

NEO Newsletter Emmerich–Oberhausen

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen

Nr. 2 | Juli 2017

Editorial

**Liebe
Leserinnen
und Leser,**



nachdem wir 2011 die ersten Anträge auf Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht hatten, rollen seit Anfang 2017 die Bagger. Ende Mai 2017 haben nun auch die Bauarbeiten für die beiden Eisenbahnüberführungen (EÜ) „Rhein-Herne-Kanal“ und „Lindnerstraße“ im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 in Oberhausen begonnen und die neuen Bauwerke nehmen zunehmend Formen an. Auch im Bereich der Planfeststellung kommen wir gut voran – bereits in elf von zwölf Planfeststellungsabschnitten haben die Erörterungstermine stattgefunden. Über unsere Informationskanäle halten wir Sie weiterhin über aktuelle Projektentwicklungen auf dem Laufenden.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich–Oberhausen

Inhalt

- 02 **Der Umwelt zuliebe**
- 03 **„Dialog schafft Zukunft“**
- 04 **Das Rettungskonzept steht**
- 05 **„Die Komplexität der Themen ist ausgesprochen spannend!“**
- 06 **Impressum**

Planfeststellung

Der Weg zum Baurecht

Für den Streckenausbau entlang der zwölf Abschnitte von Emmerich bis Oberhausen ist jeweils ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Innerhalb dieses Zulassungsverfahrens wird das Vorhaben unter allen rechtlichen Gesichtspunkten geprüft, es werden alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Alle zwölf Verfahren wurden eingeleitet. Im PFA 1.1 (Oberhausen) liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss und somit das Baurecht vor. Doch der Weg bis zum Baubeginn ist lang und mit vielen Einwendungen, Gesprächen, Erörterungen und Planänderungen verbunden.



Im PFA 1.1 (Oberhausen) rollen bereits die Bagger. Aktuell laufen die Bauarbeiten an den Eisenbahnüberführungen „Rhein-Herne-Kanal“ und „Lindnerstraße“.

Rückblick: Der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Im Zeitraum von 2011 bis 2013 hat die DB Netz AG als Vorhabenträgerin die Anträge auf Planfeststellung für alle zwölf PFA beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt. In diesen Anträgen sind unter anderem ausführliche Beschreibungen des Bauvorhabens, die möglichen Eingriffe in Natur und Umwelt und die dazu vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnah-

men, geplante Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sowie Grunderwerbsplan und -verzeichnis enthalten. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die Planfeststellungsunterlagen für die Dauer von vier Wochen öffentlich ausgelegt. Dies geschah für alle zwölf Verfahren in dem Zeitraum zwischen Februar 2012 bis November 2014. Im Anhörungsverfahren hatten die Bürgerinnen

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Der Weg zum Baurecht

und Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange (TÖB) die Möglichkeit, die Unterlagen einzusehen und Einwendungen und Stellungnahmen gegen das jeweilige Vorhaben einzureichen. Die Einwendungsfrist ist für alle Verfahren beendet. Die Bahn hat ihre Erwidernungen zu den Einwendungen und Stellungnahmen erstellt – diese werden in der sogenannten „Synopsis“ beantwortet. Das ist sozusagen der Antwortbrief an den Einwender, der das Argument und die jeweilige Antwort der Bahn gegenüberstellt. Bis auf das Verfahren in Emmerich-Elten (PFA 3.5) fanden bereits alle Erörterungstermine statt. Zu diesen Terminen

werden die Einwender, die Träger öffentlicher Belange und die DB Netz AG als Vorhabenträgerin von der Anhörungsbehörde eingeladen, um die Einwendungen und Änderungswünsche zu erörtern. Die Anhörungsbehörde beendet das Anhörungsverfahren mit einer von ihr verfassten abschließenden Stellungnahme, die das EBA erhält. Anschließend prüft das EBA alle Belange und erlässt den Planfeststellungsbeschluss – so wie im Verfahren zum PFA 1.1 im September 2015 geschehen. In dem Beschluss wird letztendlich entschieden, ob einer Einwendung stattgegeben wird oder nicht. Vor einem Baubeginn ist im Anschluss an das

durch den Planfeststellungsbeschluss erteilte Baurecht die Bauleistung auszuschreiben und zu vergeben. Erst danach kann mit der Realisierung begonnen werden. ■

@ Ausführliche Informationen zum Thema Planfeststellung finden Sie in der Broschüre „Planfeststellungsverfahren an der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen“ im Download-Bereich der Webseite www.emmerich-oberhausen.de.



Portrait

Der Umwelt zuliebe

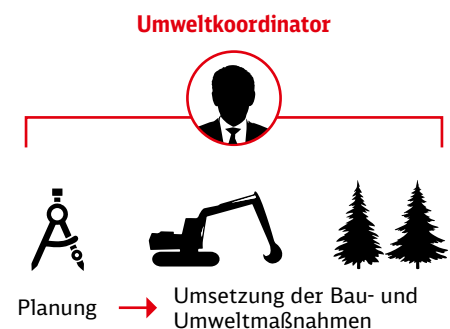
Seit 2015 ist Stefan Förster als Umweltkoordinator beim Großprojekt Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen tätig. Von der Vorplanung, über die Planfeststellung bis zur Bauphase werden alle Projektschritte umweltfachlich von ihm begleitet. Im Gespräch mit NEO erzählt er von seinen Aufgaben und den Herausforderungen im Bahnprojekt.

Ein wichtiges Ziel der DB auf ihrem Weg zum Umwelt-Vorreiter ist eine umwelt- und naturschutzgerechte Errichtung der Infrastruktur. Dazu sind von der frühen Planungsphase bis zur Inbetriebnahme die verschiedenen umweltfachlichen und -rechtlichen Anforderungen zu ermitteln, abzustimmen und umzusetzen.

In der aktuellen Phase der Genehmigungsplanung bestehen die Hauptaufgaben von Stefan Förster darin, die erforderliche Festlegung der Umweltauflagen in den Planunterlagen zu koordinieren. Dazu führt er Gespräche mit Behörden und Anwohnern, beantwortet Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Umwelt, erläutert umweltbezogene Fragen bei den Erörterungsterminen und begleitet die Überarbeitung der Planunterlagen durch das Ingenieurbüro. Dabei ist er auch als Vermittler zwischen den internen und externen Beteiligten unterwegs: Neben den Interessen der Bahn sucht er auch die Gespräche mit den Naturschutzbehörden und -verbänden,

um fachlich korrekte, für alle Seiten akzeptable Lösungen zu entwickeln. Als Beispiel erzählt er von einer Fledermaus-Flugstraße: „Durch mehr Zugverkehr würde auch das Risiko unzulässig erhöht, dass die Fledermäuse bei der Querung der Strecke mit einem Zug kollidieren. Daher müssen wir uns Maßnahmen zur Risikominimierung überlegen. Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel der Bau massiver Schutzwände. Dann würden sich von Schienenlärm betroffene Anwohner aber

natürlich fragen, warum wir teure Wände für Fledermäuse errichten, aber keine Schallschutzwände für sie. Dies würde sowohl die Akzeptanz des Projektes als auch die des Naturschutzes beeinträchtigen. Dabei wäre es dann meine Aufgabe, auf die Entwicklung alternativer Lösungen hinzuwirken, die auf vertretbare Weise die artenschutzrechtlichen Anforderungen erfüllen können, zum Beispiel die frühzeitige Anlage speziell konzipierter Gehölzpflanzungen entlang der Bahnstrecke.“ Stefan Förster muss bei seinen Überlegungen und Lösungsvorschlägen vor allem die gesetzlichen Anforderungen, aber auch den Zeitrahmen und die Kosten des Projektes im Blick behalten. Wichtige Kriterien für die Umwelplanung sind die rechtlichen Grundlagen wie das Artenschutzrecht, die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung oder die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie.



Schließlich geht das Aufgabenspektrum des Umweltkoordinators auch über die naturschutzfachlichen Themen deutlich hinaus



Das Thema Umwelt spielt von Planungsbeginn an eine zentrale Rolle.

und umfasst beispielsweise Fragen des Gewässer- und Bodenschutzes, der bauzeitlichen Emissionen oder des Umgangs mit eventuellen archäologischen Funden im Baufeld.

Während der Bauphase überprüft Stefan Förster gemeinsam mit den Kollegen der Umweltfachlichen Bauüberwachung, ob alle umwelt- und naturschutzfachlichen Auflagen eingehalten werden - zum Beispiel, ob geschützte Tiere rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten fachgerecht umgesiedelt wurden oder dass Bäume

nur in den gesetzlich zulässigen Zeiten gerodet werden, wenn keine Vögel dort brüten. Insbesondere nach Abschluss der technischen Baumaßnahmen sind zudem die umfangreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu realisieren, also zum Beispiel Bäume zu pflanzen, Böschungen anzusäen oder Lebensräume für bestimmte Tierarten anzulegen. Auch dies gilt es, vor Ort zu kontrollieren. Somit bleibt er auch während der gesamten Bauphase mit den Umweltschutzbehörden und Naturschutzverbänden in engem Kontakt und trifft sich

Im Dialog

„Dialog schafft Zukunft“

Durch die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sollen Verzögerungen im Planfeststellungsverfahren weitestgehend vermieden werden. Im Gespräch mit NEO bewertet Daniel Hitschfeld, Leiter der Servicestelle „Dialog schafft Zukunft“ am Beispiel Emmerich-Oberhausen, wie die Bahn die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in ihren Projekten nutzt und welche Ziele damit erreicht werden.



Herr Hitschfeld, Sie haben vor einiger Zeit das Infozentrum in Wesel besucht und kennen sich mit den vielfältigen Instrumenten der Beteiligung der Öffentlichkeit aus. Wie bewerten Sie das Informationsangebot hier im Projekt?

Das Projekt weist mit einer Streckenlänge von 74 Kilometern eine große geografische Dimension auf, woraus sich viele unterschiedliche Fragen innerhalb der durchquerten Städte und Gemeinden ergeben. Hinzu kommt, dass die Themen im Kontext des Ausbaus von Schienenwegen komplex sind und für Interessierte eine gewisse

Einarbeitung erfordern – von der Lärmkartierung über die Einbindung in europäische Korridore bis hin zur Fahrplangestaltung und Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen. Um hier mitreden zu können, benötige ich als Bürger erst einmal umfassende Informationen, die idealerweise vom Vorhabenträger direkt bereitgestellt werden. Genau das wird hier im Projekt aus meiner Perspektive vorbildlich betrieben, etwa mit dem Infozentrum, dem Projektnewsletter und der Präsenz des Projektleiters und des Pressesprechers in der Region.

Wir sind als Projekt mit der Roadshow auch direkt in die Orte gegangen. Aus Ihrer Erfahrung mit der Frühen Öffentlichkeitsbeteili-

Stefan Förster persönlich

Drei Entweder-oder-Fragen

Nordsee oder Mittelmeer?

Mittelmeer. Die Nordsee sieht man nie, weil sie entweder hinter einem Deich ist oder bei Ebbe verschwunden ist.

Flachland oder Alpen?

Beides hat interessante Aspekte, da möchte ich mich nicht entscheiden.

Wald oder Wiesen?

Wald, weil ich eine Gräser-Allergie habe – außerdem hat mein Nachname ja schon den Bezug zum Wald.

vor Ort mit ihnen. Wer aber denkt, dass Stefan Förster die meiste Zeit seiner Arbeit in der Natur verbringt, der liegt falsch: „Ich würde sagen, 90 Prozent meiner Arbeitszeit verbringe ich derzeit im Büro. Während der Bauphase werde ich öfter draußen sein, aber meine Tätigkeit ist schon eher ein Bürojob“. ■

gung: Ist das sinnvoll und erreicht man damit die Menschen, die man erreichen will?

Dadurch, dass man in die Regionen geht, erhöht man auf jeden Fall die Chance, eine größere Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern zu erreichen. Wenn man zum Beispiel auf einem Marktplatz stehend Informationen aus erster Hand anbietet, kommt man ins Gespräch und kann direkt vor Ort Kontakte knüpfen. Auf einer Roadshow kann man auch – zum Beispiel mit Exponaten – bestimmte Aspekte im wahrsten Sinne des Wortes „greifbar“ machen, was gerade bei technischen Aspekten sehr wichtig ist.

Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist noch sehr jung und wir haben erst spät gelernt, Bürgerinnen und Bürger einzubinden. Wie steht die DB insgesamt in NRW diesbezüglich da?

Die Bürgerinnen und Bürger äußern heute ein viel größeres Interesse daran, über Planungen informiert und in Projekte eingebunden zu werden, als dies früher der Fall war. Das ist oft verbunden mit einem großen Engagement für die jeweilige Interessenslage. Darauf hat die DB reagiert und in den vergangenen Jahren große Schritte nach vorn gemacht, so dass man heute in zahlreichen Projekten – nicht nur in

NRW – gute Beispiele für eine gelungene Öffentlichkeitsbeteiligung findet. Dennoch ist es in manchen Orten – aus den unterschiedlichsten Gründen – alles andere als einfach, zu einem für alle Seiten akzeptablen Ergebnis zu kommen. Hier ist es wichtig, den Gesprächsfaden nie abreißen zu lassen.

Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ja auch eingesetzt, um Verzögerungen im Verfahren zu vermeiden. Denken Sie, dieses Ziel wurde schon erreicht?

Bei der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung geht es unter anderem darum, bestimmte Konflikte schon im Vorhinein zu identifizieren, zu bearbeiten und idealerweise zu lösen, damit sich diese Fragestellungen nicht erst in Form von Einwendungen im Planfeststellungsverfahren wiederfinden oder in Form von Klagen das Verfahren verzögern. Das ist

aber immer auch projektbezogen und individuell zu beurteilen. Einerseits erhöht eine frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit die Chance auf einen verzögerungsfreien

Ablauf, sie stellt jedoch auf der anderen Seite keine Garantie dar.

Herr Hitschfeld, vielen Dank für das Gespräch.

Hintergrund

Industrie und Wirtschaft spielen für die Entwicklung des Standortes Nordrhein-Westfalen eine herausragende Rolle. Damit die NRW-Wirtschaft auch weiterhin ihre Stärken ausspielen kann, sind umfassende Investitionen nötig. Große Investitions- und Infrastrukturprojekte sind jedoch nicht immer unumstritten. Vor allem persönlich betroffene Bürgerinnen und Bürger und Interessensgruppen wollen bei Investitionsvorhaben mitreden und vom Nutzen einzelner Projekte überzeugt werden. Hierzu braucht es einen offenen und ehrlichen Dialog. Erfolgt dies nicht oder zu spät, besteht die Gefahr, dass sich wichtige Zukunftsprojekte erheblich verzögern oder sogar scheitern. Hier setzt das Angebot der Servicestelle „Dialog schafft Zukunft“ an. Sie möchte durch Information, Beratung und aktive Öffentlichkeitsarbeit ein Bewusstsein für die Notwendigkeit von frühzeitigen Beteiligungsverfahren schaffen und relevante Akteure zusammenbringen.

Weitere Infos unter www.dialog-schafft-zukunft.nrw.de.

Sicherheit

Das Rettungskonzept steht

Am 13. März 2017 stellten die Kommunen und die Deutsche Bahn die gemeinsam erarbeitete Lösung für das ganzheitliche Rettungskonzept der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen im Rathaus Rees vor.

Die Bahn, die sieben betroffenen Kommunen und deren Feuerwehren arbeiten bereits seit Jahren gemeinsam an der Erstellung des Rettungskonzeptes. Die Lösung wurde seit 2011 in weit mehr als 100 Arbeitsgesprächen, Streckenbegehungen und Projektberatungen gemeinsam erarbeitet. „Das war eine Kraftanstrengung für alle Beteiligten. Ich bin sehr froh, dass es uns gemeinsam gelungen ist, ein ganzheitliches Rettungskonzept zu erarbeiten, mit dem wir jetzt in das formale Anhörungsverfahren gehen können,“ so Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, im Rahmen der Vorstellung des Konzeptes.

Ortskenntnisse genutzt

In zahlreichen Workshops zwischen der Deutschen Bahn und Vertretern der Feuerwehren wurde jede örtliche Begebenheit untersucht und diskutiert. Dabei profitierte die Bahn besonders von den Ortskenntnissen und

dem hohen Sachverstand der kommunalen Vertreter. Der Austausch zwischen allen Beteiligten wurde seit dem Jahr 2015 noch einmal auf allen Ebenen intensiviert, um schneller eine gemeinsame Lösung zu finden.

Mit dieser Lösung zum ganzheitlichen Rettungskonzept werden die Löschwasserversorgung und die Zuwegung entlang der Strecke geregelt. Die zusätzlichen Kosten von 10,5 Millionen Euro für das gesamte Paket werden vom Land Nordrhein-Westfalen finanziert.

Modernste Löschwasserversorgung

Zusätzlich zu den vorhandenen Hydranten und Löschwasserentnahmestellen für den ersten Eingriff gewähren vier sogenannte Hytrans Fire Systeme (HFS, hochleistungsfähige Pumpen) die Löschwasserversorgung entlang der Strecke. Diese modernen Systeme können über einen langen Zeitraum große Wassermengen mit hohem Druck bereitstellen, weit mehr als es über die herkömmliche kommunale Wasserversorgung möglich ist. Sie bestehen je aus einem geländegängigen Transportfahrzeug und einem Container (HF-Einheit) für Schläuche und die Hochleistungspumpe.



Pumpeinheit mit Tauchpumpe und zwei Kilometer langem Schlauch.

Die HFS werden in den Städten Dinslaken, Wesel, Oberhausen und Emmerich stationiert und von hier aus für die gesamte Strecke genutzt. An diesen Standorten kann das zur Bedienung der Systeme notwendige Personal ausgebildet und später eingesetzt werden. In Hamminkeln wird zudem ein Schlauchwagen bereitgestellt. Daneben werden zusätzliche Löschwasserentnahmestellen entlang der Strecke errichtet.

Bitte lesen Sie auf Seite 5 weiter ...

Das Rettungskonzept steht

Zuwegungen

Das Rettungskonzept sieht insgesamt 291 Zugänge zu den Gleisen vor. Dies ermöglicht den Rettungskräften einen schnellen Zugang zur Strecke. Maßgebend für die Festlegung der Zugänge waren die spezifischen örtlichen Gegebenheiten wie Topografie, Verkehrserschließung, Abstände zwischen Brücken

sowie die Brückenlängen, natürliche Zuwegungsmöglichkeiten und die bereits bestehende Rettungsinfrastruktur.

Aktueller Stand

Am 14. Juni 2017 wurde die Lösung für das Rettungskonzept im 14. Projektbeirat aus-

föhrlich besprochen. Dabei bewertete der Projektbeirat die Vorgehensweise und die erarbeitete Lösung als vorbildlich. Derzeit finden weitere Gespräche zwischen dem Projekt und den jeweiligen Bürgermeistern und Feuerwehren statt. Darin soll der erzielte Konsens noch vor den Sommerferien in einer beidseitigen Erklärung festgehalten werden. ■

Im Gespräch

„Die Komplexität der Themen ist ausgesprochen spannend!“

Weiterbildungsmöglichkeiten, komplexe Themen und abwechslungsreiche Aufgaben: Im Gespräch mit NEO erzählen die jungen Projektengineure/-innen Irina Doberstein, Laura Alvarez Anton und Konstantinos Chandras, was ihre Arbeit im Projekt so spannend macht und warum sie sich für einen Job bei der DB entschieden haben.

NEO: Was habt ihr studiert und was waren eure fachlichen Schwerpunkte?

Irina Doberstein (ID): Ich habe Bauingenieurwesen studiert mit der Fachrichtung konstruktiver Ingenieurbau und das im Master in Richtung Brücken und Statik vertieft.

Laura Alvarez Anton (LA): Ich habe fünf Jahre Bauingenieurwesen mit Fachrichtung Infrastrukturwesen und Verkehrsinfrastruktur in Spanien studiert. Danach habe ich noch einen Master in European Construction Engineering in Spanien, Dänemark und Deutschland gemacht.

Konstantinos Chandras (KC): Bei mir war es die Fachhochschule Dortmund, dort habe ich Elektrotechnik mit der Vertiefung „Elektrische Energie- und Umwelttechnik“ studiert.

NEO: Wie seid ihr auf die DB aufmerksam geworden?

ID: Bei mir war das eigentlich zufällig. Ich wollte mir auf der Jobmesse in Düsseldorf andere Unternehmen anschauen, bin dann aber beim Stand der DB gelandet und mit einem Mitarbeiter aus der Fachabteilung Konstruktiver Ingenieurbau ins Gespräch

gekommen. Er hat mir von seinem Arbeitsalltag und den Projekten erzählt und das hat sich sehr spannend angehört.

NEO: Was hat dann den Ausschlag gegeben, dass du zur Bahn gegangen bist?

ID: Der Mitarbeiter, der den Bereich vorgestellt hat! Entscheidend waren gar nicht die klassischen Personalthemen, sondern vielmehr, wie detailliert er an konkreten Beispielen seine Arbeit beschrieben hat. Das fand ich sehr interessant.

LA: Ich habe mich auf der Webseite der DB informiert und einen sehr positiven Eindruck erhalten, weil die DB sehr zukunftsorientiert ist und viel Wert auf Nachhaltigkeit legt. Man kann an verschiedenen Projekten teilnehmen und viele Bereiche kennenlernen. Beim Recruiting-Tag im Februar wurden die verschiedenen Projekte vorgestellt. Dort habe ich gemerkt, dass man sich hier wirklich für uns interessiert. Im Vergleich zu den üblichen Auswahlprozessen war das eine schöne Erfahrung und ich habe mich gleich wohlfühlt. Für mich war das ausschlaggebend, bei der DB anzufangen.

KC: Ich durfte die Bahn ja schon durch ein Praktikum bei DB Station & Service in Frankfurt kennenlernen. Dort wurden mir die Strukturen, das Arbeiten und das Arbeitsumfeld gezeigt. Da war mir klar, dass ich mich nach dem Studium bei der Bahn bewerbe.

NEO: Jetzt seid ihr erst ein paar Monate dabei. Könnt ihr trotzdem schon sagen, was euch an der Stelle bei der ABS 46/2 besonders gut gefällt?

LA: Das Projekt ist so groß und komplex – jede Einzelmaßnahme könnte schon ein eigenes Projekt sein. Ich empfinde es als Glück, dabei zu sein und so viele verschiedene Sachen zu erleben. Das bietet die Möglichkeit, umfassende Erfahrungen zu sammeln und enorm viel zu lernen.



Irina Doberstein, Laura Alvarez Anton und Konstantinos Chandras (v.l.n.r.)

ID: Ja, bei mir ist es ähnlich. Man erfasst das Projekt erst gar nicht, da braucht man schon ein wenig Zeit. Man bekommt Einblicke in die Brückenplanung, Streckenplanung, Entwässerung, Oberleitung – es ist einfach so viel auf einmal. Ich finde es sehr interessant, wie die verschiedenen Themen und Aspekte, die dazu gehören und die verschiedenen Gewerke

zusammengebracht werden. Die Komplexität der Themen ist ausgesprochen spannend!

KC: Sehr positiv ist mir auch das Team aufgefallen, wir

haben eine gute Mischung von Jung und Alt. Toll finde ich auch, dass mir der Teamleiter einen Mentor zur Seite gestellt hat, an den ich mich jederzeit wenden kann.

NEO: *Habt ihr euch die Arbeit bei der Bahn so vorgestellt oder wart ihr überrascht?*

ID: Ich bin manchmal überrascht von Dingen, bei denen man denkt, der Prozess wird sehr lange dauern, und das ist dann innerhalb von ein bis zwei Wochen erledigt. Mich hat auch überrascht, dass man schon nach kurzer Zeit selbstständig arbeiten kann. Ich empfinde den Umgang in der täglichen Arbeit auch deshalb als sehr wertschätzend.

LA: Ich hätte vorher nicht gedacht, wie komplex die Planfeststellungsverfahren sind und was alles dahintersteckt.

ID: Auch wie die Öffentlichkeit betroffen ist und dass man sich da gut positionieren muss, bevor man Planungen präsentiert. Bei der Bahn ist gefühlt ganz Deutschland betroffen, wenn irgendwas nicht funktioniert. Auch schon in kleinen Bereichen.

KC: Was mich positiv beeindruckt hat, ist dass das Unternehmen mit 300.000 Mitarbeitern

35 Milliarden Euro investiert die DB bis 2019 in ihre Gleise, Bahnhöfe, Energieanlagen, Brücken und Tunnel

Niko Georgiadis (39), rekrutiert Ingenieure für die Deutsche Bahn:

„Durch die größte Infrastruktur-Modernisierung in der Bahngeschichte sowie das Qualitätsprogramm ‚Zukunft Bahn‘ ist der Bedarf an Ingenieurinnen und Ingenieuren gewaltig. Bis 2019 investieren Bund und Deutsche Bahn 28 Milliarden Euro in ihre Gleise, Bahnhöfe, Energieanlagen, Brücken und Tunnel. Deshalb stellt die DB allein 2017 rund 1.000 weitere Ingenieure ein. Insgesamt arbeiten etwa 10.000 Ingenieure bei der DB. Sie ist damit eines der größten Ingenieurbüros Deutschlands.“

Für Ingenieure gibt es bei der Deutschen Bahn ein sehr großes Aufgabenspektrum. Einsatzgebiete sind zum Beispiel die Planung, Überwachung und Steuerung von Baumaßnahmen oder die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Neben den klassischen Ingenieursthemen wie zum Beispiel dem Brücken- oder Tunnelbau bieten wir auch spannende Herausforderungen im Bereich Digitalisierung an.

Junge Ingenieure, die bei der Deutschen Bahn starten möchten, sollten vor allem das Interesse und die Motivation mitbringen, sich in das spannende Thema Eisenbahn einzuarbeiten. Das nötige ‚Handwerkszeug‘ erhalten die neuen Kollegen durch unsere internen Qualifizierungen. Der überwiegende Teil von Ingenieursbedarfen liegt in den Studiengängen Bau- und Elektroingenieurwesen. Aber auch für Absolventen und Berufserfahrene aus ‚exotischeren‘ Studiengängen, wie zum Beispiel Vermessungsingenieurwesen oder Geologie haben wir spannende Aufgaben anzubieten.“

so riesig ist. Und wenn man dann mit Kollegen telefoniert, die man vorher noch nie gesehen hat, ist es trotzdem so, als ob man sich schon jahrelang kennt.

NEO: *Wenn ihr Kommilitonen treffen würdet, welche Argumente würdet ihr für die DB als Arbeitgeber nennen?*

LA: Ich bin sehr froh, dass ich viele nette und hilfsbereite Kollegen habe und wir offen miteinander reden können. Aber auch die Zukunftsperspektive und die Weiterbildungsmöglichkeiten, die hier angeboten werden. Das ist für mich sehr wichtig! Nicht nur durch Seminare, sondern auch in den Projekten selbst. Man

kann zum Beispiel auch einen Service-Tag machen und einen Tag lang in einen anderen

Beruf hineinschnuppern, z. B. als Zugbegleiter. Dort sieht man dann auch, wie die Planungen aus dem Büro praktisch umgesetzt werden.

KC: Es ist ein großer Arbeitgeber, der einen sicheren Arbeitsplatz bietet. Eine faire Vergütung und die ganzen Nebenleistungen wie Pensionsfonds oder das Jobticket würde ich ebenfalls erwähnen.

ID: Dass es vergleichsweise geregelt abläuft. Man hat ein Stundenkontingent, darauf wird auch geachtet. Und die allgemeinen Formalitäten, dass man vermögenswirksame Leistungen bekommt und weitere Sozialleistungen. Aus den Gesprächen mit Kommilitonen weiß ich, dass dies bei der Wahl des Arbeitgebers verstärkt eine Rolle spielt.

NEO: *Vielen Dank für das Gespräch.*

10.000 Ingenieure arbeiten bei der DB

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg

Kontakt

Marcel Winter
Kommunikation Infrastruktur
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
Mail: kontakt@emmerich-oberhausen.de
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos

Lothar Mantel (S. 1 links), DB Netz AG (S. 1 Mitte), bluedesign – Fotolia (S. 2), Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee (S. 3 oben), privat (S. 3 unten), New South Wales Fire Brigade, Australien (S. 4), Marcel Winter (S. 5)

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“

