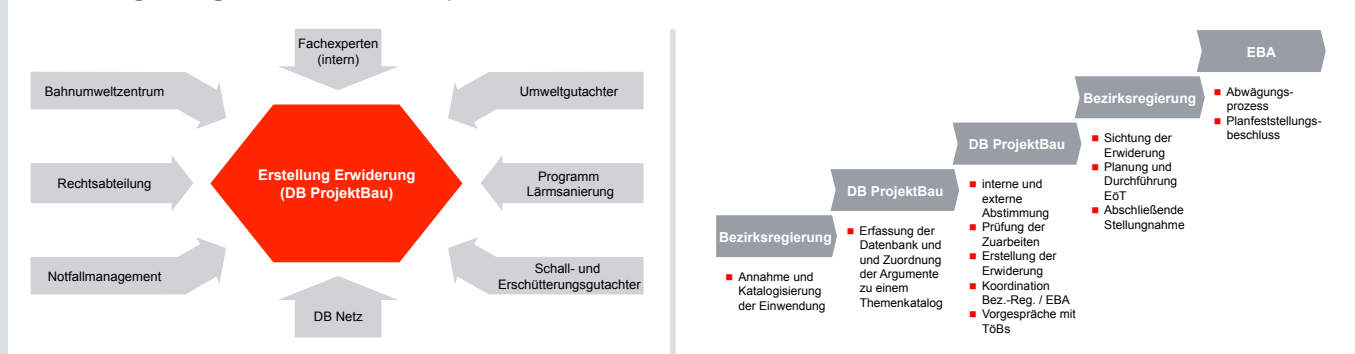
wird diese in einzelne Argumente unterteilt und entsprechenden Themenblöcken zugeordnet, beispielsweise den Themenblöcken „Schall“ oder „Grunderwerb“.

Anschließend beginnt ein komplexer Prozess zum Erstellen der Erwidern zu den jeweiligen Einwendungen. Dabei wird jede Erwidern und jeder Teilaspekt in intensiver interner sowie externer Abstimmung mit Fachexperten verfasst. Je nach Art der Einwendung arbeiten die Planer der DB ProjektBau beispielsweise mit Gutachtern für Umwelt- sowie Schall- und Erschütterungsschutz oder Experten des Bahnumweltzentrums, des Notfallmanagements und der Rechtsabteilung zusammen.

Die Erwidern unterliegen einem engmaschigen und zeitaufwendigen internen Qualitätsmanagement: Die Erwidern zu den in Argumenten aufgeteilten Einwendungen werden zunächst einer fachlichen Prüfung unterzogen. Dabei werden gegebenenfalls erneut Experten eingebunden.

In der zweiten Stufe findet sodann eine rechtliche Prüfung der Erwidern statt. Nach Abschluss der Prüfung übergibt die DB ProjektBau die Erwidern der Anhörungsbehörde. Diese prüft die Unterlagen ihrerseits und setzt als nächsten Verfahrensschritt den Erörterungstermin an. ■

Einwendungsmanagement bei der DB ProjektBau GmbH



Umwelt

Schallschutzplanung entlang der Ausbaustrecke



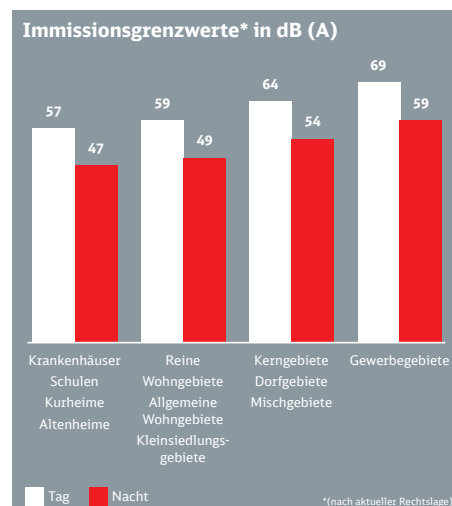
Aktive Maßnahme: der Bau von Schallschutzwänden

Das Thema Schallschutz hat bei der Deutschen Bahn Priorität, so auch bei der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen. Gezielte Maßnahmen zur Lärmvorsorge sind ein wichtiger Teil der Projektplanung und fester Bestandteil der Planfeststellungsverfahren.

Der Schutz vor Verkehrslärm ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Dieses verpflichtet die DB als Vorhabenträgerin, beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen eines Verkehrsweges sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären. Andererseits müssen Kosten und Nutzen dabei in einem angemessenen Verhältnis stehen.

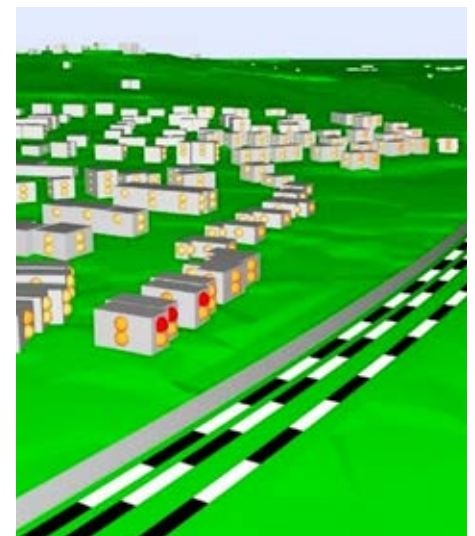
In der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) ist geregelt, dass zum Schutz der Nachbarschaft der Beurteilungspegel bestimmte Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten darf. So müssen sowohl für den Tag (6 bis 22 Uhr) als auch für die Nacht (22 bis 6 Uhr) abhängig vom Gebiet (Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet) bestimmte Grenzwerte eingehalten werden.

Die Ermittlung der Schallimmissionen erfolgt anhand einer gesetzlich vorgeschriebenen Berechnungsvorschrift, die in der 16. BImSchV verankert ist. Für Planfeststellungsverfahren werden die Berechnungen im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung von unabhängigen Gutachtern durchgeführt. Mit dieser Untersuchung wird die Lärmbelastung für die Anwohner ermittelt und dargestellt. Die Werte werden für den Ist- und den Prognosefall, mit und ohne Ausbaumaßnahme geprüft.



Zur Erstellung der schalltechnischen Untersuchung sichten die Gutachter zunächst die Planungsunterlagen sowie Bebauungspläne und Geländedaten. Zudem finden eingehende Ortsbesichtigungen mit Fotodokumentationen statt.

Sämtliche Daten werden in ein digitales 3-D-Berechnungsmodell eingespeist. Die Berechnung des Schalls, der von der Strecke ausgeht, berücksichtigt verschiedene Parameter: zum Beispiel die Art der Züge, ihre Länge, die Geschwindigkeit und die Bauart der Bremsen. Berechnungsbasis ist nicht die heutige Situation, sondern die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrserwartung. Also wird die zu erwartende Verkehrszunahme bei den Lärmvorsorgemaßnahmen bereits berücksichtigt. Ausgehend von den Schallemissionen wird die Lärmbelastung für jeden potenziell Betroffenen individuell berechnet. Im Rahmen der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen kann sich jeder Anwohner über die Ergebnisse der Berechnung detailliert informieren.



Beispiel eines digitalen 3-D-Berechnungsmodells

Auf Grundlage der zu erwartenden Schallimmissionen werden Art und Umfang der Lärmvorsorgemaßnahmen entlang von Neu- und Ausbaustrecken geplant. Zu unterscheiden sind dabei grundsätzlich aktive und passive Schallschutzmaßnahmen. Aktive Maßnahmen vermindern den Schall an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg zum Immissionsort. Beispiele sind Schallschutzwände oder das

Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter ...

... weiter von Seite 3:

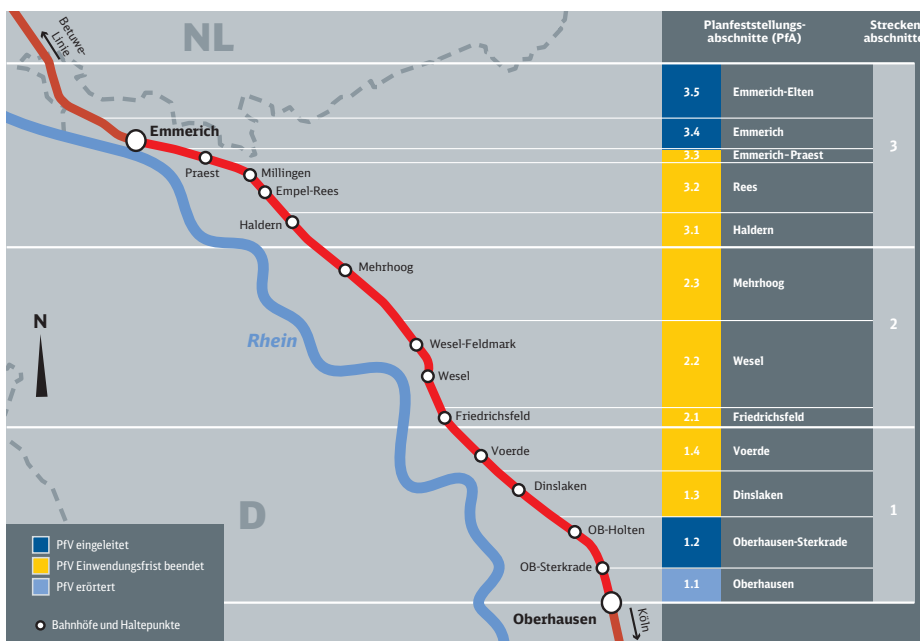
Schallschutzplanung entlang der Ausbaustrecke

besonders überwachte Gleis (BüG). Passive Maßnahmen sind dagegen schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden. Beispiele sind der Einbau von Schallschutzfenstern oder von schallgedämmten Lüftern.

Grundsätzlich besteht ein Vorrang der aktiven vor den passiven Maßnahmen. Welche Lösung in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wird, ist das Ergebnis einer umfangreichen Variantenbetrachtung. ■

Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen

Aktueller Projektstand



Oberhausen

Dialog vor Ort



Rund 300 interessierte Bürger besuchten am 15. Januar 2014 die Informationsveranstaltung zu den Planungen im PFA 1.2 (Oberhausen–Sterkrade). In konstruktiver Atmosphäre erläuterten der Projektleiter Stefan Ventzke und sein Team die Maßnahmen in diesem besonders komplexen Abschnitt und beantworteten Fragen hierzu.

Auf einer Länge von rund sieben Kilometern verläuft die Strecke durch die Ortsteile Sterkrade und Holten, bis an die Stadtgrenze Dinslaken. Südöstlich des Bahnhofs Sterkrade ist – beidseitig der bestehenden Gleise – je ein neues Gleis geplant. Nordwestlich des Bahnhofs wird nur ein zusätzliches Gleis gebaut. Zudem ist auf Höhe der Gartroper Straße der Ausbau der bestehenden Strecke zum Güterbahnhof Oberhausen-West vorgesehen.

Große Zustimmung fand der angedachte Umbau des Bahnhofs Sterkrade und die Erneuerung der Bahnsteige im Haltepunkt Holten. Auf ein weniger positives Echo stieß hingegen, dass die Autobahnbrücke an der Weseler Straßen entgegen der ursprünglichen Planung nun doch abgerissen und neu gebaut werden muss. Sie ist nicht breit genug für das neue Gleis. Die EÜ „Schmachtendorfer Straße“ muss für das zusätzliche Gleis lediglich erweitert und somit nicht neu gebaut werden. Die heute entlang der Strecke vorhandenen Bahnübergänge werden im Zuge des Streckenausbaus beseitigt und überwiegend durch Brückenbauwerke ersetzt. Die ersten Arbeiten können circa ein- einhalb Jahre nach dem Planfeststellungsbeschluss beginnen. ■

Ausstellung gastiert in Oberhausen



Bis Ende April ist das mobile Informationszentrum in Oberhausen. Neben spannenden Aspekten und Hintergründen zum Gesamtprojekt erwartet die Besucher auch ein breites Angebot an Broschüren und Infomaterialien zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten.

Impressum

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Königstraße 57
47051 Duisburg
www.dbprojektbau.de

Kontakt

Julia Rübsam
Referentin Marketing und Kommunikation
Telefon: 0203 3017-2799
Mail: dbprojektbau-west@deutschebahn.com
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos

Julia Rübsam (S. 1 links, oben; S. 4 oben, rechts), livestockimages (S. 1 oben, Mitte), Lothar Mantel (S. 2 und S. 3 oben, links), Obermeyer Planen+ Beraten (S. 3 rechts), Kerstin Nabers (S. 4)