

## Editorial

**Liebe  
Leserinnen  
und Leser,**

alle zwölf Ab-  
schnitte der Aus-  
baustrecke Emme-  
rich-Oberhausen

müssen das Verfahren der Planfeststellung durchlaufen. In diesem komplexen und vielschichtigen Verwaltungsverfahren erhalten wir die Genehmigung für unser Bauvorhaben. Im Zuge der Anhörungsverfahren können betroffene Anwohnerinnen und Anwohner Einwendungen einreichen und damit Einfluss auf die Planung nehmen. Das geht allerdings nur bis zu einem bestimmten Maß, denn wir müssen Richtlinien und Vorschriften bei der Planung und Umsetzung einhalten. Prof. Dr. Georg Hermes von der Universität Frankfurt stand uns für ein Interview zur Verfügung und erklärt darin, was ein Planfeststellungsverfahren ist, warum es so lange dauert und welchen Einfluss die Bürgerinnen und Bürger auf das Verfahren haben.

Trotz der gesetzlichen Vorgaben versuchen wir, Anregungen der Kommunen und ihrer Anwohner aufzugreifen. Aus den Erörterungsterminen in Voerde und Dinslaken haben wir einiges mitgenommen. So haben wir bereits mit beiden Städten konstruktive Gespräche zur Gestaltung der Schallschutzwände geführt. Die Ergebnisse aus den Terminen werden wir auch dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), das als zuständige Behörde die Planfeststellungsbeschlüsse erlässt, übergeben, damit es diese Argumente in seine Entscheidung einbeziehen kann.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre!

Ihr

Stefan Ventzke  
Projektleiter Ausbaustrecke  
Emmerich-Oberhausen



Planfeststellungsverfahren

## Wenn sich Pläne ändern

Im Laufe eines Planfeststellungsverfahrens müssen die Planungen immer wieder aktualisiert und angepasst werden. Gründe dafür können aktualisiertes Kartenmaterial, eine neue Lösung nach einem Erörterungstermin oder auch einmal eine Ungenauigkeit in den eingereichten Planfeststellungsunterlagen sein.



**D**ie Bahn kann aber nicht einfach ihre Planung ändern. Denn jede Änderung – sei es die Verlegung einer Baustraße, eines Regenrückhaltebeckens oder eine zusätzliche Schallschutzwand – hat Auswirkungen. Deswegen müssen die Änderungen formal in das Verfahren eingebracht werden. **Vor** einem Planfest-

stellungsbeschluss geschieht dies im Zuge eines Deckblattverfahrens, **nach** einem Beschluss durch ein Planänderungsverfahren. Die Personen, die von einer Änderung betroffen sind, werden darüber informiert und haben dann auch wieder die Möglichkeit, Einwendungen einzureichen.

*Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...*

## Inhalt

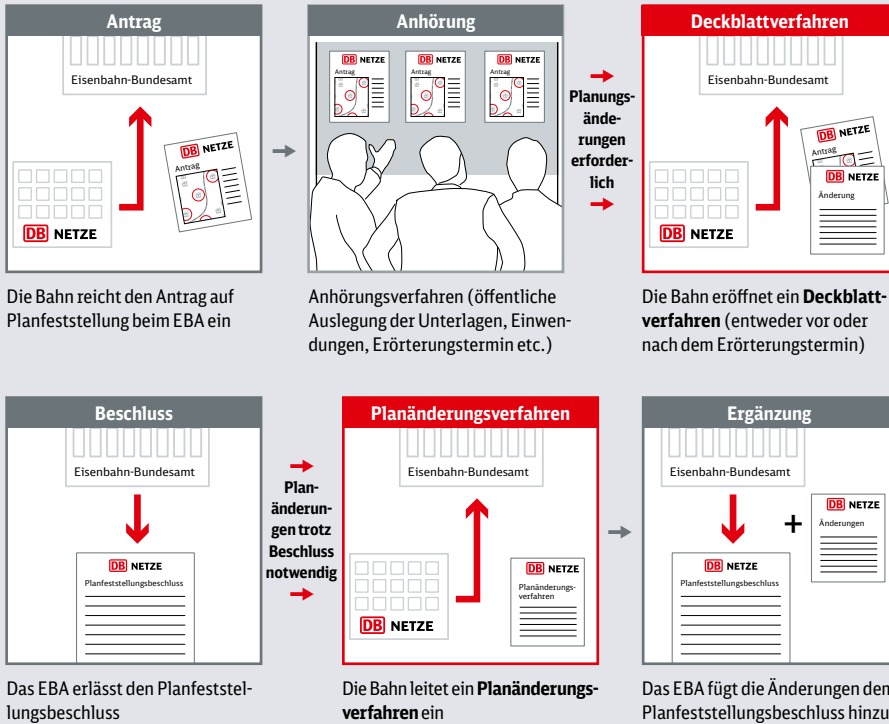
- |    |  |    |  |
|----|--|----|--|
| 03 | <b>Bezirksregierung lädt ein</b>                     | 05 | <b>Bahnhof Dinslaken wird barrierefrei</b> |
| 03 | <b>Der Weg zum Beschluss</b>                         | 06 | <b>Meldungen</b>                           |
| 05 | <b>Schallschutz in grün, blau oder durchsichtig?</b> | 06 | <b>Impressum</b>                           |

Deckblattverfahren		Planänderungsverfahren	
<b>Zeitpunkt im Gesamtverfahren</b>			
Zwischen Offenlage der Planfeststellungsunterlagen und Erlass des Planfeststellungsbeschlusses		Nach dem Planfeststellungsbeschluss	
<b>Gesetzliche Grundlage</b>			
§ 73 Absatz 8 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und Nr. 17 Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes (PF-RL Eisenbahn-Bundesamt).		§ 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)	
<b>Definition</b>			
<p>Werden Planfeststellungsunterlagen nach einer Offenlage geändert, geschieht dies in einem Deckblattverfahren. Dies wäre z. B. der Fall, wenn die Bahn bei der Einwendungsbearbeitung darauf aufmerksam gemacht würde, dass die Lage eines Versickerungsbeckens optimiert werden könnte. Ist durch die Änderung der Erwerb einer Fläche erforderlich, die noch nicht Gegenstand der offengelegten Planfeststellungsunterlagen war, würde der Eigentümer über diese Änderung informiert werden und hätte die Gelegenheit, Einwände geltend zu machen. Die Bahn versucht allerdings, sich bereits im Vorfeld mit den Betroffenen abzustimmen.</p>		<p>Auch wenn das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bereits den Planfeststellungsbeschluss erlassen und der Bahn damit Baurecht erteilt hat, kann der Plan nochmal geändert werden. Die Vorhabenträgerin, also die Bahn, leitet in dem Fall ein Planänderungsverfahren ein. Änderungen, die nach dem Planfeststellungsbeschluss vorgenommen werden, optimieren in der Regel die Planungen lediglich im Hinblick auf die Detailbauausführung.</p>	
<b>Ablauf</b>			
<p>Die Bahn reicht das Deckblatt beim EBA ein. Das EBA prüft die Unterlagen und gibt sie an die Bezirksregierung Düsseldorf weiter. Diese entscheidet – auch auf Empfehlung des EBA – ob eine erneute vierwöchige Offenlage der geänderten Unterlagen notwendig wird. Die Offenlage kommt dann zum Zuge, wenn die Planänderungen eine unüberschaubare Anzahl von Bürgern betrifft. Betroffene können bis zu zwei Wochen nach Auslegungsfrist schriftlich Einwendungen bei der Bezirksregierung einreichen. Die Einwendungen dürfen sich nur auf die geänderte Planung beziehen – beim oben genannten Beispiel also nur auf die Lage des Versickerungsbeckens. Der grundsätzliche Ablauf: Die Einwendungen gehen bei der Bezirksregierung ein, diese gibt sie zur Beantwortung an die Bahn weiter und die Bahn verfasst eine Erwiderung. Bei Bedarf kann auch noch ein Erörterungstermin angesetzt werden. Sind nur Einzelne von den Planungsänderungen betroffen, dann wird das Deckblatt nicht erneut offengelegt. In diesem Fall führt die Bezirksregierung eine „eingeschränkte Öffentlichkeitsbeteiligung“ durch: Sie sendet die Unterlagen den betroffenen Personen zu und bittet um Stellungnahme.</p>		<p>Wie auch beim Deckblattverfahren reicht die Bahn die ergänzenden Unterlagen beim EBA ein. Das EBA prüft daraufhin die Planänderungsunterlagen und reicht sie anschließend an die Bezirksregierung Düsseldorf weiter.</p> <p>Daraufhin läuft das Planänderungsverfahren wie das Deckblattverfahren ab. Anschließend erstellt die Bezirksregierung einen Bericht, der dem EBA übergeben wird. Das EBA entscheidet schließlich über die Planänderung im Rahmen eines Planänderungsbeschlusses. Die Genehmigung des ursprünglichen Plans bleibt dabei bestehen, sie wird nur in dem durch die Planänderung bestimmten Umfang modifiziert.</p>	
<b>In der Praxis</b>			
<p>In den PFA 1.1 (Oberhausen), 1.2 (Oberhausen-Sterkrade), 1.3 (Dinslaken), 1.4 (Voerde), 3.1 (Haldern) und 3.3 (Emmerich-Praest) sind bereits Deckblattverfahren durchgeführt worden bzw. sind Deckblattverfahren in Vorbereitung.</p>		<p>Für die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen ist bisher nur für den PFA 1.1 (Oberhausen) der Planfeststellungsbeschluss vom EBA erlassen worden. Für den PFA wird derzeit ein Planänderungsverfahren erstellt. Darin werden auch die in dem Beschluss enthaltenen Vorgaben des EBA umgesetzt – beispielsweise die zusätzliche Schallschutzwand im Bereich des Gleisdreiecks Rosa-/Rothofstraße.</p>	

**Schon gewusst?**  
 Betroffene Bürgerinnen und Bürger können Einwendungen nur für die geänderten Planungsinhalte ins Deckblattverfahren oder ins Planänderungsverfahren einbringen. Für die unveränderten Planungen bleiben die Einwendungen und Stellungnahmen bestehen, die bei der ersten Offenlage eingebracht wurden.

Planung auf dem Prüfstand

## Zeitliche Einordnung in das Gesamtverfahren



Aus dem Verfahren

## Bezirksregierung lädt ein

Für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) Friedrichsfeld (PFA 2.1) lädt die Bezirksregierung Düsseldorf am 9. März 2016 die Einwender, Träger öffentlicher Belange und die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin zum Erörterungstermin ein. An diesem nicht-öffentlichen Termin haben alle Beteiligten die Chance, ihre Einwendungen zu präzisieren und mit der Vorhabenträgerin zu diskutieren. Die Bezirksregierung schließt den Verfahrensschritt des Anhörungsverfahrens mit einer Stellungnahme ab. Anschließend prüft das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Sachverhalte und erlässt den Planfeststellungsbeschluss. Dieser Prozess kann noch einmal mehr als ein Jahr in Anspruch nehmen. In den vergangenen zwei Jahren sind bereits die PFA 3.1 (Haldern), 3.3 (Emmerich-Praest), 1.3 (Dinslaken) und 1.4 (Voerde) erörtert worden. Für den PFA 1.1 (Oberhausen) hat das EBA im vergangenen Jahr den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Damit hat die Deutsche Bahn in diesem Abschnitt Baurecht erhalten. ■

Nachgefragt bei Prof. Dr. Georg Hermes

## Der Weg zum Beschluss

Das Planfeststellungsverfahren wirkt für Außenstehende wie ein Labyrinth aus gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien. Es dauert sehr lange und oft ist nicht klar, wer im Verfahren eigentliche welche Aufgabe hat.

Es gibt Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger, Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und eine Erwiderung zu diesen der Deutschen Bahn. Doch wer entscheidet eigentlich am Ende über die Einwendungen? Welche Aufgaben haben die Bezirksregierung und das Eisenbahn-Bundesamt? Welche Kriterien spielen bei der Entscheidung eine Rolle und wo liegen die gesetzlichen Grenzen? NEO hat bei Prof. Dr. Georg Hermes von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Frankfurt am Main nachgefragt.

**Das Planfeststellungsverfahren ist ein sehr komplexes Verwaltungsverfahren, bei dem die Interessen vieler verschiedener Beteiligter berücksichtigt werden müssen. Was ist das Ziel des Planfeststellungsverfahrens?**  
Ziel ist, am Ende eine Genehmigung für ein konkretes Ausbau- oder Neubauprojekt zu be-

kommen. Dabei soll ein möglichst optimaler Kompromiss zwischen allen öffentlichen und privaten Belangen, die bei diesem Projekt eine Rolle spielen, gefunden werden.

**Betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange können im Zuge des Verfahrens Einwendungen und Stellungnahmen einreichen. Welchen Einfluss können diese auf die Planungen des Bauvorhabens haben?**  
Alle Einwendungen sind zunächst mal Informationen für die Planfeststellungsbehörde, um welche Probleme, Interessen, Konflikte und Belange es überhaupt geht. Dann kann die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen berücksichtigen und in ihre, wie der Jurist es nennt, Abwägungen einbeziehen. Nicht jeder Einwender dringt mit all seinen Forderungen durch, aber er muss angemessen berücksichtigt werden.

### Zur Person

Prof. Dr. Georg Hermes studierte Rechts- und Politikwissenschaften in Bonn, Genf und Freiburg, bevor er 1986 in Freiburg promovierte und 1997 habilitierte. Er war als Rechtsanwalt und als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Bundesverfassungsgericht tätig sowie Stipendiat der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Nach Lehrstuhlvertretungen in Bielefeld, Frankfurt am Main und Dresden ist Prof. Hermes seit 1998 Universitätsprofessor für öffentliches Recht an der Universität Frankfurt am Main.





Bei ihren Planungen muss sich die Bahn an bestimmte Sicherheitsvorschriften halten, z. B. darf eine Trasse nur einen bestimmten Kurvenradius haben.

#### **Wer entscheidet darüber?**

Am Ende entscheidet die Planfeststellungsbehörde, also das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

#### **Die betroffenen Bürger haben oft eine sehr hohe Erwartung an den Erörterungstermin. Was können die Betroffenen erwarten und was nicht? Wo sind dem Erörterungstermin Grenzen gesetzt?**

Ein Erörterungstermin wird manchmal missverstanden als ein politisches Forum, wo über die Frage „Wollen wir das Projekt oder wollen wir es nicht?“ diskutiert wird. Damit würde man falsche Erwartungen an den Erörterungstermin richten. Er soll abklären, insbesondere im Hinblick auf Detailfragen der Planung, ob ein Kompromiss gefunden werden kann zwischen der Antragstellerin – also in diesem Fall der DB Netz AG – und den Einwendern.

#### **Haben Sie dazu ein konkretes Beispiel?**

Wenn in einem Erörterungstermin das Thema „Gestaltung und Kosten von Schallschutzmaßnahmen“ diskutiert wird, dann kann zum Beispiel die Naturschutzbehörde einwenden, dass es bezüglich des Umweltschutzes Probleme mit einer Schallschutzwand gäbe, diese aber nicht so gravierend seien, dass sie ein Veto einlegen würde. So kann dann im Erörterungstermin ein Kompromiss zwischen Naturschutz und gebotenen Schallschutz und auf diese Weise eine für alle vertretbare Lösung gefunden werden.

#### **Warum kann die Bahn nicht allen Einwendern gerecht werden? Wo liegen die gesetzlichen Grenzen?**

Die Bahn muss unter anderem vom Gesetz vorgeschriebene Sicherheitsvorgaben einhalten. Eine Bahntrasse muss bestimmte

Anforderungen erfüllen, wenn es zum Beispiel um die Aspekte Steigung oder Kurvenradius geht. An diesen gesetzlichen Vorgaben kommt man nicht vorbei. Das gilt auch beispielsweise für den Umweltschutz in punkto Grundwassergefährdung und weiteren Aspekten. Erst in diesem gesetzlich festgelegten Rahmen ist dann Platz für Kompromisse.

#### **Im Planfeststellungsverfahren der Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen sind die Bezirksregierung Düsseldorf und das EBA beteiligt. Wer hat welche Rolle?**

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist die Anhörungsbehörde und das EBA ist die Planfeststellungsbehörde. Die Anhörungsbehörde sammelt die Informationen sowie die Einwendungen und Stellungnahmen, veranstaltet die Erörterungstermine und übergibt anschließend das ganze Paket ans EBA; dort wird dann die Entscheidung getroffen. Man trennt in Eisenbahnverfahren also zwischen der Behörde, die die Anhörung durchführt, und der Behörde, die am Ende die Entscheidung trifft.

#### **Welchen Einfluss hat der Bericht, den die Bezirksregierung nach dem Erörterungstermin fasst und dem EBA zuleitet?**

Das EBA kann als Entscheider am Ende nicht einfach über die Belange, die die Bezirksregierung in ihrem Bericht aufgeschrieben hat, und über die Bedeutung dessen, was sich aus den Anhörungen und dem Verfahren ergeben hat, hinweggehen. Der Bericht beinhaltet noch nicht die Entscheidung, aber er schafft wesentliche Entscheidungsvoraussetzungen.

#### **Nach welchen Kriterien entscheidet das EBA, ob ein Planfeststellungsbeschluss ohne Vorbehalte erteilt wird oder ob Änderungen in der Planung erforderlich werden?**

Es gibt zwei zentrale Kriterien: Das eine umfasst die zwingenden rechtlichen Vorgaben, die eingehalten werden müssen. Das zweite Kriterium ist das sogenannte Abwägungsgebot: Es besagt, dass bei allen Konflikten ein möglichst gerechter Ausgleich zwischen den sich widersprechenden Anforderungen gefunden werden soll. Das ist ein sehr weiches Kriterium, das dem EBA eine gewisse Freiheit gibt.

Der optimale Kompromiss zwischen entgegenstehenden Belangen lässt sich vom Gesetz nicht erzwingen und auch nicht definieren. Das ist ein planerischer Vorgang, der immer nur mit Blick auf die Probleme vor Ort gelöst werden kann. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Wenn allein aus Kostenersparnisgründen wichtige Eingriffe in Natur und Landschaft vorgenommen werden, dann kann es das Abwägungsgebot verlangen, dass das ganze Projekt zwar etwas teurer wird, dafür aber die Umwelt besser geschützt wird.

#### **Was bedeutet es, wenn ein Beschluss „bestandskräftig“ ist?**

Bestandskräftig bedeutet, dass vor Gericht nichts mehr gegen den Planfeststellungsbeschluss unternommen werden kann. Die Fristen, die es dafür gibt, sind abgelaufen. Damit ist dann auch das Planfeststellungsverfahren vollständig abgeschlossen.

**Herr Professor Hermes, vielen Dank für das Gespräch.**

Schallschutz

## Schallschutz in grün, blau oder durchsichtig?

**Farbige Aluminiumwände, mit Steinen gefüllte Drahtkörbe (Gabionen) oder bepflanzen und modellierte Wälle: Die Maßnahmen des Schallschutzes können ein Stadtbild beeinflussen. Die Deutsche Bahn und die Städte Voerde und Dinslaken haben sich deshalb in den Erörterungsterminen darauf geeinigt, gemeinsam die Gestaltung der Schallschutzwände zu erarbeiten. Ein erstes Treffen fand dazu mit der Stadt Voerde am 21. Dezember 2015 statt.**

Vor allem am Haltepunkt in Voerde oder in Bereichen, in denen Straße und Schiene aufeinandertreffen, wünscht sich die Stadt Voerde transparente Lösungen. So soll beispielsweise eine Trennwirkung vermieden werden, die durch undurchsichtige Wandelemente entstehen kann. Bei dem gemeinsamen Termin von Stadt und Bahn wurden alle Vorschläge gesammelt. Sie werden nun im Zuge des Deckblattverfahrens an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übergeben.

Bei der Genehmigungsplanung – also der Planung, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt – wird nur über Anzahl, Länge und Höhe der Schallschutzwände entschieden. Gestalterische Aspekte werden erst später in der Ausführungsplanung berücksichtigt und sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die Deutsche Bahn bietet den Gemeinden an, an der Gestaltung der Wände mitzuwirken. Um den Kommunen hier eine größtmögliche Sicherheit zu geben, haben sich die Bahn und die Stadt Voerde darauf verständigt, die Gestaltung der Schallschutz-



Beispiel für eine Schallschutzwand mit durchsichtigen Elementen

wände abzustimmen und das Ergebnis der Bezirksregierung Düsseldorf für den Bericht an das EBA zukommen zu lassen. So kann das

EBA entscheiden, ob es auch die Belange der Gestaltung der Schallschutzwände in den Planfeststellungsbeschluss aufnimmt. ■

Vor Ort

## Bahnhof Dinslaken wird barrierefrei

**Die Deutsche Bahn hat am 22. Februar 2016 mit dem Bau des neuen Personenaufzugs am Bahnhof Dinslaken begonnen. Der Einbau des barrierefreien Zugangs wird voraussichtlich bis September 2016 abgeschlossen sein.**



Der Aufzug wird aus einer Stahl-Glas-Konstruktion bestehen.

Mit dem Bau des neuen Aufzugs in Stahl-Glas-Bauweise wird Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Fahrgästen mit Kinderwagen oder Fahrrädern und Reisenden mit viel Gepäck künftig ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig ermöglicht. Voraussichtlich im September 2016 werden die Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Der Aufzug wird an der Stelle eingebaut, an der sich die linke Treppe befindet und fasst bis zu 14 Personen. Das Dach des Bahnsteigs muss an dieser Stelle umgebaut werden, da der Auf-

zugschacht höher sein wird als das aktuelle Dach. Eine vollständig neue Überdachung der Verkehrsstation wird es jedoch nicht geben. Die Bauarbeiten finden tagsüber bei laufendem Betrieb statt.

Die Arbeiten, die den Betrieb stören würden, werden in vereinzelt nächtlichen Sperrpausen durchgeführt – beispielsweise das Einheben des Aufzugschachts. Hier ist eine Abschaltung der Oberleitungen nötig. ■

+++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN

## BIM schafft Transparenz

Die Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen nutzt als eines von bundesweit zehn Bahn-Pilotprojekten das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderte „Building Information Modeling“ – kurz BIM. Dabei werden Planung, Ausführung und Nutzung des Ausbauprojekts dreidimensional simuliert. Alle wichtigen Komponenten wie beispielsweise geometrische Informationen, Terminplanung und Kosten fließen in das virtuelle Modell mit ein. Es wird von allen Projektbeteiligten aus den verschiedenen Bereichen genutzt und schafft damit eine höhere Transparenz, sichert Termine und Kosten und optimiert die Kommunikationsprozesse. Das Ziel: Bau- und Kostenverläufe werden vorab simuliert und bei drohenden Mehrkosten oder Terminabweichungen kann frühzeitig gegen-gesteuert werden. Doch nicht nur für die Projektbeteiligten bietet BIM Vorteile, auch die Kommunikation nach außen wird verbessert. In den Genehmigungsverfahren können beispielsweise technische Details visualisiert und damit verständlicher dargestellt werden. Auf der Webseite [www.emmerich-oberhausen.de](http://www.emmerich-oberhausen.de) gibt es beispielsweise für die Planfeststellungsabschnitte 1.3 (Dinslaken) und 1.4 (Voerde) virtuelle Flüge entlang der Strecke. ■

## Stromsystem-Wechselstelle: DB im Zeitplan

Die Deutsche Bahn hat planmäßig zum 12. Dezember 2015 die Oberleitungsmaste für die neue Stromsystem-Wechselstelle zwischen Emmerich und der deutsch-niederländischen Grenze fertiggestellt. Zukünftig soll es auf der Güterstrecke von den Niederlanden nach Deutschland nur noch zwei verschiedene Stromsysteme und damit nur noch einen Stromsystem-Wechsel geben. Bisher sind zwei nötig, da die Züge mit drei unterschiedlichen Stromsystemen angetrieben werden. Als vorbereitende Maßnahme hat die Bahn 375 neue Oberleitungsmaste zwischen dem Bahnhof Emmerich und der deutsch-niederländischen Grenze auf einer Länge von rund elf Kilometern errichtet.

Um den Zugbetrieb aufrecht zu erhalten, wurde jeweils am Bahnhof Emmerich beginnend immer nur entlang eines Gleises gearbeitet. Die Rammarbeiten für die Fundamente der neuen Oberleitungsmaste konnten bereits einige Tage früher als geplant abgeschlossen werden. Ab April 2016 bis Oktober 2016 ist eine Sperrpause geplant, in der jeweils ein Gleis gesperrt wird. Hier werden dann die neuen Oberleitungen gezogen. Die neue

Wechselstelle soll auf dem ersten Gleis im Juli 2016 in Betrieb gehen, für das zweite Gleis ist die Inbetriebnahme im Oktober 2016 geplant. ■



375 neue Oberleitungsmaste wurden gebaut.

+++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN

... und zum Schluss

## Flexible Bürgersprechstunde

Im Informationszentrum in Wesel haben Besucher regelmäßig die Chance, ihre Fragen und Anregungen bei einer Bürgersprechstunde zu besprechen. Bisher stand dafür jeden zweiten Donnerstag eines Monats ein fachlicher Ansprechpartner aus dem Projekt

zur Verfügung. Um die Bürgersprechstunde servicefreundlicher zu gestalten, wird es künftig keine festen Termine, sondern Sprechstunden nach Bedarf geben. Bei Interesse können Sie sich bei Mareike Kremer telefonisch (0203 3017-3905) oder per E-Mail

([mareike.kremer@deutschebahn.com](mailto:mareike.kremer@deutschebahn.com)) zur Bürgersprechstunde in Wesel oder Duisburg anmelden und einen individuellen Termin mit einem Experten aus dem Projekt vereinbaren. ■



### Impressum

#### Herausgeber

DB Netz AG  
Mülheimer Straße 50  
47057 Duisburg

#### Kontakt

Kirsten Verbeek  
Sprecherin Großprojekte  
Kommunikation Infrastruktur  
Telefon: 0203 3017-2366  
Mail: [kontakt@emmerich-oberhausen.de](mailto:kontakt@emmerich-oberhausen.de)  
[www.emmerich-oberhausen.de](http://www.emmerich-oberhausen.de)

#### Fotos

Lothar Mantel (S. 1 links), guerrieroale – Fotolia (S. 1 rechts), Goethe-Universität Frankfurt (S. 3), Wolfgang Klee (S. 4), Sabine Weiler (S. 5 oben), Axel Hartmann (S. 5 unten), Kirsten Verbeek (S. 6)