

Für **Oldenburg** haben wir jetzt einen **Spezialplan**.



## Fragen und Antworten zum Automatischen Warnsystem in Oldenburg

Im Auftrag des Bundes realisiert die Deutsche Bahn in Oldenburg eine zukunftsfähige und klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur. Bei allen Baumaßnahmen hat die Sicherheit der Mitarbeiter höchste Priorität. Bei Arbeiten im Gleisbereich bei laufendem Bahnbetrieb muss ein gut hörbares Warnsignal die Arbeitenden vor herannahenden Zügen warnen.

### 1. Warum kommt es derzeit zu den starken Lärmbeeinträchtigungen?

Die hohe Lärmbelastung wird zurzeit durch die eingesetzten Großmaschinen und ein Automatisches Warnsystem (ATWS), auch Rottenwarnanlage genannt, verursacht.

Die Großmaschinen, wie zum Beispiel ein Gleisumbauzug oder eine Sandverteilungs- und Verdichtungsmaschine, werden eingesetzt, um tausende Fahrten von Lkws durch Oldenburg zu vermeiden. Während der Arbeiten mit den Großmaschinen läuft der Eisenbahnbetrieb auf dem Nachbargleis regulär weiter. Um die auf den Gleisen arbeitenden Personen vor herannahenden Zügen zu warnen, wird ein ATWS eingesetzt. Diese Warnanlagen sind bis zu 800 Meter lang und haben alle 30 Meter ein Signalhorn, welches das akustische Warnsignal abgibt. Dieses muss lauter als die Geräusche der Großmaschinen sein, damit es während der Bauarbeiten für alle Mitarbeiter gut hörbar ist. Die Sicherheit der Bauarbeiter steht an erster Stelle und basiert auf strengen gesetzlichen Vorgaben des Bundes und der Berufsgenossenschaften, die die Deutsche Bahn einzuhalten hat.

## a. Werden die Lärm-Grenzwerte beim Automatischen Warnsystem eingehalten?

Das Warnsystem verfügt über eine automatische Pegelanpassung. Das heißt, es wird kontinuierlich der Umgebungslärmpegel gemessen und die Lautstärke des Signaltons automatisch daran angepasst.

Die Immissionsrichtwerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) werden dabei nicht zu jeder Zeit eingehalten. Sie dürfen beim genehmigten, notwendigen Einsatz des ATWS aber temporär überschritten werden, da die vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellte Baumaßnahme im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können (AVV Baulärm, Punkt 5.2.2).

## b. Könnten die Arbeiter, wie teilweise an anderen Bahn-Baustellen, über Kopfhörer gewarnt werden?

Diese Art des Warnsystems ist nicht für Arbeiten mit Einsatz von Großmaschinen erlaubt. Das System, bei dem das Signal direkt auf die Helme der Arbeiter gegeben wird, ist nur für Vegetationsarbeiten in einem kleinen, punktuellen Bereich zugelassen.

## Einsatz des Automatischen Warnsystems (ATWS) in der Bauphase 3.3–3.6

6. Mai bis 4. August 2020



## c. Das Automatische Warnsystem geht über einen weiten Bereich (Bahnübergang Stadtrand bis kurz hinter Bahnbrücke A 29), auch wenn nur in einem kleinen Bereich gearbeitet wird.

**Warum werden die anderen Bereiche nicht von der Warnung ausgenommen, wenn dort nicht gearbeitet wird?**

Die aktuellen Arbeiten werden nicht ausschließlich durch die Großmaschinen ausgeführt. Einzelne Mitarbeiter-Trupps sind auch in anderen Gleisbereichen tätig, um beispielsweise Vorarbeiten umzusetzen. Diese sind eventuell weniger gut sichtbar und hörbar, müssen aber selbstverständlich ebenfalls gesichert werden. Im gleichen Baugleis darf nach den Vorschriften des Bundes immer nur ein Sicherungssystem verwendet werden. Durch den Einsatz der Großmaschinen ist das ATWS vorgeschrieben.

Grundsätzlich wird die Anlage nur in den Streckenabschnitten eingeschaltet, in denen auch gearbeitet wird. Gleiches gilt für den Nachtzeitraum. Ansonsten ist die Anlage nachts ausgeschaltet, dann reagiert sie nicht auf herannahende Züge und gibt keinen Ton ab.

Die Hauptarbeiten der Großmaschinen sind auf die Zeit von 6 bis 22 Uhr beschränkt. Morgens wird das ATWS eine halbe Stunde vor Arbeitsbeginn eingeschaltet. Dann fährt ein Probezug durch den Arbeitsbereich, um zu testen und sicher zu stellen, dass alle Anlagen einwandfrei funktionieren. Abends wird die Anlage ausgeschaltet. An einzelnen Tagen kommt es aber auch zu Arbeiten in den frühen Morgenstunden oder späten Abendstunden, um die Einschränkungen für den Nahverkehr so gering wie möglich zu halten.

Wenn ein Bauphasenwechsel stattfindet, wird die Anlage entsprechend an einem anderen Gleis aufgebaut. Somit kann das ATWS auch nach den angemeldeten Arbeitszeiten zu hören sein, unter anderem nachts. Da die Wechsel terminlich feststehen, werden diese in den Anwohnerinformationen rechtzeitig angekündigt.

**d. Wie funktioniert das Automatische Warnsystem? Es wurde registriert, dass die Warnung wesentlich häufiger ausgelöst wird, als Züge fahren.**

Siehe oben unter 1.

Die Automatische Warnanlage ist im Bereich des Baugleises eingerichtet. Da vor und hinter den Großmaschinen Wagen angehängt sind, können die Maschinen länger als der eigentliche Umbaubereich sein. Um die zusätzliche Länge ebenfalls abzusichern, wird eine gewisse Überlänge in den abgesteckten Warnbereich einkalkuliert. Wenn ein Zug herannaht und sich ein Wagen der Großmaschine im Bereich der Überlänge befindet, wird dieser Bereich ebenfalls gesperrt. Ausgelöst wird der Signalton durch Schienenkontakte, über die die Züge fahren.

Bei den vergangenen Arbeiten ragten die Großmaschinen in den Bereich der Pferdemarktbrücke. Deshalb wurden Schienenkontakte auch durch Züge in Fahrtrichtung Leer ausgelöst und waren nicht auf der Strecke in Richtung Wilhelmshaven zu sehen.

**2. Besteht die Möglichkeit, bei zu großer Störung ins Hotel auszuweichen? Erstattet die Bahn die Kosten?**

Für Anwohner besteht die Möglichkeit in den Nächten, in denen lärmintensive Nachtarbeiten angekündigt sind, in einem Hotel zu übernachten. Im Voraus können sie sich gerne per Mail unter [abs-ol-whv@deutschbahn.com](mailto:abs-ol-whv@deutschbahn.com) oder unter der Telefonnummer **0441 36 11 01 71** an uns wenden. Alle weiteren Informationen besprechen wir dann mit Ihnen persönlich.

**3. Wie oft sind solche Phasen mit extrem hoher Lärmbelastung in der gesamten Bauzeit bis Ende 2024 geplant?**

Die Großmaschinen und das Automatische Warnsystem sind voraussichtlich bis Anfang August 2020 im Einsatz. Die Bahnstrecke wird in verschiedene Teilabschnitte aufgeteilt, wodurch nicht alle Anwohner gleichzeitig und über den gesamten Zeitraum betroffen sind.

Bis zum 20. Juni 2020 finden die Arbeiten auf dem Gleis von Rastede nach Oldenburg statt und bis zum 4. August 2020 auf dem Gegengleis.

#### 4. Wie und wo können sich Anwohner über die zu erwartenden Lärmbelastungen informieren, wenn das Infozentrum derzeit geschlossen ist?

Alle Betroffenen und Interessierten können sich seit Jahresbeginn auf der Projektwebseite [www.oldenburg-wilhelmshaven.de/pfa-1-oldenburgrastede.html](http://www.oldenburg-wilhelmshaven.de/pfa-1-oldenburgrastede.html) über die jeweiligen Baulärmprognosen informieren. Seitdem sind dort ebenfalls die Baulärmbeauftragte und deren Kontaktdaten aufgeführt.

#### Funktionsweise des Automatischen Warnsystems (ATWS)

