

FAQ – digitale Bürgerinformationsveranstaltung

Voerde-Friedrichsfeld bis Bahnhof Wesel

In diesem Dokument finden Sie Fragen und Antworten aus der digitalen Bürgerinformation für Voerde-Friedrichsfeld bis Bahnhof Wesel vom 26. März 2025.

Allgemeines

Wird beim Ausbau der Bahnstrecke auch die Einfädelung der Walsumbahn südlich von Wesel vorbereitet, werden dann nicht eigentlich vier Gleise auf der Lippebrücke benötigt, um die Betriebsqualität zu verbessern?

Unser Projektauftrag umfasst den dreigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen, nicht die Reaktivierung der Walsumbahn. Einen entsprechenden Auftrag haben wir nicht vorliegen.

Wann gibt es mal wieder Informationen über den Planfeststellungsabschnitt 2.2?

In unserer nächsten Bürgerinformationsveranstaltung im Herbst können wir Ihnen zum Planfeststellungsabschnitt 2.2 weitere Informationen mitteilen. Falls Sie vorab Fragen haben, können Sie diese gerne an unsere Kontaktadresse emmerich-oberhausen@deutschebahn.com senden oder einen Gesprächstermin im Infozentrum Friedrichsfeld vereinbaren.

Baumaßnahmen

Warum erhält der provisorische Bahnhof keine elektronische Abfahrtstafel? Eine kleine Abfahrtstafel würde doch schon ausreichen.

Eine elektronische Fahrgastinformation wurde direkt vor dem Zugang zur Treppenanlage errichtet. Sie befindet sich zwischen der Treppenanlage und der Aufzugsanlage, sodass Fahrgäste dort aktuelle Informationen ablesen können.

Ist am Ersatzbahnhof Friedrichsfeld ein Bahnsteig für zwei Gleise angelegt? Warum gibt es nur ein ausgebautes Gleis?

Der Bahnhof wurde so konzipiert, dass er in Zukunft von zwei Gleisen aus angefahren werden kann. Aufgrund verschiedener baulicher und betrieblicher Gründe konnte dies jedoch nicht parallel umgesetzt werden. Momentan wird der Bahnhof nur von einer Seite genutzt. Die andere Bahnsteighälfte wird mit der Lage des dritten Gleises in Betrieb genommen.

Warum wurde der provisorische Bahnhof Friedrichsfeld nicht als moderner Haltepunkt genutzt? Warum nur ein Provisorium?

Die Platzverhältnisse spielten bei den Überlegungen eine entscheidende Rolle. Zwar gibt es im Bereich des provisorischen Bahnhofs viel Platz, jedoch wäre dieser Standort im Endzustand

nicht optimal. Das langfristige Ziel ist die Errichtung von Außenbahnsteigen an den beiden außenliegenden Gleisen, was am Standort des provisorischen Bahnhofs nicht vollständig umsetzbar wäre. Daher wurde der ursprüngliche Standort des Haltepunkt Friedrichsfeld beibehalten.

Wann wird der neu gebaute Haltepunkt Friedrichsfeld an der alten Stelle mit dem Zugang von der Poststraße in Betrieb gehen?

Unser Ziel ist es, dass neue mittlere und das bahnrechte Gleis im Mai 2026 in Betrieb genommen wird. Im Anschluss starten die Arbeiten des neuen bahnlinken Gleises. Nach Fertigstellung der Arbeiten wird der neue Haltepunkt Friedrichsfeld in Betrieb genommen.

Wann wird die Unterführung am alten Friedrichsfelder Bahnhof gesperrt?

Es wird eine kleinere Sperrung im Sommer geben. Diese ist erforderlich, um erste Abbrucharbeiten durchzuführen. Während dieser Arbeiten kann die Sicherheit für Fahrzeuge und Fußgänger nicht gewährleistet werden, weshalb eine kurzzeitige Sperrung notwendig ist. Eine größere Sperrung wird es dann Ende des Jahres geben. Die Zeiträume und Details werden wir frühzeitig über unsere medialen Kanäle wie z.B. Presse und Webseite bekanntgeben.

Warum gibt es keine Ausschilderung für den provisorischen Bahnhof Friedrichsfeld?

Es gibt bereits eine Beschilderung am bisherigen Haltepunkt Friedrichsfeld, einschließlich eines großen Banners mit einer Wegbeschreibung zum provisorischen Bahnhof. Dennoch werden wir die Situation vor Ort überprüfen, um sicherzustellen, dass die Beschilderung ausreichend und verständlich ist.

Wo kann ich parken, wenn der provisorische Bahnhof im April gesperrt wird?

Die Sperrung des Park-and-Ride-Parkplatzes erfolgt parallel zur Streckensperrung, sodass der Bahnhof in diesem Zeitraum ohnehin nicht nutzbar ist. Diese Maßnahme haben wir bewusst gewählt, um die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten. Wir haben den Zeitraum der Sperrung bewusst in die Osterferien gelegt, da in dieser Zeit mit weniger Pendlerverkehr zu rechnen ist.

Werden auch die bereits vorhandenen Gleise auf der gesamten Strecke erneuert oder wird nur das dritte neue Gleis verlegt?

Nicht alle Bestandsgleise werden vollständig erneuert, aber zahlreiche Abschnitte der Strecke werden modernisiert. Zusätzlich wurden im Rahmen der Untersuchungen zum Erschütterungsschutz Bereiche identifiziert, in denen sogenannte besohlte Schwellen eingebaut werden. Insgesamt werden in dem

Bauabschnitt 3 bis zu 20 Kilometer Gleise entweder erneuert oder mit neuen Schwellen ausgestattet.

Warum wird nicht gleich viergleisig ausgebaut?

Der aktuelle Projektauftrag sieht einen dreigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen vor. Diese Entscheidung basiert auf umfangreichen Prognosen und verkehrlichen Analysen, die den zukünftigen Bedarf an Zugverbindungen berücksichtigen. Ein viergleisiger Ausbau wurde nicht beauftragt, weil die Kapazität mit drei Gleisen als ausreichend erachtet wurde.

Warum werden die Brücken so lang ausgeführt? Wird mit höheren Lippewasserständen gerechnet?

Ja, das ist tatsächlich einer der Hauptgründe. Gleichzeitig befinden wir uns in einem Naturschutzgebiet und einem Biotop, das eine der größten Wildquerungen in diesem Bereich beinhaltet. Um diesem Umstand gerecht zu werden, wurden die Brücken entsprechend geplant. Zudem wird es nach Abschluss unserer Bauarbeiten Maßnahmen zur Renaturierung der Lippeauen geben, insbesondere westlich der Brücke. Ziel ist es, die Ausbreitung von Hochwasser so naturnah wie möglich zu gestalten. Die Länge der Brücken wurde daher verdoppelt, um diesen Anforderungen gerecht zu werden.

Wie viele Gleise wird es zukünftig auf der Lippebrücke geben?

Insgesamt wird es drei Gleise auf der Lippebrücke geben. Jedes dieser Gleise wird auf einem Stahl-Überbau geführt, sodass drei einzelne Brücken mit jeweils einem Gleis entstehen.

Warum wird pro Gleis eine eigene Brücke gebaut? Wäre es nicht möglich, zwei Gleise über eine Brücke zu führen?

Die Entscheidung jedes Gleis auf einem separaten Überbau zu führen, basiert auf mehreren Faktoren. Dazu gehören betriebliche, bauablauftechnische und statistische Überlegungen. Jede Brücke muss individuell an die baulichen Gegebenheiten und Sicherheitsanforderungen angepasst werden. In diesem speziellen Fall war es auch technischen Gründen nicht möglich, zwei Gleise auf einer einzigen Brücke zu führen.

Wann ist die Straße an der Kurt-Kräcker-Straße vollständig in beide Fahrrichtungen wieder für den Straßenverkehr freigegeben?

Die vollständige Freigabe der Kurt-Kräcker-Straße ist für Ende August geplant, die mit dem Einbau des neuen Brückenbauwerks verbunden ist. Das bedeutet, dass der Bahnverkehr ab diesem Zeitpunkt über die neue Eisenbahnüberführung laufen wird. Möglicherweise wird es danach noch Restarbeiten geben, wofür wir halbseitige Sperrungen benötigen. Aufgrund der Nähe zum Kreisverkehr ist eine halbseitige Sperrung gleichbedeutend mit einer Einbahnstraßenregelung, da eine Ampelanlage nicht installiert werden kann. Grundsätzlich wird jedoch angestrebt, dass es ab Anfang September keine größeren Verkehrseinschränkungen mehr geben wird. Sollten jedoch kurzfristige Sperrungen notwendig werden, werden wir diese frühzeitig kommunizieren.

Bei der letzten Bürgerinformation hieß es, dass der barrierefreie Zugang zum Bahnhof Wesel von der Weseler Innenstadt aus gewährleistet bleibt. Ist das jetzt nicht mehr vorgesehen?

Der barrierefreie Zugang zum Bahnhof Wesel bleibt grundsätzlich erhalten. Ziel ist es, die Sperrungen der südlichen Unterführung und der Bahnhofsunterführung nicht zeitgleich durchzuführen, sodass immer eine barrierefreie Alternative zur Verfügung steht. Zusätzlich wird am Park-and-Ride-Parkplatz eine provisorische Zuwegung eingerichtet, sodass der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen jederzeit gewährleistet ist.

Streckensperrungen

Wo wird der Güterverkehr während der Totalsperrung umgeleitet?

Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr stehen insbesondere die drei Strecken in Richtung Niederlande, Viersen-Venlo und Bad Bentheim zur Verfügung. Diese drei Strecken werden als Alternativen genutzt, wenn die reguläre Güterverkehrsstrecke aufgrund der Totalsperrung nicht befahrbar ist.

Schienerersatzverkehr

Gibt es Erfahrungswerte zum Umstieg vom SEV auf den RE5? Außer, dass der RE5 sowieso nicht regelmäßig Friedrichsfeld erreicht, was ein weiterer Grund ist, die Verbindung nicht zu versuchen.

Das der RE5 nicht immer Friedrichsfeld erreicht ist auf betriebliche Gründe zurückzuführen. Das Wenden dient der Stabilisierung der Linie. Die Umsteigezeiten vom SEV auf den Zugverkehr sind ausreichend kalkuliert, insbesondere die Umsteigezeit in Friedrichsfeld. Diese beträgt ca. 10 Minuten, was ausreichend ist, um den Zug zu erreichen. Dies gilt auch zu Berufsverkehrszeiten, sodass es in der Regel keine Schwierigkeiten beim Umsteigen gibt.

Was bedeutet der 20/40-Takt im SEV?

Der 20/40-Takt bedeutet, dass alle 20 Minuten ein Bus fährt, gefolgt von einem weiteren Bus nach 40 Minuten. Dies sorgt für eine abgestufte Taktung, um die Fahrgastnachfrage zu decken.

Werden die digitalen Haltestellenmasten auch in Friedrichsfeld aufgestellt?

Ja, auch der provisorische Bahnhof in Friedrichsfeld wird mit den digitalen Haltestellenmasten ausgestattet werden.

Warum gibt es beim SEV keine Fahrkartenkontrollen?

Es ist derzeit nicht vorgesehen, Fahrkartenkontrollen im SEV durchzuführen.

Schallschutz

Wann wird die Lärmschutzwand an der Eisenbahnüberführung Kurt-Kräcker-Straße aufgestellt?

Die Lärmschutzwand an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Kurt-Kräcker-Straße wird nach Fertigstellung des Bauwerks bis Ende 2025 aufgestellt.

Sonstiges

Wie kompensieren Sie die Bauarbeiten, die in die Natur eingreifen? Ist Ihnen bewusst, dass zwischen Friedrichsfeld und Wesels eines der wichtigsten Biotopverbundstellen NRWs liegt? Wie sieht es mit Lärm, Vibration und Feinstaub aus? Welche Maßnahmen gibt es für den Schallschutz?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt, der die Umweltauswirkungen erfasst und Kompensationsmaßnahmen definiert. Dabei wurde eine umfassende Bilanzierung der Eingriffe durchgeführt, indem jeder negative Einfluss auf Flora und Fauna bewertet wurde. Zu den Ausgleichsmaßnahmen zählen etwa die Begrünung und Renaturierung von Bahnseitengraben, die Wiederaufforstung von Flächen, insbesondere dort, wo Bäume gefällt wurden und die Schaffung von Habitaten für geschützte Tierarten. Wir haben bereits Ersatzhabitate für Zauneidechsen

und den Bluthänfling geschaffen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt unter regelmäßiger Kontrolle durch eine umweltfachliche Baubegleitung, die sicherstellt, dass alle Vorgaben eingehalten werden. Die Planungen und Maßnahmen stehen unter Aufsicht der zuständigen Naturschutzbehörden und müssen Ihren Vorgaben entsprechen.

Können Drohnenflüge der DB im Voraus angekündigt werden? Wie wird hier der Datenschutz sichergestellt?

Die Drohnenaufnahmen werden von uns ausschließlich zur Dokumentation des Baufortschritts genutzt. Bei den Aufnahmen wird stets der Datenschutz eingehalten, Privatgrundstücke und Personen werden unkenntlich gemacht. Eine Vorabkündigung ist organisatorisch schwierig, wir überprüfen aber aktuell, ob wir diesem Wunsch nachgehen können.