

## Editorial

### Liebe Leserinnen und Leser,

als Teilstück des internationalen Güterverkehrs-korridors Rotterdam-Genua muss bei der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen grenzübergreifend gearbeitet werden. Da die Strecke in unmittelbarer Nachbarschaft zum niederländischen Streckennetz liegt, ist ein fachlicher Austausch über alle relevanten Themen über die deutsche Grenze hinaus zu den niederländischen Kollegen besonders wichtig.



In der aktuellen Ausgabe stellen wir Ihnen deshalb im nebenstehenden Artikel die „Technical Working Group“ vor: Bestehend aus Fachleuten von deutscher und niederländischer Seite berät und entscheidet diese Arbeitsgruppe über alle baulichen und betrieblichen Themen, die die Schnittstellen zwischen Deutschland und den Niederlanden betreffen.

Neben den Gesprächen mit den Fachleuten aus den Niederlanden stehen wir ebenfalls in einem intensiven Austausch mit den Feuerwehren entlang der Strecke. Gemeinsam optimieren wir die geplanten Anforderungen an die Streckensicherheit auf der deutschen Ausbaustrecke.

Auch der Dialog zu den Bürgern ist uns sehr wichtig: Bei einem Treffen mit der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ gab es Gelegenheit für einen Austausch zwischen den Mitgliedern der Bürgerinitiative, dem Landesbetrieb „Straßenbau. NRW“ und uns.

Stefan Ventzke  
Projektleiter Ausbaustrecke  
Emmerich-Oberhausen

## Grenzübergreifender Austausch

Die Bauarbeiten rund um die Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen betreffen nicht nur das deutsche, sondern auch das niederländische Bahnsystem. Eine „Technical Working Group“, bestehend aus deutschen und niederländischen Vertretern, kümmert sich daher um das reibungslose Zusammenfügen der Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Systemen beider Länder.

Die Technical Working Group identifiziert und definiert wichtige Aspekte, die bereits während der Planungsphase rund um den Ausbau der Strecke Emmerich-Oberhausen auf beiden Seiten der Grenze relevant sind. Mitglieder der Gruppe sind auf deutscher Seite der Bauherrenvertreter der DB Netz, die Projektleitung der DB ProjektBau und ein Vertreter der Abteilung Verkehrsplanung- und Investitionsstrategie EU-Korridore der DB Netz. Auf der niederländischen Seite sind es Vertreter des niederländischen Netzbetreibers ProRail und Vertreter von Keyrail, dem Betreiber der Güterzugstrecke „Betuweroute“. Die Gruppe trifft sich regelmäßig etwa alle zwei Monate, um aktuelle Themen zu besprechen und zu bearbeiten. Dabei wechselt der Veranstaltungsort zwischen Frankfurt, Utrecht und Duisburg.

Um die in den Besprechungen identifizierten Themen und Problemstellungen fachgerecht bearbeiten zu können, sind sachspezifische Untergruppen (Sub Groups) mit niederländischen und deutschen Experten gebildet worden. Ein Beispiel dafür sind die Arbeiten an der Oberleitung und die Herausforderung, dabei unterschiedlichen Stromsystemen gerecht zu

werden. Außerdem gibt es baubetriebliche Themen, bei denen es um Streckensperrungen auf deutscher oder niederländischer Seite geht, sowie den Wechsel zwischen den verschiedenen Zugsicherungssystemen (Transition, s. Artikel S. 2). Die Ergebnisse der Sub Groups werden anschließend an die Technical Working Group weitergegeben. Sie entscheidet dann über die nächsten Schritte. ■



## Inhalt

- 02 **Transition – Grenzenlose Sicherheit im Zugverkehr**
- 02 **Gefahrenabwehr durch die Feuerwehren**
- 03 **Treffen mit Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“**

- 03 **Interview mit Christian Belitz**
- 04 **Ausstellung nach den Sommerferien in Wesel**
- 04 **Aktueller Projektstand**
- 04 **Impressum**

Hintergrund

## Transition – Grenzenlose Sicherheit im Zugverkehr

Der Begriff „Transition“ beschreibt den Systemwechsel auf Triebfahrzeugen beim Übergang von einem Streckennetz in ein anderes. Mitte Mai 2014 haben in Emmerich die Bauarbeiten für die Transition von dem deutschen Zugsicherungssystem PZB auf das System ETCS begonnen, das zukünftig in den Niederlanden eingesetzt wird. Grund für die Anpassung ist die Einführung des ETCS durch den Netzbetreiber ProRail im niederländischen Raum Ende dieses Jahres. Mit der Anpassung wird sichergestellt,

dass der grenzübergreifende Zugverkehr auch weiterhin reibungslos verlaufen kann. Im Abschnitt Emmerich bis zur niederländischen Grenze wurden bereits sogenannte Balisen installiert, die Signale und Informationen an die Züge weitergeben. Bis Ende August müssen noch Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik vorgenommen werden. Beispielsweise müssen Signale versetzt und neue Kabel verlegt werden. Für die Maßnahmen wird es kurzzeitig zu Streckensperrungen kommen. ■

### Was ist ETCS?

ETCS ist die Abkürzung für „European Train Control System“ und beschreibt ein einheitliches Zugsicherungssystem im europäischen Raum.



Die standardisierte Leit- und Sicherungstechnik soll den grenzübergreifenden Verkehr erleichtern. Bisher gibt es in Europa 22 verschiedene Sicherungssysteme. Auch auf der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen soll das ETCS langfristig eingeführt werden. Die Umrüstung wird jedoch noch einige Jahre in Anspruch nehmen. ■

Aktuell

## Gefahrenabwehr durch die Feuerwehren

Die Deutsche Bahn steht in einem intensiven Dialog mit den örtlichen Feuerwehren. Dabei sollen Fragen zur Planfeststellungsunterlage ausführlich erläutert werden, damit die Feuerwehr eine Konkretisierung ihrer Zusatzforderungen vornehmen kann.



In enger Zusammenarbeit mit der Feuerwehr wird für die Sicherheit an der Strecke gesorgt

Die Einsatzkräfte entlang der Strecke haben einen allgemeinen Forderungskatalog aufgestellt. Der Hintergrund: Die Planung basiert auf einer mit den Bundesländern abgestimmten Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes; der Umfang der dort formulierten sicherheits-

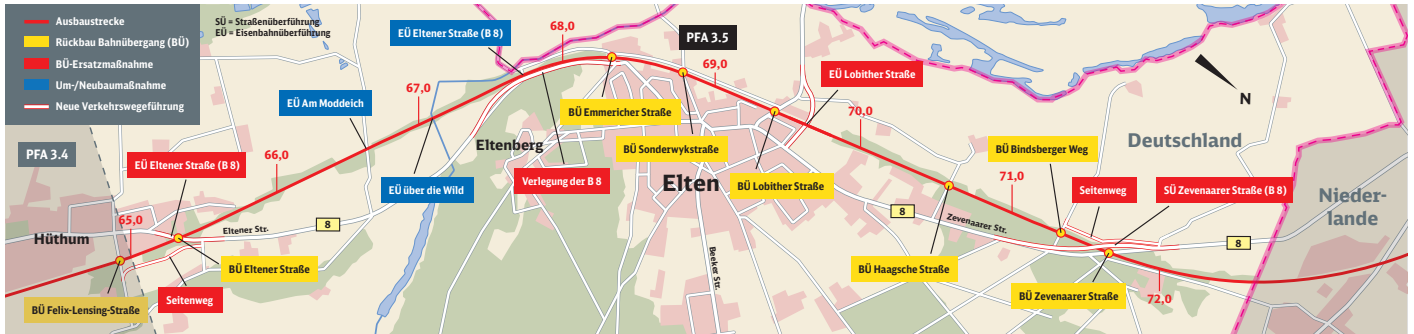
relevanten Maßnahmen reicht den lokalen Experten nicht aus. Zu jedem Planfeststellungsabschnitt gibt es einen Ortstermin, an dem sich technische Planer der Bahn und Vertreter der Feuerwehren direkt vor Ort austauschen.

Ein zusätzlicher Gesprächstermin soll offene Fragen klären. Auf dieser Grundlage passt die Feuerwehr in ihrer jeweiligen Stellungnahme zu den Planfeststellungsabschnitten die Ursprungsaussagen des Forderungskatalogs an die örtlichen Gegebenheiten eines jeden Abschnitts an. Der Arbeitskreis „Streckensicherheit“ begleitet die Erstellung der einzelnen Stellungnahmen, wodurch das Ziel des Arbeitskreises, eine Gesamtkonzeption der Feuerwehren für die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen zu erarbeiten, erreicht wird.

Um die Dissense zwischen der gültigen Richtlinie und den Zusatzforderungen der Feuerwehren in Sachen Streckensicherheit zu bewerten und um über den weiteren Umgang mit den Forderungen zu entscheiden, wurde das Empfehlungsgremium „Notfallmanagement und Streckensicherheit“ gegründet. Es diskutiert über die Notwendigkeit der Zusatzforderungen und damit letztlich auch über die Bereitstellung der finanziellen Mittel. Das Gremium liefert seine Vorschläge an den Projektbeirat, der schließlich die endgültige Entscheidung trifft. ■

Planfeststellungsabschnitt 3.5

# Treffen mit Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“



PFA 3.5: In diesem Abschnitt liegt der Eltenberg

**S**tefan Ventzke, Projektleiter der Ausbaustrücke Emmerich–Oberhausen, Reiner Landgraf, Vertreter der DB Netz, und Vertreter der für den Straßenbau zuständigen Behörde Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) trafen sich im April 2014 mit Mitgliedern der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“. Gemeinsam erläuterten die Vertreter von Straßen.NRW und der Bahn die Planungen, die in die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren eingeflossen sind. Diese sehen im Bereich des heutigen Bahn-

übergangs „Emmericher Straße“ eine Verlegung der Bundesstraße 8 vor. Dadurch kreuzt die Straße die Bahntrasse künftig nur noch einmal, der Bahnübergang kann somit entfallen. Die neue Straße verläuft auf Höhe der Bahntrasse und hat eine Länge von circa 1,1 Kilometern. Für diesen Trassenverlauf muss ein kleiner Teil des Eltenbergs abgetragen und mit Stützwänden versehen werden.

Die Bürgerinitiative stellte ihren neuen Alternativvorschlag vor, der den Eingriff in den

Eltenberg minimiert. Jedoch bedingt dies eine Verlegung der Eisenbahntrasse und somit einen größeren Einschnitt in die Landschaft sowie zusätzliche Investitionen. Straßen.NRW hat zugesagt, diese Variante insbesondere auf technische Machbarkeit, auf rechtliche Belange und im Hinblick auf die zu erwartenden Investitionskosten zu prüfen. Die Deutsche Bahn unterstützt Straßen.NRW bei der Untersuchung. Mit einem Ergebnis ist nach den Sommerferien zu rechnen. Mit der ursprünglichen Variante ist die DB erst einmal ins Verfahren gegangen. ■

Interview

## Christian Belitz – Kaufmännischer Projektleiter im Großprojekt

**Herr Belitz, wie groß ist Ihr Mitarbeiter- team und welches Budget haben Sie zu verantworten?**

In meinem Bereich arbeiten derzeit weitere neun Kollegen, die das gesamte Projektbudget mit einem Investitionsvolumen von mehr als 1,5 Milliarden Euro verantworten. Unsere Aufgaben liegen im Wesentlichen in den Bereichen der Projektfinanzierung, der kaufmännischen Steuerung des Bau- und Planungskostenbudgets sowie dem Vertrags- und Nachtragsmanagement.

**Wie sieht in der derzeitigen Planungsphase ein typischer Arbeitstag bei Ihnen aus?**

Die derzeitige Phase ist geprägt durch die konzeptionelle Vorbereitung der Realisie-

rungsphase aus kaufmännischer Sicht: Das heißt, die Planungsergebnisse müssen in die kaufmännischen Systeme „übersetzt“ werden, die zahlreichen Ingenieurverträge müssen abgewickelt und gleichzeitig die Vergabekonzeptionen für die Bauphase vorbereitet werden. Hierbei legen wir fest, welche Gewerke zusammen ausgeschrieben und zu welchem Zeitpunkt die Leistungen benötigt werden.

Außerdem müssen die Antragsunterlagen für die verschiedenen Zuwendungsgeber erstellt werden. Nicht zu vergessen ist der kaufmännische Abschluss des Elektronischen Stellwerks Emmerich, das in 2013 in Betrieb gegangen ist.

### Steckbrief

Christian Belitz ist seit 2011 Kaufmännischer Projektleiter im Projekt „Ausbaustrücke Emmerich–Oberhausen“. Bei der Deutschen Bahn ist er seit 2002 tätig – zuerst als Projekt-Ingenieur und dann als Kaufmännischer Arbeitsgebietsleiter. Von 2009 bis 2011 arbeitete er für die DB ProjektBau GmbH an der „Projektspezifischen Qualitätssicherung“ mit.

Christian Belitz studierte Bauingenieurwesen an der Ruhr-Universität in Bochum und Wirtschaftsingenieurwesen an der Fern-Universität in Hagen. Er lebt gemeinsam mit seiner Frau und seinem Sohn in der Nähe von Bonn. In seiner Freizeit ist er am liebsten auf dem Tennisplatz oder im Garten.



Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter ...

... weiter von Seite 3:

Christian Belitz – Kaufmännischer Projektleiter im Großprojekt

**Was ist die wichtigste Aufgabe in Ihrem Bereich?**

Die einzelnen Bereiche sind an ganz vielen Stellen miteinander vernetzt, so dass allen Aufgaben die gleiche Wichtigkeit zukommt. Eine große Herausforderung in unserem Bereich wird es aber sein, die finanziellen Mittel rechtzeitig bei unseren Geldgebern bewilligt zu bekommen. Die 2013 abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung steckt nämlich nur den finanziellen Rahmen ab. Die Fördergelder müssen später aber zweckgebunden beantragt, genehmigt und nachgewiesen werden.

**Was war bisher Ihre größte Herausforderung im Projekt?**

Die größte Herausforderung bestand zu Beginn meiner Arbeit in der Erfassung des gesamten Projektumfangs, dessen Historie ja einige Jahre zurückreicht. Außerdem war die Zusammen-

stellung eines schlagkräftigen Teams eine der wichtigsten Aufgaben der letzten Monate. Sechs

meiner neun Mitarbeiter sind in den letzten drei Jahren neu in das Team gekommen. ■

**Christian Belitz persönlich – sechs Entweder-oder-Fragen**

**Kino oder Theater?**

Kino, weil ich mir nun endlich wieder Kinderfilme anschauen darf.

**Heimweh oder Fernweh?**

Heimweh, ich bin gerne zu Hause und im Urlaub kommt es auf die Erholung an, egal, wo man ist.

**Hund oder Katze?**

Hund, loyal, zuverlässig und nicht nachtragend.

**Berge oder Strand?**

Strand, weil ich den Wind und das Klima am Meer sehr gerne habe.

**Borussia Dortmund oder Schalke 04?**

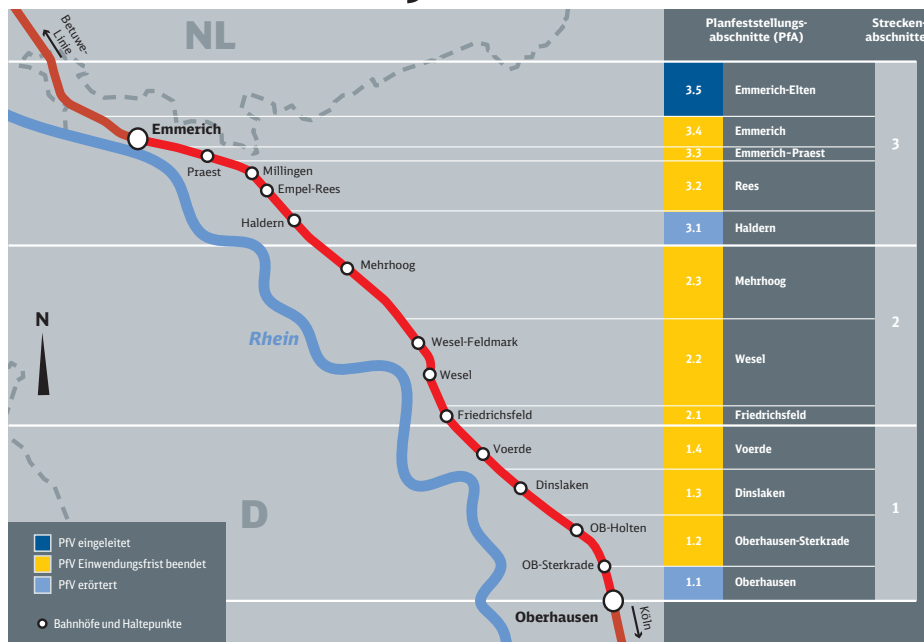
Weder noch! Ich freue mich auf den Wiederaufstieg meines Heimatvereins Eintracht Braunschweig in der kommenden Saison!

**Frühaufsteher oder Morgenmuffel?**

Frühaufsteher, schlechte Laune ist Zeitverschwendung.

Ausbautrecke Emmerich–Oberhausen

**Aktueller Projektstand**



**Ausstellung nach den Sommerferien in Wesel**

Das Informationszentrum zur Ausbautrecke Emmerich–Oberhausen wird voraussichtlich nach den Sommerferien in unserem Baubüro in Wesel neu eröffnet. Die mobile Ausstellung ist bisher durch sieben Kommunen entlang der Strecke getourt.

Über den genauen Termin der Wiedereröffnung des Informationszentrums in Wesel informieren wir Sie rechtzeitig auf der Website des Projekts [www.emmerich-oberhausen.de](http://www.emmerich-oberhausen.de) ■

**Impressum**

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

**Kontakt**  
 Julia Pietsch geb. Rübsam  
 Referentin Marketing und Kommunikation  
 Telefon: 0203 3017-2799  
 Mail: [dbprojektbau-west@deutschebahn.com](mailto:dbprojektbau-west@deutschebahn.com)  
 www.emmerich-oberhausen.de

**Fotos**  
 Julia Pietsch (S. 1 links, S. 4), Hartmut Reiche (S. 2 oben), Volker Emersleben (S. 2 unten), Christian Belitz (S. 3)