

NEO

Newsletter Emmerich–Oberhausen

Nr. 2 | 2015

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

nach langen Jahren der Vorbereitung freue ich mich als Bauingenieur umso

mehr, dass endlich die Bagger bereitstehen und erste vorgezogene Baumaßnahmen starten. Auch wenn ich heute (leider) mehr Zeit im Büro verbringe, bin ich der Faszination Baustelle doch immer noch erlegen. An insgesamt drei Bahnübergängen haben wir mit den Arbeiten begonnen, um sie zu beseitigen und durch Brücken oder Unterführungen zu ersetzen. In Abstimmung mit den Kommunen und den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort wollen wir in den kommenden Jahren vor dem eigentlichen Streckenausbau weitere Bahnübergänge ersetzen, um den Straßenverkehr über die Gleise nicht länger als nötig durch geschlossene Schranken ins Stocken zu bringen.

Wir wissen, dass mit dem Ausbau der Strecke auch Unsicherheit verbunden ist. Nutzen Sie unsere Angebote – sei es persönlich in den Bürgersprechstunden oder schriftlich per Mail oder Brief – uns Ihre Fragen zu stellen. Auch wir haben nachgefragt und mit Dr. Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer, darüber gesprochen, was unser Projekt aus Sicht der IHK für den Wirtschaftsstandort Niederrhein bedeutet.

Außerdem freuen wir uns, Ihnen mit dieser Ausgabe unseren neuen erweiterten NEO zu präsentieren. Viel Spaß bei der Lektüre!

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen



Beseitigung der Bahnübergänge

5 von 55

55 Bahnübergänge gab es bei Projektstart im Jahr 2008 noch entlang der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen, zwei sind schon beseitigt worden, die nächsten drei sind derzeit in Arbeit. Als sogenannte vorgezogene Maßnahmen baut die Deutsche Bahn diese Straßen- und Eisenbahnüberführungen. Ziel ist es, überall dort, wo die Beteiligten sich einig sind und es wenige Betroffenen gibt, die Bahnübergänge schon vor dem Ausbau um das dritte Gleis zu beseitigen.



In einem 5-minütigen Arbeitsgang wurde das Rahmenbauwerk für die EÜ(F) Rahmstraße am Ostersamstag eingeschoben.

Das Baurecht wurde in diesen Fällen im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens erteilt. Damit kommt die Deutsche Bahn auch dem Wunsch der Kommunen und der Anwohner nach. Denn die Bürgerinnen und Bür-

ger verbringen viel Wartezeit vor der geschlossenen Schranke. Rettungskräfte können die Gleise künftig schneller queren und die Unfallgefahr am Bahnübergang sinkt.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | | | |
|----|--|----|--------------------------------|
| 02 | So geht's über die Gleise | 05 | NEO Interaktiv |
| 03 | Wussten Sie schon? | 06 | Meldungen |
| 03 | In der Champions League der Logistikstandorte | 06 | DB Netze App ist online |
| 04 | 700 Einwendungen erörtert | 06 | Impressum |

... weiter von Seite 1:

5 von 55

Die Beseitigung der Bahnübergänge steht nicht im Zusammenhang mit der sogenannten „Blockverdichtung“: Bei dieser wird die Anzahl der Streckenabschnitte, auch Blöcke genannt, allein durch zusätzliche Signaltechnik erhöht. Mit einer höheren Anzahl an Blöcken beziehungsweise der Verdichtung der Blöcke können insgesamt mehr Züge gleichzeitig die Strecke befahren. Die hierfür erforderlichen Signale werden erst mit dem Bau des dritten Gleises realisiert.

Bahnübergänge 2015: Hier wird gebaut

■ SÜ „Baumannstraße“

Die erste große Baumaßnahme auf Emmericher Stadtgebiet ist der Bau der Straßenüberführung (SÜ) Baumannstraße, die in Emmerich-Praest (PFA 3.3) den Bahnübergang „Kerstenstraße“ ersetzt. In den vergangenen Wochen hat die Kampfmittelsondierung stattgefunden. Hier werden beispielsweise Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg gesucht. Denn die Bomben können auch 70 Jahre nach Kriegsende immer noch großen Schaden anrichten. Voraussichtlich im Spätsommer 2015 wird ein Kran die über die Eisenbahn führende Brücke auf zuvor gebaute Widerlager einheben. Sie wird rund sechs Meter hoch und über 20 Meter lang sein. Im Jahr 2016 soll sie in Betrieb genommen werden. Neben Pkw und Lkw kann die Überführung auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Mit Inbetriebnahme der SÜ Baumannstraße endet automatisch die Nutzung des Bahnübergangs Kerstenstraße.

■ EÜ(F) „Rahmstraße“

Die in Voerde (PFA 1.4) gelegene Rahmstraße hat schon seit 2011 eine neue Straßenüberführung. Jetzt gesellt sich eine Eisenbahnüberführung für Radfahrer und Fußgänger (EÜ(F)) dazu: In den letzten Monaten hatten die von der Deutschen Bahn beauftragten Baufirmen alle Vorbereitungen getroffen, um während der Ostertage die Gleise abzubauen, die Baugrube auszuheben und das große Rahmenbauwerk einzuschieben. Dazu wurde der Rahmen auf Stahlblechen wie in einer Autowaschstraße an die richtige Position gezogen. Rund 19 Meter lang, 3 Meter breit und über 350 Tonnen schwer ist das gewaltige Bauwerk. Danach musste alles wieder verfüllt und die Gleise neu verlegt werden. Dafür hatten die 50 Bauarbeiter gerade einmal 96 Stunden Zeit – denn nicht länger wurde die Strecke für den Zugver-



Bauarbeiten an der EÜ(F) Rahmstraße

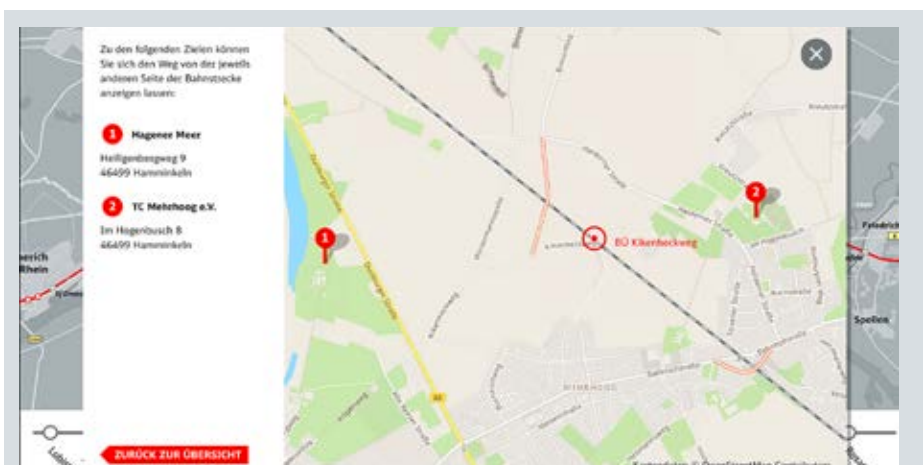
kehr gesperrt. Die Eisenbahnüberführung selbst wird im Oktober 2015 für Radfahrer und Fußgänger freigegeben, da die Stadt Voerde noch die Zugangsrampen – auch für einen barrierefreien Zugang – errichten wird. Anschließend wird der bestehende Bahnübergang zurückgebaut.

■ SÜ „Diersfordter Straße“

Der Bau der außerhalb von Hamminkeln (PFA 2.3) gelegenen Straßenüberführung (SÜ) „Diersfordter Straße“ ist eine Koope-

ration zwischen der DB Netz AG und dem Landesbetrieb Straßen.NRW. Die Straßenüberführung ersetzt den gleichnamigen Bahnübergang – jedoch nicht an gleicher Stelle, sondern wenige hundert Meter weiter östlich.

Die Brücke wird eine lichte Höhe von 6,24 Metern und eine Gesamtlänge von 34 Metern besitzen. Die Rampenneigung von maximal sechs Prozent ist so angelegt, dass auch Fahrradfahrer die Überführung problemlos überqueren können. Für die barrierefreien Rampen für mobilitätseingeschränkte Personen haben die Planer eine noch geringere Neigung vorgesehen. Für den Bau der Brücke muss aufgrund der konstruktiven Gegebenheiten die bestehende Oberleitung teilweise abgesenkt werden. Die Bauarbeiten dazu haben bereits Anfang Januar 2015 begonnen. Nach der Absenkung der Oberleitung werden im Oktober 2015 die Brückenträger mit einem Kran eingehoben. Dafür muss die Strecke vollständig gesperrt werden. Die Inbetriebnahme der gesamten Brücke ist im Sommer 2016 geplant. ■




Interaktive Anwendung

So geht's über die Gleise


Die Beseitigung der Bahnübergänge hat Einfluss auf das Straßen- und Wegenetz beidseitig der Gleise. Denn nicht überall werden die Bahnübergänge eins zu eins ersetzt. Um sich schon heute ein Bild von den Veränderungen zu machen, bietet die Bahn auf der projekteigenen Webseite eine interaktive Anwendung an. Die Anwendung zeigt am Beispiel von 20 Bahnübergängen den Vergleich zwischen der Fahrtzeit über den alten Bahnübergang und der zukünftigen Ersatzmaßnahme. Eingerechnet ist die durchschnittliche Wartezeit am Bahnübergang. Dabei werden sowohl die Wege per Auto als auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß berücksichtigt.

Die Anwendung finden sie online unter: www.emmerich-oberhausen.de/e-o-interaktiv.html ■

Wussten Sie schon?




■ Bahnübergänge

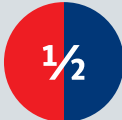


■ Brücken, Tunnel oder beseitigt

1950




2015




Die Anzahl der Bahnübergänge (BÜ) im Netz der Deutschen Bahn hat sich **seit 1950** mehr als **halbiert**.

vor 10 Jahren




heute




In den **vergangenen 10 Jahren** wurde in Deutschland fast **jeder 4. BÜ beseitigt** oder durch eine Brücke beziehungsweise einen Tunnel ersetzt.


1970



2015



2016+



Auf der **Strecke Emmerich–Oberhausen** gab es in den **1970er Jahren** noch **über 100 BÜ**. Durch den dreigleisigen Ausbau werden die restlichen **55 BÜ beseitigt** und größtenteils durch Brücken und Unterführungen ersetzt.

Investitionen

500€

Millionen

Die Deutsche Bahn, der Bund und die Straßenbaulastträger wie zum Beispiel der Landesbetrieb Straßen.NRW **investieren** dafür jährlich bundesweit rund **500 Millionen Euro**.

Nachgefragt

In der Champions League der Logistikstandorte

Die Region Niederrhein ist ein bedeutender Logistik- und Wirtschaftsstandort. Das ist vor allem in der guten verkehrlichen Erreichbarkeit durch die günstige Vernetzung von Wasser-, Straßen- und Schienenverkehr begründet. Die Eisenbahnstrecke von Emmerich bis Oberhausen spielt dabei eine wichtige Rolle. Dr. Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, erklärt im Interview, wie sich der dreigleisige Ausbau der Strecke auf den Logistikstandort Niederrhein auswirkt und warum er so wichtig für die Metropolregion ist.

2013 hat die Niederrheinische IHK eine Unternehmensbefragung zur Standortqualität Niederrhein durchführen lassen. Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Unternehmen bewusst für den Standort entschieden haben. Welches sind die wichtigsten Faktoren für die Ansiedlung in der Region?

Unsere Mitgliedsunternehmen stellen dem Standort Niederrhein ein insgesamt gutes Zeugnis aus: Die Nähe zu Absatzmärkten, Aus- und Weiterbildung und das breite Angebot unternehmensbezogener Dienstleistungen überzeugen die Wirtschaft. Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ist für die Unternehmen von besonders großer Bedeutung und die wird am Niederrhein als besonders gut bewertet.

Welche Rolle spielen die Themen Verkehr und Infrastruktur für die Unternehmen in der Region?

Mobilität ist die Grundlage für wirtschaftliche Interaktion und Prosperität. Die gute Erreichbarkeit sichert seit Jahrhunderten Wohlstand und Beschäftigung am Niederrhein. Durch die effiziente Vernetzung von Straße, Schiene und Wasserstraßen hat sich unser Standort zu einem der größten europäischen Logistikdrehkreuz entwickelt. Um auch künftig in der Champions League der Logistikstandorte mitspielen zu können, müssen wir Anstrengungen unternehmen, um die Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur zu erhalten. Insbesondere bei vielen Straßen- und Bahnbrücken gibt es einen hohen Sanierungsbedarf, wie die marode A 40-Rheinbrücke in Duisburg zeigt.

Steckbrief



Seit 2005 ist Dr. Stefan Dietzfelbinger Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer (IHK) Duisburg-Wesel-Kleve. Von 1998 bis 2004 leitete er den Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung und war stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss. Vorher arbeitete er von 1993 bis 1997 als Berater und Geschäftsführer der IHK Unternehmens- und Technologie-Beratung Karlsruhe GmbH und der IHK Karlsruhe.

Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter ...

... weiter von Seite 3:

In der Champions League der Logistikstandorte

Welche Vorteile hat der Verkehrsträger Schiene im Vergleich zur Straße oder Binnenschiffahrt?

Die internationalen Verflechtungen und der weltweite Handel nehmen immer weiter zu. Die Hafenstandorte unserer Region nutzen dies und haben sich zu multimodalen Schnittstellen entwickelt. Durch die geschickte Kombination der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw ist es am Niederrhein insbesondere gelungen, interessante neue Bahnver-

als Teil der Betuwe-Linie für den Logistikstandort Duisburg bzw. Niederrhein?

Unsere Nachbarn in den Niederlanden haben ihren Teil der Betuwe-Linie bereits 2007 fertig gestellt. Die deutsche Seite muss nun endlich durch den Bau des dritten Gleises zwischen Emmerich und Oberhausen nachlegen, um die zukünftigen Verkehre im Zu- und Nachlauf der Häfen bewältigen zu können. Andernfalls suchen sich die Verkehre aus den Seehafenstandorten neue Wege.

darf nicht vergessen werden, dass der Abschnitt Emmerich–Oberhausen im Nahverkehr den nördlichen Niederrhein mit den Großstädten der Rheinschiene und des Ruhrgebiets verbindet. Auch das ist ein Vorteil für die ganze Region.

Erwarten Sie auch positive Effekte für den Arbeitsmarkt?

Selbstverständlich. Durch eine noch bessere Anbindung unserer Region an die niederländischen Seehäfen und damit an die internationalen Absatzmärkte entstehen neue Chancen. Die Betuwe-Linie wird einen Beitrag dazu leisten, dass wir unsere Schlüsselposition als logistisches Drehkreuz für das zentrale Westeuropa weiter ausbauen können. Damit lassen sich bestehende Arbeitsplätze sichern und neue schaffen.



Die Region Niederrhein ist mit dem Duisburger Hafen ein wichtiger Logistikstandort.

kehre, darunter viele Ganzzüge, zu schaffen. So gibt es beispielsweise seit 2011 einen Güterzug, der mit bis zu vier Abfahrten pro Woche zwischen dem Duisburger Hafen und der chinesischen Millionenstadt Chonqing verkehrt. Der Schienengüterverkehr bietet durch den energieeffizienten Transport von großen Mengen Vorteile.

Die Betuwe-Linie ist die Hauptschlagader des Güterverkehrs zwischen den niederländischen Nordseehäfen und dem westlichen Ruhrgebiet. Was bedeutet der Ausbau der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen

Wie profitieren Städte wie Oberhausen, Wesel oder Emmerich vom Ausbau der Strecke?

Die gesamte Logistikregion Niederrhein profitiert nachhaltig von der direkten Anbindung an die Seehafenstandorte in Belgien und den Niederlanden. Rotterdam erweitert mit der Maasvlakte 2 momentan das Hafengebiet. Als wichtigster Hinterland-Hub ist der Logistikstandort Duisburg-Niederrhein Teil und damit auch Profiteur dieses Systems. Hier werden Güter nicht nur umgeschlagen und weiter verteilt, sondern auch weiterverarbeitet und veredelt. Das schafft zusätzliche Wertschöpfung in der gesamten Region. Darüber hinaus

Eine Prognose der Bundesregierung aus dem Jahr 2014 sagt voraus, dass der Güterverkehr von 2010 bis 2030 um 38 Prozent zunehmen wird. Für die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen bedeutet das auch steigende Verkehre. Wird der Niederrhein damit zum Transitgebiet für Waren nach Europa?

Unsere Region liegt im Herzen Europas. In einem Radius von rund 500 Kilometern leben über 156 Millionen Menschen. Das sind ein Drittel aller Verbraucher in der EU. Zahlreiche bedeutende Industrie- und Handelsunternehmen haben hier ihren Sitz und sind in hohem Maße von Im- und Exporten abhängig, die über die Seehäfen in Belgien und den Niederlanden abgewickelt werden. Viele Produkte, die in Rotterdam und Antwerpen ankommen, werden hier weiterverarbeitet und logistische Mehrwertleistungen veredelt. Wir sind kein Transitgebiet, sondern Teilstück internationaler Produktionsketten.

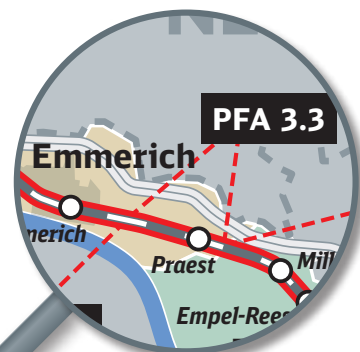
Herr Dr. Dietzfelbinger, wir bedanken uns für das Gespräch. ■

Aus dem Verfahren

700 Einwendungen erörtert

Für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.3 (Emmerich-Praest) fand am 4. März 2015 der Erörterungstermin statt. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat rund 700 Einwendungen und Stellungnahmen von Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange für

diesen PFA verzeichnet. Der Erörterungstermin ist ein nicht-öffentlicher Termin. Eingeladen waren neben der Vorhabenträgerin – also der Deutschen Bahn – alle Personen und Institutionen, die eine Einwendung oder Stellungnahme abgegeben hatten. Ziel des Erörte-



Bitte lesen Sie auf Seite 5 weiter ...

... weiter von Seite 4:
700 Einwendungen erörtert

zungstermins ist es, Transparenz für den Abwägungsvorgang herzustellen, den das Eisenbahn-Bundesamt zwischen den öffentlichen und den privaten Interessen bei ihrer Entscheidung zugrunde legen wird. Damit will der Gesetzgeber Akzeptanz für die Entscheidung schaffen. Der Erörterungstermin gibt den Betroffenen aber auch die Möglichkeit, ihre Bedenken und Anregungen vorzutragen. Das ermöglicht der zuständigen Behörde, den Antrag der Deutschen Bahn im Hinblick auf

die Belange der Betroffenen zu prüfen und zu bewerten.

Das Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren ist Teil des öffentlich-rechtlichen Verfahrens der Planfeststellung und wird von der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde durchgeführt. Es gliedert sich in die Offenlage und die Erörterung. Zuerst werden die Pla-

nungen der Bahn öffentlich ausgelegt, sodass jeder Einsicht in diese nehmen kann. Danach folgt eine zweiwöchige Einwendungsfrist. Die Bahn nimmt anschließend schriftlich zu den eingereichten Einwendungen Stellung. Die Stellungnahmen werden der Bezirksregierung Düsseldorf zur Vorbereitung des Erörterungstermins übergeben. Nach Abschluss der Erörterung erlässt das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss. ■

NEO Interaktiv

Gruppenführung im Informationszentrum

Wie wirken eigentlich die verschiedenen Schallschutzmaßnahmen? Bringt die neue Flüsterbremse mehr als eine drei Meter hohe Schallschutzwand?



Interaktives Informations-Terminal zum Schallschutz

Die Besucher des Informationszentrums zur Ausbaustrecke in Wesel können an einem interaktiven Informations-Terminal hören, wie sich die Schallschutzmaßnahmen auswirken, die entlang der Strecke nach dem Ausbau eingesetzt werden. Daneben bietet die Ausstellung Informationen und interaktive Elemente zu den Schwerpunkten Sicherheit, Technik, Umweltschutz und die Vernetzung verschiedener europäischer Schienenverkehre.

Das Informationszentrum bietet sich auch für Schulexkursionen, Vereins- oder Betriebsausflüge an. Die Führung wird von einem Experten aus dem Bahn-Team begleitet, der für Fragen und Anregungen gerne zur Verfügung steht. Interesse? Dann sprechen Sie uns an und vereinbaren Sie einen Termin!

Kontakt: siehe Impressum
Weitere Informationen: www.emmerich-oberhausen.de/infozentrum.html.

Duisburger Studenten interessiert an „Betuwe“

25 Studentinnen und Studenten des Instituts für Straßenbau und Verkehrswesen an der Universität Duisburg-Essen haben sich Anfang Februar 2015 über die Ausbaustrecke informiert. Projektleiter Stefan Ventzke erklärte den angehenden Ingenieuren Details zum Projekt.

Neben Fachthemen wie Schallschutz und Grundstücksbeschaffung waren die Studenten auch an den Jobchancen bei der DB ProjektBau interessiert. In den kommenden Jahren werden viele Fachkräfte benötigt, um die umfangreichen Planungs- und Steuerungsaufgaben des Großprojektes bewältigen zu können. „Wir brauchen engagierte Mitarbeiter aus ganz verschiedenen Bereichen und mit unterschiedlichen Kompetenzen“, erklärte Stefan Ventzke. „Gerade



Projektleiter Stefan Ventzke präsentierte den angehenden Ingenieuren die geplanten Maßnahmen.

die Jobmöglichkeiten für Berufseinsteiger sind sehr vielfältig.“ So seien Berufsbilder vom technischen Sachbearbeiter, über die verschiedenen Ingenieurdisziplinen bis hin zum Kaufmann gesucht.

„Wir kümmern uns intensiv um die Einarbeitung neuer Kolleginnen und Kollegen“, so Ventzke weiter. „Außerdem haben wir ein Fachexperten- und Mentorenprogramm aufgestellt. So sorgen wir dafür, dass die Neueinsteiger neben dem vielfältigen bahn-internen Fortbildungsprogramm auch vor Ort optimal betreut und mit Rat und Tat begleitet werden.“

Aktuelle Jobangebote:
<https://karriere.deutschebahn.com>



Fragen Sie uns!

Mit unseren Bürgerinformationsveranstaltungen und -sprechstunden versuchen wir, immer ein offenes Ohr für die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger zu haben. Dabei zeigt sich, dass viele Fragen nicht nur einzelne, sondern eine Vielzahl von Bürgern betreffen und bewegen. Deswegen möchten wir ein neues Dialogangebot schaffen: Sie stellen uns eine Frage rund um die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen, wir beantworten sie dann in der nächsten Ausgabe des Newsletters.

Senden Sie uns Ihre Frage unter Angabe Ihres Namens und Ihrer Adresse bis zum 1. Juni 2015 an kirsten.verbeek@deutschebahn.com.

+++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUN

Im Interesse der Wissenschaft

Große Infrastrukturprojekte haben Auswirkungen auf das direkte Umfeld der Anwohner. Studierende der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn haben im Februar und März Weseler Bürgerinnen und Bürger befragt, welche Themen sie beim Ausbau der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen am meisten bewegen. Die Interviews dauerten jeweils etwa 15 Minuten und werden in der Lehrveranstaltung mit dem Titel „Die Wirklichkeit von Planungsbetroffenen verstehen“ ausgewertet. Ziel der Lehrveranstaltung ist es, wissenschaftliche Methoden zu lernen und anzuwenden. Die Deutsche Bahn hatte die Studierenden ins Informationszentrum zur Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen in Wesel eingeladen und das Projekt mit seinen vielfältigen Herausforderungen vorgestellt.

Rat der Stadt Rees hat Konsens zugestimmt

Zukünftig wird es an der Reeser Straße in Empep und an der Anholter Straße in Millingen als Ersatz für die heutigen Bahnübergänge je eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger geben. 21 Mitglieder des Stadtrats stimmten am 24. Februar 2015 mehrheitlich für diesen gemeindlichen Konsens zur Bahnübergangsbeseitigung, neun stimmten dagegen und zwei enthielten sich der Abstimmung.

Die Unterführungen werden über barrierefreie Rampen erreichbar sein. Autofahrer können künftig die Überführung über die Bundesstraße 67 nutzen. Das bedeutet zwar eine geringfügig verlängerte Fahrstrecke, dafür entfallen jedoch die deutlich längeren Wartezeiten vor geschlossenen Schranken.

Auf nach Amsterdam

2,2 Millionen Fahrgäste reisten im vergangenen Jahr mit dem Schienenpersonenfernverkehr nach Amsterdam. Ein Teil davon



fuhr mit dem ICE International von Frankfurt am Main auch über Oberhausen in die niederländische Metropole. Tagsüber verkehrt der grenzüberschreitende Schnellzug alle zwei Stunden Richtung Amsterdam beziehungsweise Oberhausen. Damit ist die deutsche „Betuwe-Route“, wie sie am linken Niederrhein genannt wird, nicht nur von besonderer Bedeutung für den Schienengüterverkehr. Auch Geschäftsreisende und Touristen setzen auf die Schiene bei ihrer Reise ins Nachbarland. ■

+++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUN

... und zum Schluss

DB Netze App ist online

Eine neue mobile Anwendung der DB Netz AG informiert rund um das Thema Eisenbahn-Infrastruktur. Die Anwendung ist in die vier großen Bereiche der Infrastruktur gegliedert: Bahnhof, Schiene, Energie und Bau. Zusätzlich bietet die App Hintergrundinformationen zu Themen wie der Finanzierung oder der Bürgerbeteiligung von großen Infrastrukturprojekten. Neben Daten, Fakten und Ver-



Eine Grafik zum aktuellen Planungsstand des Projekts finden Sie hier: www.emmerich-oberhausen.de/downloads.html

linkungen auf DB Webseiten finden Nutzer ebenfalls Videos, Animationen, Infografiken, Bildergalerien und Spiele. Die Anwendung ist für die Betriebssysteme iOS und Android verfügbar und kann kostenlos im App Store oder im Google Play Store unter dem Suchwort „DB Netze“ heruntergeladen werden. ■

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), Michael Neuhaus (S. 1 Mitte, S. 2), Niederrheinische IHK (S. 3, S. 4), Oskar Baumann (S. 5 links), Marc Schuler (S. 5 Mitte), AllebaziB – Fotolia (S. 5 rechts), Uwe Miethe (S. 6 oben), emevil – Fotolia (S. 6 unten)

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

