

FAQ – digitale Bürgerinformationsveranstaltung

Rees-Haldern

In diesem Dokument finden Sie Fragen und Antworten aus der digitalen Bürgerinformation für Rees-Haldern am 10. Oktober 2024.

Allgemeines

Wie lange ist denn noch Geld für den Ausbau von Elten bis Oberhausen vorhanden?

Wir haben eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen für das Gesamtprojekt, die nach wie vor gültig ist und Bestand hat. Dementsprechend sind die Mittel im Bundes- sowie Landeshaushalt eingestellt. Dies gilt auch für die kommenden Jahre.

Baumaßnahmen

Wie kann es sein, dass auf der Halderner Straße morgens um 6 Uhr gearbeitet wird. Laut Verordnung darf erst um 7 Uhr angefangen werden?

Mit einer Baustelle dieser Größe ist auch immer Lärm verbunden und dieser kann leider nicht immer verhindert werden. Wo möglich, halten wir die Nachtruhe ein und führen in diesem Zeitraum von 22 bis 6 Uhr keine Arbeiten durch. So ist es auch im Immissionsschutzgesetz vorgesehen. Das ist aber leider nicht immer möglich. Das heißt, gerade wenn wir Streckensperrungen haben, ist die Erwartung der Fahrgäste und Eisenbahnverkehrsunternehmen an uns, dass wir rund um die Uhr, also auch nachts, arbeiten. Für diesen Fall gibt es entsprechende Genehmigungen, die beantragt werden müssen. Diese sogenannten Nachtarbeitsgenehmigungen sind Voraussetzung dafür, dass wir nachts arbeiten können und dürfen. Die Nachtarbeiten tragen zu einer insgesamt kürzeren Bauzeit bei.

Wann ist alles fertig in Haldern?

Es ist nach wie vor unser Ziel, dass wir Ende 2025 mit den wesentlichen Arbeiten in Rees-Haldern fertig sind. Das Erreichen dieses Ziels hängt aber auch von äußeren Faktoren, wie zum Beispiel den Witterungsbedingungen, ab.

Sollte der Weg zwischen Motenhof und Bahnhofstraße nicht schon fertig sein?

Es ist richtig, dass der Weg bereits fertiggestellt sein sollte. Allerdings ist es so, dass bei solchen umfangreichen Maßnahmen auch eine Reihe externer Unternehmen, wie beispielsweise Kabel- und Leitungsbetreiber, beteiligt sind. Aufgrund komplexer Kabel-/Leitungslagen auf beengtem Raum, konnten wir den Baufortschritt leider nicht so vorantreiben, wie wir das gerne getan hätten. Aktuell arbeiten wir gemeinsam mit den externen Unternehmen daran, den Weg möglichst zeitnah herzustellen und freigegeben zu können.

Wie breit wird der Fußgängerweg zwischen Motenhof und Bahnhofstraße?

Der Weg wird durchgängig mindestens 2,50 Meter breit sein.

Wann wird der Bahnübergang Bahnhofstraße endgültig geschlossen? Wann kann die neue Unterführung mit Pkw genutzt werden?

Es ist geplant, auch an der Bahnhofstraße mit den wesentlichen Arbeiten Ende 2025 fertig zu sein.

Wann wird der Übergangsbahnsteig (Bahnsteig 2) zurückgebaut und die Schallschutzwände an der Stelle installiert?

Wir nehmen den ersten Bauzustand des neuen Bahnsteig 2 nach der Sperrpause im November 2024 in Betrieb. In dieser Sperrpause wird auch schon das Provisorium, das aktuell genutzt wird, zurückgebaut. Im Anschluss geht es nahtlos mit der Komplettierung am Bahnsteig 2 weiter. Während der vordere Teil bereits genutzt wird, werden wir im hinteren Teil Vorkehrungen treffen, um den Bahnsteig schnellstmöglich in seiner vollen Länge herzustellen.

Der Bereich rechts der Sperrfläche am Bahnsteig 2 (oder 1?) ist zu schmal. Da komme ich mit meinem Mobility-Scooter nicht an den Lichtmasten vorbei, ohne mich bei Durchfahrt eines ICE oder eines Güterzuges zu gefährden. Wurde dort die Mindestbreite eingehalten?

Die Mindestbreiten haben wir bei allen unseren Bahnsteigen eingehalten. Alle Bahnsteige, die wir in Betrieb nehmen, werden selbstverständlich vorher auf ihre Richtlinienkonformität geprüft und freigegeben. Es ist besonders wichtig, sich außerhalb der Sperrfläche aufzuhalten, um Gefährdungen auszuschließen. Nichtsdestotrotz schließen wir nicht aus, dass auch bei einer eingehaltenen Mindestbreite und einem durchfahrenden ICE subjektives Unbehagen entstehen kann.

Es findet doch eine Grundwasserabsenkung statt (EÜ Bahnhofstraße). Warum muss dann unter Wasser gearbeitet werden?

Die derzeit laufende Grundwasserabsenkung wurde für den Deckeinschub und wird für die aktuell laufende Herstellung des eingleisigen Überbaus für das dritte Gleis benötigt. Derzeit besteht ein Abstand von etwa drei Metern zwischen der Unterkante des Deckels und der aktuellen Baugrubensohle. Wenige Zentimeter unter dieser Baugrube steht das Grundwasser. Wir haben den Wasserspiegel also nur genau so viel abgesenkt, wie tatsächlich gebraucht wird. Bei der aktuellen Höhe von etwa drei Metern passen weder Lkw noch Traktoren durch die Unterführung. Bis der Endzustand der Tiefe für den Trog erreicht ist, gehen wir von diesem Niveau nochmal sechs bis sieben Meter in die Tiefe. Nach Abschluss aller Arbeiten haben wir dort eine Durchfahrtshöhe von vier Metern. Eine weitere Grundwasserabsenkung in diesem großen Maße wäre technisch, wirtschaftlich

und aus umweltfachlichen Aspekten nicht sinnvoll umsetzbar. Deswegen muss der Aushub unter Wasser erfolgen.

Beteiligt sich die DB an der Fahrradinfrastruktur am Haltepunkt Haldern?

In Abstimmung mit der Stadt Rees wird es nach Abschluss der Arbeiten genügend Fahrradstellplätze geben. Aktuell sind diese noch auf der gegenüberliegenden Seite vom Bahnsteig 1 zu finden. Für die Bauzeit wird die Situation so bestehen bleiben. Nach Abschluss unserer Arbeiten an den Bahnsteigen wird es Möglichkeiten geben, die Fahrräder im Bereich vor den Bahnsteigen abzustellen.

Wann wird der Weg zwischen der Blankenburgstraße und der EÜ(F) Sonsfeld fertig sein?

Diese Baumaßnahme wird uns in den nächsten Wochen beschäftigen. Die Unternehmen für Erd- und Tiefbau arbeiten aktuell daran, den Weg aufzubauen und den Asphalt aufzubringen. Im Anschluss daran werden wir den Weg freigeben.

Wann wird die Eisenbahnüberführung Sonsfeld für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zur L 7 freigegeben?

Das geschieht parallel zur Gesamtfreigabe der direkt angrenzenden Wege für den Verkehr. Zunächst müssen beide Anschlüsse, in Richtung L 7 und in Richtung Blankenburgstraße, fertiggestellt sein.

Wo liegen die Probleme bei der Freigabe der Straßenüberführung Antonieweg?

Auch in Bezug auf die Straßenüberführung (SÜ) Antonieweg sind mehrere Parteien beteiligt. Wir errichten zwar das Bauwerk, aber die zukünftigen Straßenbauasträger - Stadt Rees und Landesbetrieb Straßenbau NRW - sind im weiteren Verlauf für die Instandhaltung verantwortlich. Mit diesen laufen gerade die letzten Abstimmungsgespräche bezüglich der Übergabe der SÜ und der Straßenanschlüsse. Sobald diese abgeschlossen sind, streben wir möglichst zeitnah die Verkehrsfreigabe an.

Wie wird der Zweirichtungsverkehr auf der SÜ Antonieweg geregelt?

Das Bauwerk ist grundsätzlich an jeder Stelle breit genug, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Auf den geraden Bereichen hat die Überführung eine Breite von 4,75 Metern, in Kurvenbereichen geht die Breite hoch auf mindestens 5,85 Metern. Auf Höhe des Anschlusses an die Weseler Landstraße gibt es außerdem eine Aufweitung der Straße auf über 45 Metern Breite. Oben auf der Straßenüberführung und entlang der Rampen gibt es außerdem einige Ausweichmöglichkeiten, sollte es zu entgegenkommenden Verkehren kommen, die breiter als üblich sind - beispielsweise landwirtschaftliche Verkehre.

Bekommt die SÜ am Antonieweg keine Leitplanke?

Es wird keine Leitplanke geben. In einem Bereich gibt es den sogenannten Blendschutz. Die Absturzsicherung an dieser Straßenüberführung wird mithilfe eines sogenannten Hochbords realisiert. Das heißt, dort sind besonders hohe Bordsteine verbaut, die davon abhalten, dass Verkehrsteilnehmer:innen von der Fahrbahn abkommen.

Ist die Firma Europten in der Sperrzeit vor Ort (Oberleitungsbau)?

Ja. Die Firma Europten ist mit Oberleitungsarbeiten im Bauabschnitt tätig.

Wie erfolgt der Wechsel bei der Verlegung des dritten Gleises? Antonieweg liegt rechts, in Haldern sollte es links verlegt werden. Wegen der Bebauung?

Das ist korrekt. Wir haben im Bauabschnitt 4b, Rees-Haldern, eine sogenannte Verschwenkung, die realisiert werden muss, weil wir einen Wechsel des Ausbauseite für das dritte Gleis

haben. Hierbei werden über einen bestimmten Teilbereich alle drei Gleise - also auch die Bestandsgleise - so verschwenkt, dass wir diesen Seitenwechsel ermöglichen. Dafür ist eine sogenannte Trassierungsanpassung notwendig. Das heißt, die Lage der Bestandsgleise schwenkt so weit nach außen, bis das äußere Gleis eine Gleisbreite „rüber gerutscht“ ist und der Platz für das dritte Gleis vorhanden ist.

Wann sind Sie fertig in Haldern mit dem dritten Gleis?

Ein Abschluss der Baumaßnahme zur Errichtung des dritten Gleises in Haldern ist ebenfalls bis Ende 2025 geplant. Auch für die Planung dieser Arbeiten spielen äußere Faktoren wie Witterungsbedingungen eine Rolle.

Wie wird der alte Übergang Bahnhofstraße nachher aussehen?

Der Bahnübergang Bahnhofstraße wird geschlossen und zurückgebaut. Dafür entsteht als neue Querungsmöglichkeit die Eisenbahnüberführung.

Schallschutz

Warum wurde denn für den Schallschutz als Farbe Blau gewählt?

Das Farbkonzept für die Schallschutzwände in Haldern wurde von der Stadt Rees festgelegt.

Warum ist die Lärmschutzwand im Wohngebiet Halderner Feld/Orffstraße von außen nicht perforiert wie im Bereich Bahnhofstraße?

Grundsätzlich ist es so, dass jede Schallschutzwand so aufgebaut ist, dass diese zur Gleisseite hin perforiert ist. So gelangt der Schall durch diese Perforation in die Wand und wird dort durch verschiedene schalldämmende Materialien gebrochen bzw. geschluckt. Damit wird eine hochabsorbierende Wirkung erzielt.

Mithilfe einer Schallschutzwand wird die direkte Schallausbreitung also von der Emissionsquelle zum schützenden Objekt unterbrochen. Die Schallschutzwände sind zur Vermeidung von Reflexionen auf der dem Schienenweg zugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen.

Im Planfeststellungsbeschluss für den betroffenen PFA 3.1 ist außerdem folgende Aufforderung enthalten:

Bei der Planung der Schallschutzwände geht die Vorhabenträgerin (Deutsche Bahn) von hochabsorbierenden Wänden mit einer ausreichenden Schalldämmung und einem Regelabstand von 3,80 Metern zur nächsten Gleisachse aus. Soweit sich im Nahbereich auf der gleisabgewandten Seite Reflexionsflächen (beispielsweise große Hallen) und/oder „fremde“ Geräuschquellen befinden, ist die Schallschutzwand auch auf der bahnabgewandten Seite absorbierend aufzubauen.

Ein externer Schallgutachter hat diese Aufforderung geprüft. Dieser hat festgelegt, für welche Bereiche dies zutrifft und in welchen Bereichen im Bauabschnitt 4b (Rees-Haldern) die Schallschutzwände beidseitig hochabsorbierend ausgeführt werden müssen. Der betrachtete Bereich Halderner Feld/Orffstraße liegt nicht in diesem festgestellten Bereich.

Erhalten die Schallschutzwände für Rettungsfälle Fluchttüren? Sind die Türen von den Gleisen aus immer zu öffnen?

Ja. An allen Stellen der geplanten Rettungszuwegungen ist es möglich, auch durch Schallschutzwände an die Strecke zu gelangen. Dies wird mit sogenannten Rettungstüren in den Schallschutzwänden sichergestellt. Außerdem gibt es keine Einschränkungen, diese Türen von der Gleisseite aus zu öffnen.

Bekommt der Schallschutz im Bereich der Querung Bahnhofstraße auch einen transparenten Teil eingebaut wie bei den Haltestellen?

Ja, auch im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs Bahnhofstraße wird die Schallschutzwand mit transparenten Elementen ausgestattet.

SEV

Wie hoch ist die Durchschnittsgeschwindigkeit, die mit dem SEV im Abschnitt von Emmerich bis Oberhausen erreicht wird (im Vergleich zu den mehr als 60 km/h mit dem RE 19)?

Mit dem Schnellbus, der nur in Wesel hält und nach Oberhausen fährt, sind es von Emmerich aus 1,5 Stunden Fahrtzeit. Mit dem Bus, der an allen Ersatzhaltestellen hält, sind es insgesamt 2,5 Stunden Fahrtzeit von Emmerich nach Oberhausen. Von Haltern aus bis nach Oberhausen mit Umstieg auf den Schnellbus in Wesel sind es eine Stunde und 20 Minuten bis eine Stunde und 30 Minuten Fahrtzeit.

Bleiben die Fahrtzeiten des RE 19 gleich oder müssen Fahrgäste mit geänderten Zeiten rechnen?

Die Fahrtzeiten ändern sich in der Regel nicht. Wir empfehlen allerdings, sich vorab zu informieren, da sich im Minutenbereich durchaus Änderungen ergeben haben können.

Es ist vorgekommen, dass Busfahrer:innen den Weg zur nächsten Haltstelle nicht gefunden haben und auf Hilfe der Fahrgäste angewiesen waren. Finden Schulungen für die Busfahrer:innen statt, um dies künftig zu vermeiden?

Solche Schulungen für Busfahrer:innen finden grundsätzlich statt. Aufgrund der Menge an Baustellen allein in NRW kommt es immer mal wieder vor, dass sich Busfahrer:innen nicht hundertprozentig in der jeweiligen Gegend auskennen. Wir - VRR und DB - bedanken uns, dass Fahrgäste in solchen Ausnahmesituationen zur Stelle sind und bei Bedarf mit ihrer Ortskenntnis aushelfen.

Sind die kommenden Sperrpausen mit der linksrheinischen Linie RB 31 Xanten – Duisburg abgestimmt?

Aufgrund der langen (Teil-)Sperrung von 80 Wochen auf der Strecke Emmerich – Oberhausen ist es nicht auszuschließen, dass auch auf den Nebenstrecken Baumaßnahmen notwendig sein werden. Sollten Sie eine Reise planen, bitten wir Sie, in den jeweils aktuellen Fahrplan zu schauen.

Die Sperrpausen der Linie RB 31 sind nicht auf die Bauarbeiten/Sperrungen der Betuwe-Strecke abgestimmt. Bisher sind jedoch keine ganztägigen Vollsperrungen der Strecke bekannt. Vom 17. April bis 22. August 2025 kommt es zu Sperrungen auf der Strecke Moers – Xanten nach 21 Uhr (mit SEV spät-abends/nachts). Tagsüber läuft der Verkehr jedoch uneingeschränkt. Darüber hinaus wird am Duisburg Hauptbahnhof fortlaufend gebaut und es kommt zu leichten Fahrzeitänderungen.

Gibt es vielleicht für die RB 31 auch einen Sperrpausenkalender?

Der Rhein-Ruhr-Express besitzt grundsätzlich einen internen Sperrpausenkalender, der jedoch für die Linie RB 31 derzeit nur die oben genannte Maßnahme für 2025 ausweist. Eine Veröffentlichung dieses Kalenders ist leider nicht möglich. Die betroffenen Akteure inklusive des VRR werden mögliche unterjährig hinzukommende Sperrungen im Blick behalten und in der Kommunikation berücksichtigen.

Sonstiges

Man hört nichts mehr von den Rettungswegen entlang der Strecke Emmerich – Wesel. Werden die Rettungswege asphaltiert?

Die Rettungswege sind selbstverständlich in unsere Planungen eingeflossen und wurden in die jeweiligen

Genehmigungsverfahren integriert. In den Abschnitten, in denen uns das Baurecht bereits vorliegt, werden die Planungen zu den Rettungswegen bereits umgesetzt. In den Abschnitten, in denen die Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen sind, sind die Rettungswege in den Planungen ebenfalls bedacht. Die Rettungswege werden so gestaltet, dass diese Zuwegungen auch schwere Feuerwehrfahrzeuge tragen können, und überwiegend asphaltiert.

Wann war die letzte Infoveranstaltung?

Die letzte Bürgerinformationsveranstaltung zum Bauabschnitt 4b – Rees-Haldern – hat im Frühjahr 2024, am 20. März stattgefunden. Grundsätzlich ist es so, dass diese Infoabende für die Bauabschnitte jeweils im Frühjahr und im Herbst stattfinden.

Besteht die Möglichkeit der Besichtigung? Tag der offenen Tür oder Ähnliches?

Eine Baustellenbesichtigung ist aktuell in Planung. Wir prüfen aktuell die Möglichkeiten und informieren, sobald weitere Details vorliegen.