

## Editorial

### Liebe Leserinnen und Leser,

das Ausbauprojekt Emmerich–Oberhausen hat einen weiteren Meilenstein erreicht: Mitte Juni wurde der zweite Abschnitt des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Emmerich in Betrieb genommen. Damit wird nun der gesamte Zugverkehr zwischen der Landesgrenze und Oberhausen elektronisch gesteuert.



Erfreuliches gibt es auch zur Projektfinanzierung zu vermelden: Der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn haben mit der Unterzeichnung der Finanzierungsverträge den Weg frei gemacht für die Umsetzung der weiteren geplanten Maßnahmen.

Erheblich ausgebaut wurde auch noch einmal das Informationsangebot rund um das Projekt: Ab sofort finden Sie auf der neuen Website [www.emmerich-oberhausen.de](http://www.emmerich-oberhausen.de) alles Wissenswerte zu den Zielen, Hintergründen und einzelnen Maßnahmen des Projekts sowie aktuelle Informationen und Termine.

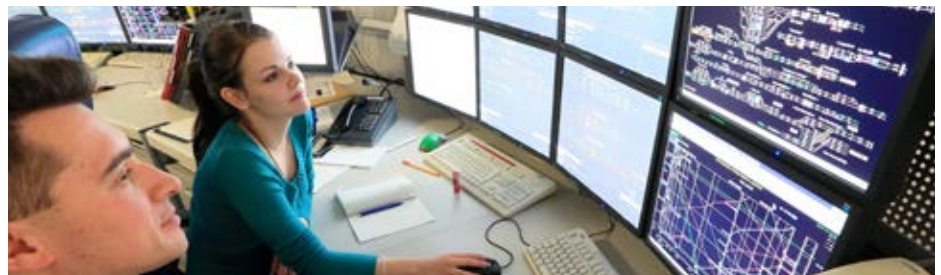
Zudem bereist eine multimediale Ausstellung in den kommenden Monaten die sieben Kommunen entlang der Strecke. Anwohner und Interessierte können sich hier anhand zahlreicher interaktiver Exponate und Infotafeln eingehend über die Maßnahmen informieren. Den Auftakt macht die Stadt Voerde, wo wir die Ausstellung am 17. Juli im Foyer des Rathauses gemeinsam mit Bürgermeister Leonhard Spitzer eröffnet haben.



Stefan Ventzke  
Projektleiter Ausbaustrecke  
Emmerich–Oberhausen

Elektronisches Stellwerk Emmerich

## Zweiter Abschnitt in Betrieb



Beim ESTW werden Weichen und Signale elektronisch gestellt und Strecken zentral gesteuert.

Mitte Juni 2013 wurde auch der zweite Abschnitt des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Emmerich in Betrieb genommen. Dieser umfasst die Strecke zwischen Oberhausen-Sterkrade und Wesel. Seit Inbetriebnahme der sogenannten zweiten Baustufe wird nun der gesamte Zugverkehr zwischen der deutsch-niederländischen Grenze über Emmerich bis nach Oberhausen elektronisch gesteuert. Die Steuerung des ESTW erfolgt von Emmerich aus.

Aus der Errichtung des ESTW ergeben sich viele Vorteile. Hierzu zählen neben dem Effizienzgewinn vor allem die Steigerung der Betriebsqualität und die Erhöhung der Zuverlässigkeit der Strecke. So wurden sämtliche Stellwerke auf der Strecke modernisiert, wodurch sich die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls deutlich verringert. Die Umstellung ist darüber hinaus auch die Basis für den Einbau des neuen europäischen Zugsicherungssystems ETCS Level 2 (European Train Control System). Bei ETCS Level 2 erfolgt ein kontinuierlicher

Zuginformationsaustausch zwischen den ETCS-Streckenzentralen und dem Fahrzeug über das Bahn-Mobilfunksystem GSM-R. Das Verfahren erleichtert den grenzüberschreitenden Verkehr, da es künftig europaweit eingesetzt werden soll. Dies ist Teil eines Gesetzespaketes der EU, um den Schienenverkehr in Europa zu harmonisieren und so wettbewerbsfähiger zu machen. Langfristig soll die neue Technik die heute europaweit noch 22 unterschiedlichen Zugsicherungssysteme ersetzen.

Voraussetzung für die ETCS-Technik ist GSM-R (Global System for Mobile Communications – Rail). Die Deutsche Bahn baut GSM-R auf 24.000 Streckenkilometern des bundesweiten Schienennetzes ein und ersetzt dort damit den bisherigen analogen Zugfunk. Durch diesen europäischen Standard im Bahnfunk wird die betriebliche Kommunikation weiter verbessert. So ist mittels GSM-R der gezielte Datenaustausch, beispielsweise zwischen einzelnen Zügen oder Fahrdienstleitern möglich. ■

## Inhalt

- |    |  |    |                               |
|----|--|----|-------------------------------|
| 02 | <b>Finanzierung für den Streckenausbau steht</b>   | 04 | <b>Aktueller Projektstand</b> |
| 02 | <b>Informationsangebot geht wieder auf Tournee</b> | 04 | <b>Meldungen</b>              |
| 03 | <b>Ramazan Dogan – zur Sicherheit vor Ort</b>      | 04 | <b>Impressum</b>              |

Aktuell

# Finanzierung für den Streckenausbau steht

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn haben am Mittwoch, dem 24. Juli 2013, die Finanzierungsverträge für den Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen unterzeichnet. Insgesamt rund 1,5 Milliarden Euro werden in den kommenden Jahren in das Projekt investiert. Davon trägt das Land Nordrhein-Westfalen 450 Millionen Euro. Der Bundesanteil beträgt rund 746 Millionen Euro, davon rund 51 Millionen Euro TEN-Mittel der EU. Die verbleibende Summe wird anteilig von Bahn und Dritten übernommen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer sagte hierzu: „Wir wollen mehr Güter von der

Straße auf die Schiene bringen. Mit dem Ausbau machen wir den mit Abstand wichtigsten Güterverkehrskorridor in Deutschland und Europa für die Zukunft fit.“

Durch den Ausbau erhöht sich nicht nur die Leistungsfähigkeit der Strecke für den Güterverkehr; es ergeben sich auch zusätzliche Kapazitäten für den Fernverkehr und das Nahverkehrsangebot der Region. Dies betonte Nordrhein-Westfalens Ministerpräsidentin Hannelore Kraft, sie bezeichnete die Unterzeichnung der Verträge als „Meilenstein für die nordrhein-westfälische Verkehrspolitik“. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der

Deutschen Bahn AG, zeigte sich ebenfalls erfreut über die Verträge: „Es ist wichtig, diese Verbindung zeitnah auszubauen, um die dringend benötigten Kapazitäten für den Güter- aber auch Personenfern- und -Nahverkehr zu schaffen. Wir freuen uns, dass der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen die Mittel für die Maßnahmen bereitgestellt haben.“

Parallel zu den Ausbaurbeiten werden auf allen drei Gleisen Maßnahmen des Erschütterungsschutzes und Schallschutzmaßnahmen für die Anwohner umgesetzt. Dabei entstehen entlang der Strecke Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 75 Kilometern. ■

Neue Ausstellung

# Informationsangebot geht wieder auf Tournee

Das neue Informationszentrum zur Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen macht das Projekt für Anwohner und Interessierte nicht nur umfassend erfahrbar, sondern auch interaktiv erlebbar: Anhand zahlreicher multimedialer Informationsmöglichkeiten können sich Besucher die Maßnahmen anschaulich erläutern lassen. So zeigt beispielsweise eine interaktive Karte die Gesamtstrecke mit allen zu beseitigenden Bahnübergängen samt Ersatzbauten im Detail. Die „Klangdusche“ über originalen Bahnsitzen liefert einen Audiobeitrag, der die wesentlichen Aspekte des Projekts zusammenfasst.

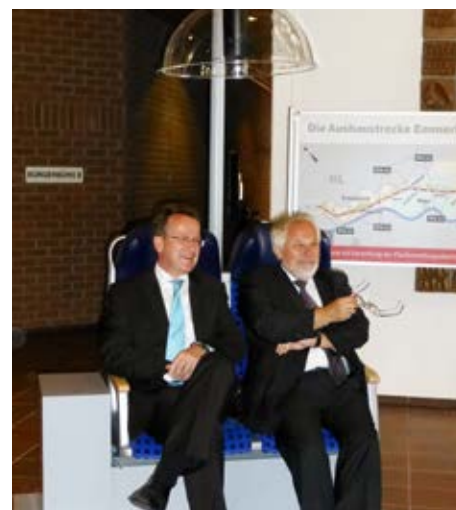
Ferner können sich die Besucher einen Film zum Thema Schallschutz ansehen und ein Stück Schallschutzwand im Querschnitt betrachten. Die ausgestellten neuen leisen Verbundstoffbremssohlen für Güterwagen können

sogar angefasst und ihr Gewicht kann mit dem der massiven alten und wesentlich lauterer Graugusssohlen verglichen werden. Das Prinzip der Blockverdichtung wird ebenfalls anhand eines Films anschaulich erklärt. Der interaktive Umweltexpress stellt zudem die vielseitigen Umweltschutzmaßnahmen der Bahn vor.

Insgesamt 17 Infotafeln geben darüber hinaus einen Überblick über das Gesamtprojekt, die Projektziele sowie die verschiedenen Maßnahmen des Projekts und erläutern die Vorteile für Anwohner und Bahnreisende. Auch die Themen Schall- und Erschütterungsschutz sowie Natur- und Umweltschutz werden eingehend veranschaulicht.

Eine Präsentation zu den wichtigsten Maßnahmen im jeweiligen Abschnitt, in dem die Ausstellung gastiert, sowie Broschüren und Informationsmaterialien zu allen Abschnitten runden das Angebot ab. Ein Team von Betreuern ist während der Öffnungszeiten für Rückfragen und Erläuterungen zur Ausstellung ansprechbar.

Um möglichst viele interessierte Bürgerinnen und Bürger zu erreichen, wird die Ausstellung in den kommenden Monaten durch die sieben Kommunen entlang der Strecke touren. Den Anfang macht die Stadt Voerde, wo die Ausstellung am 17. Juli im Foyer des Rathauses im



Projektleiter Stefan Ventzke und Voerdes Bürgermeister Leonhard Spitzer nehmen unter der Klangdusche Platz.

Beisein von Bürgermeister Leonhard Spitzer und Projektleiter Stefan Ventzke eröffnet wurde. Bis September gastiert die Ausstellung hier, anschließend wird sie in Rees und Emmerich zu sehen sein. ■



Das neu gestaltete Informationszentrum in Voerde.

## Die Öffnungszeiten des Informationszentrums sind:

Montag bis Mittwoch: 9–16 Uhr  
Donnerstag: 9–18 Uhr  
Freitag: 9–12 Uhr

Interview

# Ramazan Dogan – zur Sicherheit vor Ort

In der letzten Ausgabe des Newsletters haben wir das Team des Projektmanagements der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen mit seinen Zuständigkeiten und seiner Aufgabenverteilung vorgestellt. Diesmal blicken wir mit Ramazan Dogan weiter hinter die Kulissen und lassen uns von ihm seine Arbeit als Bauüberwacher erläutern:



*Herr Dogan, was sind die wichtigsten Aufgaben der Bauüberwachung?*

Zwei grundlegende Aspekte unserer Tätigkeit sind Kontrolle und Dokumentation. Wir überwachen auf der Baustelle, dass alle Arbeiten von den beauftragten Firmen in der vertraglich vereinbarten Qualität ausgeführt werden. Bei dieser Leistungskontrolle vergleicht die Bauüberwachung konstant den Ist- mit dem Sollzustand. So können wir eventuell auftretende Probleme frühzeitig erkennen und die Steuerung von Gegenmaßnahmen rechtzeitig übernehmen. Außerdem achten wir darauf, dass bei den einzelnen Maßnahmen der vorgesehene Zeitplan eingehalten wird. Dies ist ein wesentlicher Faktor auch hinsichtlich der Baukosten, die wir bei unserer Arbeit ebenfalls im Auge behalten müssen. Jede Verzögerung im Bauablauf bedeutet letztlich auch höhere Kosten.

*Und was verbirgt sich hinter der Dokumentation?*

Dies ist die zweite Hauptaufgabe der Bauüberwachung vor, während und nach der Bauausführung. Sie ist wichtig, um die einzelnen Bauprozesse später nachvollziehen zu können.

Hierzu führen wir unter anderem ein Bautagebuch, in dem der tägliche Arbeitsfortschritt dokumentiert wird. Beispielsweise wird festgehalten, wie viele Personen vor Ort waren, wie die Wetterverhältnisse waren und ob es Nachtragsleistungen gab. Dabei handelt es sich um Leistungen, die im Laufe des Bauprozesses erforderlich werden – zusätzlich zu den ursprünglich im Vertrag festgehaltenen. Diese Leistungen werden gesondert vergütet. Stößt man zum Beispiel beim Bau eines neuen Fundaments auf ein altes, das nicht in den Plänen eingezeichnet war, stellt die Beseitigung dieses alten Fundaments eine zusätzliche Leistung für die ausführende Firma dar. Dieser Nachtrag wird vom Projektmanagement beauftragt; wir überprüfen die Ausführung und die anschließende Rechnung hierzu.

*Wie sieht Ihre konkrete Arbeit als Bauüberwacher im Projekt Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen aus?*

Ich überwache die Ausführungen an Oberbau und Fahrbahn, also am Gleisbett und an den Gleisen, sowie im Bereich Konstruktiver Ingenieurbau. In der ersten Baustufe habe ich unter anderem beim Bau des Elektronischen Stellwerks Emmerich mitgewirkt; zum Beispiel bei der Prüfung und Vorbereitung der Abnahmen von Anlagen oder Anlagenteilen wie Weichen oder Signalkonstruktionen, sogenannten Signalauslegern. Ein weiterer Punkt war die Abnahme der Bewehrung, also der bautechnischen Verstärkung, von Fundamenten für Modulgebäude oder Signalkonstruktionen. Zurzeit bin ich hauptsächlich mit der Nachbereitung der Maßnahmen beschäftigt. Dazu gehört unter anderem, die während der Ausführung entstandenen Mängel zu dokumentieren, nachzuerfolgen und für deren Beseitigung zu sorgen. Im Zuge der erwähnten Kostenkontrolle prüfe ich zudem im Moment entsprechende Rechnungen. Einen Großteil meiner Arbeit macht der Schriftverkehr aus: intern, mit dem Projektmanagement und extern vor allem mit dem Eisenbahn-Bundesamt und den bauausführenden Firmen.

*Stichwort „Projektmanagement“: Wie lässt sich die Position der Bauüberwachung innerhalb des Projektteams beschreiben?*

Wir arbeiten in enger Abstimmung mit der Projektleitung. So ist es beispielsweise unsere Aufgabe, zu den regelmäßig stattfindenden Baubesprechungen mit den beteiligten Firmen und



Ein neuer Signalausleger wird eingebaut.

der Projektleitung einzuladen und diese zu protokollieren. Hier werden vor allem der Leistungsstand der Firmen und die Einhaltung der vereinbarten Termine kontrolliert. Zudem werden während des Baugeschehens auftretende Probleme erörtert und Lösungen dafür erarbeitet.

*Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter ...*

## Zur Person

Ramazan Dogan studierte Bauingenieurwesen, Schwerpunkt Konstruktiver Ingenieurbau, mit Weiterbildung zum Schweißfachingenieur. Seit Ende 2010 ist er als Bauüberwacher im Regionalbereich West bei der DB Projektbau in Duisburg tätig. Im Projekt Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen ist Ramazan Dogan für den Bereich Oberbau, Fahrbahn und Konstruktiver Ingenieurbau zuständig.



... weiter von Seite 3:

Ramazan Dogan – zur Sicherheit vor Ort

Die Bauüberwachung arbeitet also an der Schnittstelle zwischen dem Baugeschehen vor Ort und der Koordinierung der Betriebsabläufe? Richtig. Im Vorfeld der Ausführungen erstellen wir dafür beispielsweise eine sogenannte Betriebs- und Bauanweisung (Betra). Diese wird durch die DB Netz AG geprüft und an die zuständigen Fahrdienstleiter sowie an uns verteilt; danach verteilen wir die Betra an die zuständigen Unternehmen und melden die Arbeiten unter der zuständigen Betra Nummer beim zuständigen Fahrdienstleiter vor Ort an. Zusammen mit dem Sicherheitsplan dient die Betra dazu, die Sicherheit auf der Baustelle zu gewährleisten. Nach Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter weisen wir dann die Firmen an, in welchem Gleis sie arbeiten können. Der laufende Betrieb stellt dabei für alle am Bau Beteiligten eine besondere Herausforderung dar.

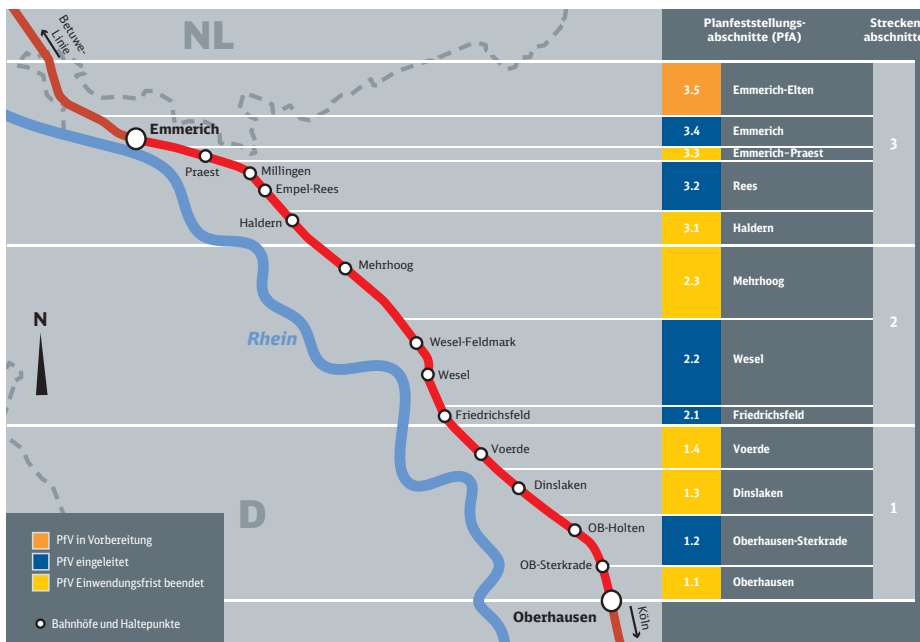
Bei den „Arbeiten unter dem rollenden Rad“ ist es unsere Aufgabe, die ausführenden Firmen so zu koordinieren, dass ein störungsfreier und vor allem gefahrenloser Betrieb gewährleistet wird. Bei unvorhergesehenen Ereignissen wie beispielsweise Bahnübergangsstörungen oder Kabelbeschädigungen sorgen wir dafür, dass die erforderlichen Gegenmaßnahmen schnell ergriffen werden.

Das heißt, die Bauüberwachung ist bei den Arbeiten stets dabei?

Ja, im Schnitt überwachen acht bis zehn Kollegen das jeweilige Baugeschehen. Neben unseren beiden Baubüros in Duisburg hatten wir in der ersten Baustufe hierfür extra ein Außenbüro in Elten und haben jetzt einen Baucontainer im Bahnhof Wesel eingerichtet. Auf diese Weise sind wir immer schnell vor Ort. ■

Ausbau- und Neubaustrecke Emmerich–Oberhausen

## Aktueller Projektstand



## Meldungen

### Bürgersprechstunde in Voerde

Im Rahmen der Bürgersprechstunde können Anwohner und Interessierte ihre individuellen Fragen an die Projekt-Mitarbeiter richten.

Die nächsten beiden Bürgersprechstunden finden statt am 8. August und 12. September 2013, jeweils von 16 bis 18 Uhr im Rathaus Voerde, Raum 304 (Rathausplatz 20, 46562 Voerde).

### Neue Projektwebsite

Ab sofort informiert die neue Website [www.emmerich-oberhausen.de](http://www.emmerich-oberhausen.de) anschaulich über alle Daten, Fakten, Ziele und Hintergründe des Projekts Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen. Interessierten stehen detaillierte Erläuterungen zu den geplanten Maßnahmen in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten und der zum Einsatz kommenden Technik zur Verfügung. Die Website stellt auch ausführlich die Maßnahmen der Bahn zu den Themen Schall- und Erschütterungsschutz sowie Umwelt- und Naturschutz vor.

In einem breit angelegten Service- und Downloadbereich finden Besucher Hinweise auf aktuelle Termine und Veranstaltung sowie eine Vielzahl an Informationsmaterialien zum Herunterladen.

### Newsletter bestellen

Haben wir Ihr Interesse für das Projekt geweckt? Wenn Sie weitere Ausgaben des kostenlosen Newsletters erhalten möchten, können Sie NEO unter [www.emmerich-oberhausen.de](http://www.emmerich-oberhausen.de) abonnieren. Natürlich können Sie den Newsletter jederzeit wieder abbestellen.

## Impressum

### Herausgeber

DB ProjektBau GmbH  
 Regionalbereich West  
 Königstraße 57  
 47051 Duisburg  
[www.dbprojektbau.de](http://www.dbprojektbau.de)

### Kontakt

Julia Rübsam  
 Referentin Marketing und Kommunikation  
 Telefon: 0203 3017-2799  
 Mail: [dbprojektbau-west@deutschebahn.com](mailto:dbprojektbau-west@deutschebahn.com)

### Fotos

Julia Rübsam (S. 1 links; S. 2 links), Deutsche Bahn AG (S. 1 Mitte), Monika Sakowsky (S. 2 rechts), Ramazan Dogan (S. 3)