

# NEO Newsletter Emmerich-Oberhausen

Nr. 1 | 2015

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich-Oberhausen

## Editorial

**Liebe Leserinnen und Leser,**

es ist gute Tradition zum Jahreswechsel einmal innezuhalten – einen Blick

zurückzuwerfen auf das, was wir geschafft haben. Mit unserer Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen sind wir 2014 ein gutes Stück vorangekommen.

Wir haben die ersten Erörterungstermine durchgeführt und inzwischen alle zwölf Planfeststellungsabschnitte offengelegt. Wir haben ein neues Informationszentrum für Sie eröffnet und eine regelmäßige Bürgersprechstunde mit unseren Projekt Ingenieuren angeboten. Wir haben aber auch kritische Themen angepackt und beispielsweise das Thema Sicherheit gemeinsam mit den Feuerwehren vor Ort besprochen und nach möglichen Lösungswegen gesucht. 20 Termine haben dazu seit 2012 stattgefunden.

Der Jahreswechsel ist auch die Zeit der kritischen Betrachtung dessen, was wir verbessern wollen. Wir haben in vielen Gesprächen mit Ihnen festgestellt, dass wir unsere Arbeit besser erklären müssen: was wir tun und vor allem, warum wir es tun. Das haben wir uns für 2015 vorgenommen. Nehmen Sie uns beim Wort und stellen Sie uns die Fragen, die Sie bewegen. Nutzen Sie die Angebote, mit uns in Kontakt zu treten – sei es im Informationszentrum, bei Veranstaltungen oder per E-Mail.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien ein glückliches Jahr 2015



Stefan Ventzke  
Projektleiter Ausbaustrecke  
Emmerich-Oberhausen



Einwendungsmanagement

## Jedes Argument zählt

In den letzten zweieinhalb Jahren hat die Bahn ihre Planungen für den Ausbau der Strecke Emmerich-Oberhausen in zwölf Planfeststellungsabschnitten öffentlich ausgelegt. Die Offenlage ist Teil des Planfeststellungsverfahrens und gibt den Bürgerinnen und Bürgern, aber auch den Trägern öffentlicher Belange (TÖB), die Möglichkeit, ihre Ideen und Vorstellungen ins Verfahren einzubringen oder den Planungen zu widersprechen. Was passiert aber mit den sogenannten Einwendungen, wenn sie im Rathaus der Kommune oder bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingegangen sind?

**B**is zu 70 Ordner mit Einwendungen bekommt die Deutsche Bahn von der Bezirksregierung für einen einzigen Planfeststellungsabschnitt übergeben. Insgesamt liegen für elf von zwölf Planfeststellungsverfahren rund 9.000 Einwendungen vor. In der Regel werden in jeder Einwendung gleich mehrere Argumente angeführt: In den bislang sieben bearbeiteten Planfeststellungsabschnitten ist eine stattliche Anzahl zusammen gekommen – allerdings wiederholen sich inhaltlich viele Argumente. „Wir prüfen jedes einzelne Argument auf Machbarkeit und beantworten es schriftlich“, so Raffaella Imperatrice-Stegemann, Leiterin des Teams für öffentlich-rechtliche Angelegenheiten.

Daran arbeiten nicht nur 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ProjektBau, sondern auch noch einmal doppelt so viele externe Ex-

perten: Gutachter, Planungsingenieure und Juristen. „Häufig sind die in den Argumenten aufgestellten Forderungen der Bürgerinnen und Bürger wegen des geltenden Rechts leider nicht realisierbar“, so Imperatrice-Stegemann. „Das verursacht oft Enttäuschungen. Aber letztlich entscheidet nicht die Bahn, was umgesetzt wird und wie die Planungen realisiert werden. Das entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde der Eisenbahnen des Bundes, nachdem im Erörterungstermin die Argumente ausgetauscht und diskutiert wurden.“

Was passiert aktuell in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten (PFA)?

■ Die Erörterungstermine für die PFA 1.1 (Oberhausen) und 3.1 (Haldern) haben stattgefunden. Für den PFA 1.1 ist das sogenannte

*Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...*



... weiter von Seite 1:  
Jedes Argument zählt

„Deckblatt“ mit den Planänderungen der Bezirksregierung übergeben worden. Das Deckblatt für den PFA 3.1 wird derzeit von der Deutschen Bahn erarbeitet.

- Für die PFA 3.3 (Emmerich-Praest), PFA 1.4 (Voerde) und PFA 1.3 (Dinslaken) hat die Bahn die Einwendungen geprüft, beantwortet und an die Bezirksregierung Düsseldorf zurückgeschickt. Als nächsten Schritt wird die Bezirksregierung als zuständige Anordnungsbehörde die Erörterungstermine festsetzen. Der Termin für den PFA 3.3 findet voraussichtlich im ersten Quartal 2015 statt.
- Die Erwidernungen zu den Einwendungen im PFA 2.3 (Mehrhoog) sind im Dezember 2014

abgeschlossen und die Unterlagen an die Bezirksregierung übergeben worden. Diese kann nun auch für diesen Abschnitt den Erörterungstermin vorbereiten.

- Die Einwendungen für den PFA 1.2 (Oberhausen-Sterkrade), den PFA 2.1 (Friedrichsfeld) und den PFA 3.2 (Rees) werden derzeit von der Deutschen Bahn bearbeitet.
- Sämtliche Einwendungen, die zum PFA 3.4 (Emmerich-Stadt) eingegangen sind, liegen noch vollständig bei der Bezirksregierung. Ein erster Teil der Einwendungen zum PFA 2.2 (Wesel) sind der Bahn seitens der Bezirksregierung übergeben worden. ■



Eine Grafik zum aktuellen Projektstand, weitere detaillierte Informationen und einen Einleger zum Thema „Einwendungsmanagement“ finden Sie als Downloads auf der projekteigenen Webseite unter [www.emmerich-oberhausen.de/downloads.html](http://www.emmerich-oberhausen.de/downloads.html).

Umstellung Stromsystem

# Zugverkehr ohne Grenzen

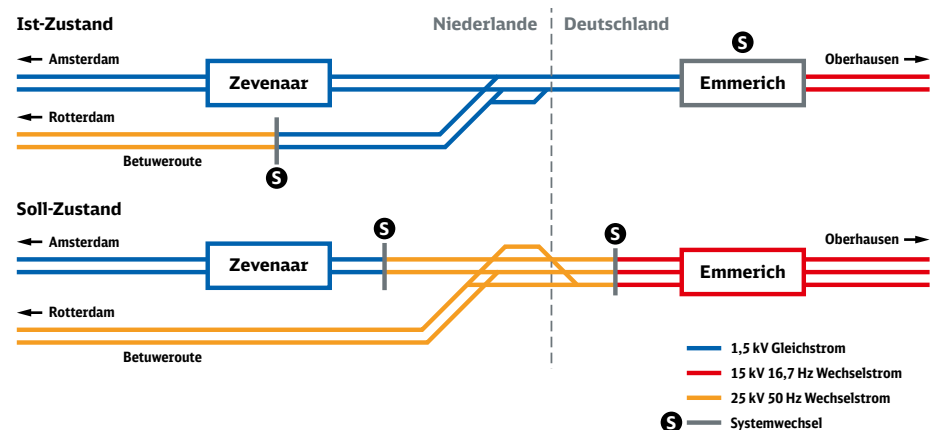
Wenn ein Zug die Grenze zweier Länder passiert, geschieht dies für den Außenstehenden stets unauffällig und reibungslos. Doch hinter den Kulissen sind für den grenzübergreifenden Verkehr technische Anpassungen erforderlich – dazu zählt auch der Wechsel von einem Stromsystem in ein anderes.

Die Züge in Deutschland und in den Niederlanden werden durch unterschiedliche Stromsysteme angetrieben. Die Deutsche Bahn betreibt ein Stromsystem, in den Niederlanden gibt es sogar zwei verschiedene Systeme, die sich beide vom deutschen System unterscheiden. Das führt dazu, dass Güterzüge aktuell auf der niederländischen Betuweroute von Rotterdam kommend bis Emmerich gleich zweimal das Stromsystem wechseln müssen (siehe Grafik). Dies soll künftig einfacher werden. Für den genannten Abschnitt wird es in Zukunft nur noch zwei unterschiedliche Systeme geben, damit während der Fahrt nur noch ein Stromsystemwechsel auf der Güterzugstrecke erforderlich ist. Dieser findet dann rund fünf Kilometer vor der niederländischen Grenze auf deutscher Seite statt. Die Umstellung vereinfacht den grenzüberschreitenden Verkehr zur niederländischen Betuweroute. Die Vorteile für den Betrieb der Güterzüge: Da die Züge nur noch für zwei Stromsysteme ausgerüstet sein müssen, ist weniger technische Ausstattung notwendig. Das reduziert Wartungsarbeiten und Anschaffungskosten.

tem vor. Kurz vor dem Übergang in das andere Stromsystem kommt der Zug dann in einen „neutralen Bereich“, in dem er im Regelbetrieb nur mit Schwung, aber ohne Stromversorgung rollt. Auf diesen knapp 450 Metern stellt das Triebfahrzeug dann auf das vorgeinstellte Stromsystem um.

Für die Anpassungen werden die Oberleitungen in den entsprechenden Bereichen neu

gebaut. Die Bauarbeiten beginnen voraussichtlich im April 2015 mit vorbereitenden Maßnahmen. Die Oberleitungen für die beiden bestehenden Gleise auf der deutschen Seite werden nacheinander umgebaut, die Inbetriebnahme für das erste Gleis ist im Juli 2016 und für das zweite Gleis im Oktober 2016 geplant. Beim Bau des dritten Gleises wird die Anpassung direkt berücksichtigt. ■



Die Umstellung der Stromsysteme bezieht sich auf die Strecke zwischen Rotterdam und Emmerich. Auf dem Ast in Richtung Amsterdam erhöht sich die Anzahl der Stromwechsel nach der Anpassung, was jedoch aufgrund des deutlich niedrigeren Verkehrsaufkommens dieser Strecke vernachlässigbar ist. Das Gleichstromsystem soll in den Niederlanden insgesamt durch das Wechselstromsystem ausgetauscht werden.

Bauherrenvertreter Reiner Landgraf im Interview

# Schranken abbauen

**Herr Landgraf, Sie sind Bauherrenvertreter für die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen. Jeder private „Häuslebauer“ weiß, wie umfangreich bereits der Bau eines Einfamilienhauses ist. Wie sehr unterscheidet sich im Vergleich dazu Ihr Arbeitsgebiet?**

Ich denke, dass die Komplexität einen großen Unterschied ausmacht: Im Projekt werden unter anderem auf 73 Kilometern ein drittes Gleis gebaut, Schallschutz realisiert und 55 Bahnübergänge beseitigt und durch Unterführungen und Brücken ersetzt. Dafür stehen uns rund 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Zum Vergleich: Damit könnte man rund 6.000 Einfamilienhäuser bauen. Aber die technischen Anforderungen, die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Komplexität der Planungen lassen sich in unserem Großprojekt kaum mit dem Bau eines Hauses vergleichen. Die große Anzahl der Beteiligten und die Terminabhängigkeiten im Gesamtvorhaben unterscheiden sich ebenfalls deutlich.

**Beruflich setzen Sie auf Schiene & Steine, auf Bagger & Bauen. Wie sieht es denn privat aus?**

**Als Kind: Lego oder Märklin?**

Lego und Fleischmann – das wurde von den älteren Geschwistern bereits vorgegeben.

**Bei der Musikauswahl: Rolling Stones oder The Beatles?**

Na, beides natürlich und alles, was sonst noch gut ist.

**In den Ferien: Urlaub in der Blockhütte oder im Iglu?**

Eher die Blockhütte – die taugt als gemütliche Basis zum Wandern und Skifahren.

**Im Museum: Skulptur oder Gemälde?**

Gemälde finde ich ausdrucksstärker.

**Bei berühmten Bauwerken: Schiefer Turm von Pisa oder Eiffelturm?**

Als bekennender Paris-Fan, auf jeden Fall der Eiffelturm.

**Im TV: Flintstones oder Simpsons?**

Altersbedingt eher die Familie Feuerstein. ■

**Was ist Ihre Kernaufgabe im Projekt?**

Ich bin für die Beseitigung der Bahnübergänge (BÜ) und den Neubau der Ersatzmaßnahmen zuständig. Als Bauherr „bestelle“ ich innerhalb des DB-Konzerns bei der DB ProjektBau beispielsweise die Planung und Umsetzung der neuen Straßenüberführung Baumannstraße in Emmerich – eine der ersten großen Vorabmaßnahmen entlang der Strecke. Dabei achte ich insbesondere darauf, dass Qualität, Kosten und Termine eingehalten werden.

**Stichwort Kreuzungsbauwerke: Warum werden sämtliche BÜ beseitigt?**

Schon heute sind viele BÜ mehr als zehn Stunden am Tag geschlossen. Das wird in Zukunft



nicht besser. Deshalb schaffen wir Lösungen, die für die Anwohner ein kurzes und sicheres Kreuzen der Strecke möglich machen.

**Nicht jeder BÜ wird an gleicher Stelle eins zu eins ersetzt. Wie sehen die Ersatzlösungen aus?**

Wir nehmen im Rahmen des Projektes sehr viel Geld in die Hand und versuchen damit,

den größtmöglichen Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger zu erreichen. Das muss gleichzeitig

wirtschaftlich vertretbar sein, denn wir verbauen hier Steuermittel. Wir planen als Ersatz für 55 BÜ fast 40 Straßen- oder Eisenbahnüberführungen. Einige BÜ werden zwar geschlossen, aber durch Seitenwege an die nächste Möglichkeit zur Überquerung angebunden. Nur wenige BÜ werden ohne Ersatzmaßnahme beseitigt. Insgesamt gibt es kaum Fälle, bei denen man künftig mehr Zeit zur Querung einplanen muss.

**Und was ist das Ziel – nie wieder vor geschlossenen Schranken warten zu müssen?**

Genau. Keine Wartezeiten mehr für die Anwohner! Und zugleich erhöhen wir die Sicherheit, weil keine Gleise mehr betreten oder überfahren werden.

**Was halten die Bürgerinnen und Bürger von der Beseitigung der Bahnübergänge?**

In den Gesprächen vor Ort merke ich, dass sich viele Anwohner eine schnelle Beseitigung der Bahnübergänge wünschen. Aber natürlich gibt es auch Fälle, bei denen es andere Vorstellungen gibt. Wir erklären dann ausführlich unsere Planungen, aber auch die Sachzwänge, in denen wir uns bewegen. Und wo es machbar ist, verändern wir unsere Planungen, um die Ideen der Menschen zu berücksichtigen.

**Vielen Dank für das Gespräch. ■**



Meldung

## Neue Eisenbahnunterführung für Voerde

An der Eisenbahnüberführung (EÜ) Rahmstraße in Voerde entsteht als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang eine neue Unterführung für Radfahrer und Fußgänger. Die Bauarbeiten haben Ende Oktober 2014 begonnen. Die Baumaßnahmen inklusive des Baus einer barrierefreien Zugangsrampe, den die Stadt Voerde durchführt,

werden voraussichtlich bis Oktober 2015 andauern. Teilweise werden die Bauarbeiten auch während der nächtlichen Zugpausen stattfinden müssen, um den Zugverkehr nicht einzuschränken. Die Bahn bittet im Vorfeld alle betroffenen Anwohner für entstehende Unannehmlichkeiten um Verständnis. ■

++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ +++ MELDUNGEN +++ MELD



## Informationszentrum in Wesel neu eröffnet

Im Oktober 2014 hat die Bahn das projektbegleitende Informationszentrum in Wesel offiziell neu eröffnet. Vertreter von Bürgerinitiativen und Kommunen sind der Einladung der DB

ebenso gefolgt wie der Bürgermeister der Stadt Emmerich, Johannes Diks, und Birgit Nuyken, stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Wesel. Projektleiter Stefan Ventzke bekräftigte bei seiner Begrüßung den Wunsch, hier gleichermaßen einen Ort der Information und des Austausches zu schaffen. Daher ist nicht nur das Informationsangebot erweitert worden (z. B. Lärmpegelkarten und interaktive Karte zu den Bahnübergängen). An jedem zweiten Donnerstag eines Monats stehen außerdem Projekttechniker für eine Bürgersprechstunde zur Verfügung. Das Infozentrum ist immer donnerstags von 10 bis 12 Uhr und 13 bis 18 Uhr geöffnet.

## Diskussion im Turbo-Tempo

Beim sogenannten „Speed-Debating“ am 4. Dezember 2014 im Rathaus Hamminkeln

stellte sich Michael Teitzel, stellvertretender Projektleiter der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen, rund zwei Stunden lang den Fragen von 16 Schülerinnen und Schülern der örtlichen Heinrich-Meyers Realschule. „Was sind die Vorteile der Ausbaustrecke für Hamminkeln?“, „Wie werden die Schallschutzwände gestaltet?“, „Warum ist der Ausbau überhaupt notwendig – schließlich kostet er viel Geld?“. Die Schüler wurden in Gruppen aufgeteilt, denen jeweils fünf Minuten Zeit für Fragen und Antworten blieb, bevor sie wie beim Speed-Dating den Gesprächspartner wechseln mussten. „Die Schülerinnen und Schüler waren gut vorbereitet und haben kluge Fragen gestellt“, so Michael Teitzel. „Es hat großen Spaß gemacht, mit den Jugendlichen zu diskutieren. Es ist ein tolles Format – dabei mache ich immer wieder gerne mit!“ ■

++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ +++ MELDUNGEN +++ MELD

Planfeststellungsabschnitt 3.5

# Gutachter stellen fest: „Bergfußvariante“ ist umweltfreundlicher

Im März 2014 hatten sich die Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“, der Landesbetrieb Straßen.NRW sowie die Deutsche Bahn auf eine ergebnisoffene Prüfung der sogenannten „ten-Brink“-Variante für den Planfeststellungsabschnitt 3.5 in Emmerich-Elten geeinigt. Diese Variante sieht vor, die Trassen der Schiene und der Bundesstraße 8 zu tauschen, um den Eingriff in den Eltenberg zu minimieren.

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung hat Straßen.NRW die Ergebnisse der Variantenprüfung vorgelegt. Ebenso wie das von der Stadt Emmerich in Auftrag gegebene IVV-Gutachten kommt auch Straßen.NRW zu dem Schluss, dass die ten-Brink-Variante der Umwelt größeren Schaden zufügt. Zudem wäre der Bau einer Schienentrasse und einer neuen Bundesstraße doppelt so teuer wie die von der Bahn geplante Bergfußvariante. ■



## Impressum

### Herausgeber

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

### Kontakt

Kirsten Verbeek  
Sprecherin Großprojekte  
Kommunikation Infrastruktur  
Telefon: 0203 3017-2366  
Mail: dbprojektbau-west@deutschebahn.com  
www.emmerich-oberhausen.de

### Fotos

Lothar Mantel (S. 1 links; S. 3 Mitte), Kirsten Verbeek (S. 1 unten; S. 3 rechts oben; S. 4 links oben), Erhard Hehl (S. 4 unten)

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

