

NEO Newsletter Emmerich-Oberhausen

Nr. 3 | 2014

Informationen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich-Oberhausen

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

schon in der Vergangenheit sind wir mit der Wanderausstellung zum Projekt Emmerich-Oberhausen mit den Anwohnern entlang der Strecke in den Dialog getreten. Dies wollen wir weiter intensivieren und eröffnen deshalb am 20. Oktober unser Informationszentrum dauerhaft in Wesel. Ab sofort tourt das Informationszentrum nun nicht mehr als Wanderausstellung durch die Kommunen, sondern ist fest installiert in unserem Baubüro. Informieren Sie sich in diesem Newsletter über das Informationsangebot in unserer Ausstellung. Wir freuen uns sehr, Sie demnächst dort zu begrüßen.



Ein Themenschwerpunkt im Informationszentrum sind die Schallschutzmaßnahmen, die im Projekt umgesetzt werden. In dieser Ausgabe des Newsletters stellen wir Ihnen den passiven Schallschutz vor. Im Interview ab Seite 3 erläutert der Schallgutachter Dr. Wolfgang Herrmann, wie ermittelt wird, welche Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke Emmerich-Oberhausen umgesetzt werden müssen.

Neuigkeiten gibt es außerdem aus dem Projektbeirat: Mitte Juli hat er zum elften Mal getagt. Lesen Sie auf Seite 2, zu welchen Ergebnissen er zu den Themen Streckensicherheit, Stand der Planfeststellungsverfahren und Kommunikation mit der lokalen Wirtschaft und den Eisenbahnunternehmen gekommen ist.

Stefan Ventzke
Projektleiter Ausbaustrecke
Emmerich-Oberhausen

Informationszentrum öffnet seine Türen in Wesel

Am 20. Oktober 2014 öffnet das Informationszentrum zur Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen seine Türen im Baubüro der Bahn in Wesel. Nachdem die Ausstellung in den letzten Jahren zunächst durch sieben Kommunen entlang der Strecke getourt ist, wird das Angebot nun fest in Wesel installiert.

Um Anwohnern und Interessierten eine zentrale Anlaufstelle mit Informationen zum Projekt in gesammelter und anschaulicher Form zu bieten, wurde das Informationszentrum zuerst als Wanderausstellung und nun als feste Ausstellung in Wesel installiert. Zahlreiche Informationstafeln geben Einblick in die Planungen der Bahn und erläutern die Ziele des Projekts. Zudem stellen die Tafeln die einzelnen Ausbaustufen sowie die sich im Vergleich zur gegenwärtigen Situation nachweislich ergebenden Verbesserungen für Anwohner und Bahnreisende vor. Außerdem werden Themen wie Schall- und Erschütterungsschutz, Leit- und Sicherungstechnik oder Natur- und Umweltschutz beleuchtet.

Die Besucher erwartet ein umfassendes multimediales Angebot: Über die interaktive Gesamtstreckenkarte lassen sich detaillierte Informationen zu den einzelnen Streckenabschnitten abrufen. Zu den Planfeststellungsabschnitten gibt es außerdem Präsentationen, die die Baumaßnahmen und den Schallschutz in jedem Abschnitt vorstellen.

Ein Highlight nach der Überarbeitung wird künftig das neue Informations-Terminal zum Thema Schallschutz darstellen: Hier haben Besucher die Möglichkeit, über eine Simula-



tion die Unterschiede verschiedener Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Flüsterbremsen etc.) deutlich zu hören. Die sogenannte Klangdusche informiert mit einem Audiobeitrag umfassend über das Gesamt-

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | | | |
|----|--|----|---------------------------------------|
| 02 | Sitzung des Projektbeirats | 03 | Schallschutzexperte im Einsatz |
| 03 | Passiver Schallschutz entlang der Ausbaustrecke | 04 | Impressum |

... weiter von Seite 1:

Informationszentrum öffnet seine Türen in Wesel



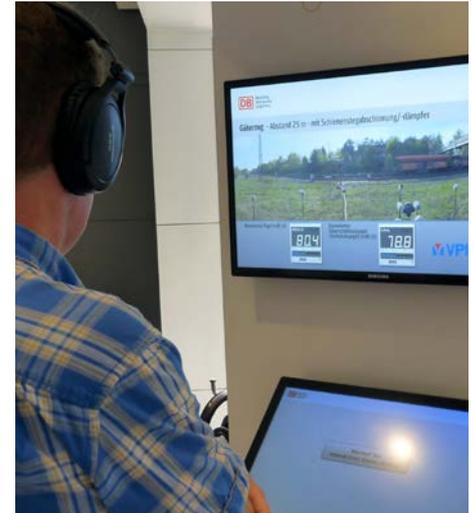
projekt. Zu Fachthemen, wie zum Beispiel der Blockverdichtung, gibt es eine erklärende und anschauliche Animation. Vervollständigt wird die Ausstellung durch Broschüren und Informationsmaterialien zu allen Abschnitten, wie beispielsweise zu den Themen passiver Schallschutz oder Einwendungsmanagement.

Das Baubüro in Wesel befindet sich auf dem Handelsweg 1, 46485 Wesel. Der nächste Bahnhof ist „Wesel Feldmark“. Von dort aus ist das Baubüro dann noch etwa einen Kilometer entfernt. Die nächste Bushaltestelle ist die Haltestelle „Hanseviertel“, die in wenigen

Minuten Fußweg zu erreichen ist. Für die Anreise mit dem Pkw stehen genügend Parkplätze direkt vor Ort zur Verfügung. Am Eröffnungstag ist das Informationszentrum von 13 bis 18 Uhr für Besucher geöffnet. Außerdem bietet die Bahn während dieser Zeit eine Bürgersprechstunde an, in der die Bürgerinnen und Bürger detailliert ihre persönlichen Belange mit Fachleuten aus dem Projekt besprechen können.

Anschließend ist das Informationszentrum immer donnerstags von 10 bis 12 Uhr sowie von 13 bis 18 Uhr geöffnet; für Rückfragen und Erläuterungen ist für die Besucher in dieser

Zeit ein Ansprechpartner vor Ort. Wie gewohnt findet die Bürgersprechstunde an jedem zweiten Donnerstag eines Monats statt. Um den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern weiter zu intensivieren, hat die Bahn ihr Angebot ausgeweitet. Die Bürgersprechstunde findet an diesem Tag ganztägig während der Öffnungszeiten statt. ■



An einem interaktiven Informationsterminal lassen sich verschiedene Szenarien von fahrenden Güter- und Personenverkehrszügen mit und ohne lärmindernde Maßnahmen vergleichen.

Sitzung des Projektbeirats

Mitte Juli hat der Projektbeirat zur Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen zum elften Mal getagt, um über aktuelle Themen im Projekt zu beraten. Eines von drei Schwerpunktthemen war dabei der Stand der Planfeststellungsverfahren. In elf von zwölf Planfeststellungsabschnitten werden nach dem Ende der Offenlagen derzeit die eingegangenen Einwendungen von der Bezirksregierung gesichtet oder von der Bahn erwidert.

In zwei Abschnitten fanden bereits Erörterungstermine statt, so dass zum kommenden Jahreswechsel der erste Planfeststellungsbeschluss erwartet wird. Damit zeichnet sich ab, dass nach Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2013 in einem ersten Abschnitt in rund zwei Jahren mit dem Bau begonnen werden kann. Die frühzeitige Kommunikation und Abstimmung mit den Vertretern der lokalen Wirtschaft und den Eisenbahnverkehrsunternehmen entlang der

Strecke war ein weiteres Schwerpunktthema. Hierzu werden die von dem Ausbauprojekt betroffenen Verkehrsunternehmen bereits kontinuierlich über Auswirkungen der Baumaßnahmen informiert.

Ein weiteres aktuelles Thema im Projekt ist der intensive Dialog mit den Feuerwehren entlang der Strecke. Die Gespräche zwischen Bund, Land, Kommunen und Bahn über die Maßnahmen gemäß des Forderungskatalogs der Feuerwehren, der über die richtlinienge-

mäß geplanten Maßnahmen an der Strecke zur Gefahrenabwehr der DB AG hinausgeht, werden momentan intensiviert.

Ziel aller Beteiligten ist die Erarbeitung eines übereinstimmenden Konzeptes einschließlich Finanzierung zu den Maßnahmen zur Streckensicherheit an der Ausbaustrecke, um den geplanten Zeitrahmen für die Planfeststellungsverfahren und den Baubeginn einzuhalten. ■

Der Projektbeirat ist 2007 mit dem Ziel gegründet worden, die Kommunikation zwischen Bundesregierung, Landesregierung, Politik, dem kommunalen „Arbeitskreis Betuwe“, der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Bahn zu unterstützen und die Umsetzung der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen zu begleiten. Der Beirat besteht aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, des Eisenbahn-Bundesamts, der DB AG, regionalen Bundestagsabgeordneten, Vertretern des kommunalen „Arbeitskreis Betuwe“ sowie der Niederrheinischen IHK Duisburg. ■

Schallschutz

Passiver Schallschutz entlang der Ausbaustrecke

Bei der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen kommen neben aktiven Schallschutzmaßnahmen, wie beispielsweise Schallschutzwänden, passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz. Dabei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden: Für den Schutz der Innenräume können beispielsweise Schallschutzfenster oder schalldämmende Lüfter eingebaut werden.



Wenn aktive Maßnahmen wie Schallschutzwände nicht ausreichen oder nicht vorgesehen sind, ...

... werden ergänzend passive Maßnahmen angewendet.

Um die Notwendigkeit passiver Schutzvorkehrungen zu überprüfen, führen unabhängige Gutachter vor Ort eine schalltechnische Untersuchung durch. Wird dabei an den betroffenen Gebäuden entlang der Eisenbahnstrecke festgestellt, dass die gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte trotz aktiver Maßnahmen nicht eingehalten werden können oder dass aktive Vorkehrungen zu aufwändig sind, haben Anwohner grundsätzlich Anspruch auf passiven Schallschutz. Im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahren wird über die aktiven Schallschutzmaßnahmen und über den Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen entschieden.

Die Bahn ist dann als Vorhabenträgerin gesetzlich verpflichtet, die Kosten für die notwendigen nachgewiesenen Maßnahmen zu erstatten. Die praktische Umsetzung des passiven Schallschutzes erfolgt in mehreren Schritten: Zuerst informiert die Bahn die betroffenen Gebäudeeigentümer schriftlich über den möglichen Anspruch auf passiven Schallschutz, beiliegend wird das benötigte Formular zur Wahrung des Anspruchs übersandt. Die Bahn beauftragt anschließend ein Ingenieurbüro, das den tatsächlichen Anspruch auf passive Maßnahmen vor Ort untersucht. Beispielsweise überprüft der Gutachter, welche Fenster vorhanden sind und wie deren schalldämmende Wirkung ist. Das Ergebnis der Untersuchung und mögliche Maßnahmenvorschläge werden dem Eigentümer vorgelegt. Wenn nun bei ihm Interesse an der Realisierung dieser Maßnahmen besteht, kann er die Umsetzung, beispielsweise den Einbau neuer Fenster, selbst beauftragen. Um die Kosten jedoch erstattet zu bekommen, muss er mindestens drei Angebote für die Umsetzung einholen. Diese sind der Bahn zur Überprüfung vorzulegen.

gemacht werden. Das ist abgesehen von der Rechtslage nicht sinnvoll, weil sich die Berechnungsverfahren auf umfangreiche Messdaten stützen und eine mittlere Immissionsituation – auf die es bei der Beurteilung ankommt – gut vorherzusagen ist. Messtechnisch könnten

Nach der Angebotsprüfung wird dem Eigentümer eine Vereinbarung über die Erstattung der Kosten übersandt. Nachdem die fachgerechte Montage überprüft wurde, werden die Aufwendungen gegen Rechnung von der Bahn erstattet. Alternativ kann die Beauftragung und Abwicklung der Umsetzung direkt von der Bahn übernommen werden. Dann muss der Eigentümer nur seine Zustimmung geben. ■

Rechtliche Grundlagen

Der Schutz vor Verkehrslärm ist seit April 1974 im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Demnach ist die Deutsche Bahn dazu verpflichtet, beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen eines vorhandenen Verkehrsweges sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären. Durch Schallschutzmaßnahmen muss in diesem Fall gewährleistet werden, dass die in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Reichen aktive Maßnahmen allein nicht aus, um diese Grenzwerte einzuhalten oder sind sie im Vergleich zur Anzahl der zu schützenden Gebäude zu aufwändig, kommen passive Schutzvorkehrungen zum Einsatz. ■

Interview

Schallschutzexperte im Einsatz

Herr Dr. Herrmann, wie wird man eigentlich Schallgutachter?

Wir haben Kollegen mit unterschiedlicher Ausbildung, etwa Maschinenbauingenieure, Umweltingenieure oder Physiker. Einen technisch-physikalischen Hintergrund sollte man schon haben, den Rest lernt man in der Praxis.

Ist es richtig, dass das Schallgutachten auf Berechnungen basiert?

Das stimmt, wobei die Anwendung der Berechnungsverfahren verbindlich vorgeschrieben ist – aus rechtlichen Gründen dürfen wir also nichts anderes machen. Wir werden immer wieder gefragt, warum keine Messungen

gemacht werden. Das ist abgesehen von der Rechtslage nicht sinnvoll, weil sich die Berechnungsverfahren auf umfangreiche Messdaten stützen und eine mittlere Immissionsituation – auf die es bei der Beurteilung ankommt – gut vorherzusagen ist. Messtechnisch könnten

Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter ...

... weiter von Seite 3:

Schallschutzexperte im Einsatz

wir in jedem Vorhaben nur für eine begrenzte Zahl von Punkten eine Momentaufnahme machen und nicht wie bei der Berechnung jedes potenziell betroffene Gebäude einbeziehen. Das Ziel, die zukünftige Situation darzustellen, für die die Lärmschutzmaßnahmen auszuwählen sind, könnten wir ohne Berechnungen ohnehin nicht erreichen.

Was machen Sie bei der sogenannten schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Lärmvorsorge genau?

Wir schauen uns zunächst Kartenmaterial, Bebauungspläne und andere Informationen an und gehen auch ins Untersuchungsgebiet, um jedes relevante Haus zu erfassen. Dann wird im Computer ein Berechnungsmodell aufgebaut: Das ist ein Datenmodell, das die geometrischen und topographischen Verhältnisse sowie die Parameter des zukünftigen Zugbetriebs möglichst genau abbildet. Damit lassen sich die Beurteilungspegel berechnen und mit den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung vergleichen. Bei Überschreitung der Grenzwerte wird geprüft, welche Schallschutzmaßnahmen in Frage kommen. Zum Schluss werden die Gutachten, zu denen auch umfangreiche Ergebnistabellen und Karten gehören, verfasst.

Wie viele Gebäude untersuchen Sie entlang der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen und wie lange dauert die Untersuchung?

Wir bearbeiten den Planungsabschnitt 3 im Bereich von Rees und Emmerich mit fünf Planfeststellungsabschnitten. Insgesamt wurden dort fast 10.000 Gebäude in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt (die aber nicht alle Anspruch auf Schallschutz haben); dies hat über ein Jahr gedauert.

Wonach entscheiden Sie, welche Schallschutzmaßnahme Sie schließlich vorschlagen?

Das ist abhängig von der akustischen Wirksamkeit, aber auch eine Berücksichtigung der

Kosten ist gesetzlich gefordert. Hierzu gibt es eine umfangreiche Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte und eine Handlungsanweisung des Eisenbahn-Bundesamtes.

Wir versuchen, für jede Situation die optimale Maßnahme oder Kombination aus Maßnahmen auszuwählen. Dafür werden sehr viele Varianten durchgerechnet, so dass die Genehmigungsbehörde das nachvollziehen und gegebenenfalls auch anders entscheiden kann.

Was mögen Sie an Ihrer Arbeit als Schallgutachter besonders?

Die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Disziplinen (Planung, Umwelt, Recht etc.) und wenn es gut läuft, das Gefühl, zu einer guten Gesamtplanung und einer Verbesserung der Wohnsituation beigetragen zu haben. ■

Steckbrief

Dr. Wolfgang Herrmann ist seit 25 Jahren bei der Planungsgesellschaft Obermeyer Planen + Beraten GmbH als Schallgutachter tätig. 1983 schloss er sein Diplom-Studium der Physik in Berlin und München ab.



An der TU München promovierte er 1988. Dr. Herrmann ist verheiratet und hat zwei erwachsene Söhne, er lebt in Vaterstetten bei München.

In seiner Freizeit vertreibt er sich die Zeit gerne beim Wandern, Skifahren oder Fotografieren.

Dr. Herrmann persönlich – Sie als Schallschutzexperte

Welche Musik hören Sie gerne besonders laut?

(Manchmal) Rockmusik, manche Klassik-Stücke.

... Und welche besonders leise?

Piano-Stellen sollte man auch piano hören, schlimm finde ich aber leise „Fahrstuhlmusik“.

Was bevorzugen Sie, laute Action-Filme oder leise Romanzen?

Gute Filme sind oft nicht laut.

Welchen Sportverein feuern Sie laut an?

FC Bayern (speziell Basketball).

Was mögen Sie lieber, ruhigen Strand-Urlaub oder lauten Aktiv-Urlaub?

Ruhigen Aktiv-Urlaub: Wandern, Radfahren oder Skifahren.

Impressum

Herausgeber

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

Kontakt

Julia Pietsch
Referentin Marketing und Kommunikation
Telefon: 0203 3017-2799
Mail: dbprojektbau-west@deutschebahn.com
www.emmerich-oberhausen.de

Fotos

Julia Pietsch (S. 1 links), Andreas Homrighausen (S. 1 rechts), Oskar Baumann (S. 2), Lothar Mantel (S. 3 links), Siegenia Werksfoto (S. 3 Mitte), OBERMEYER Planen + Beraten GmbH (S. 4)

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

