

FAQ – digitale Bürgerinformationsveranstaltung

Rees-Haldern

In diesem Dokument finden Sie Fragen und Antworten aus der digitalen Bürgerinformation für Rees-Haldern vom 10. April 2025.

Allgemeines

Endet das dritte Gleis schon in Elten, an der Grenze oder erst beim Abzweig in Zevenaar?

Das dritte Gleis endet beim Abzweig in Zevenaar. Das bedeutet, dass das dritte Gleis von Deutschland kommend noch ein Stück in die Niederlande hineinführt. In Zevenaar verzweigt sich dann die Strecke. Ein Teil führt zweigleisig in Richtung Rotterdamer Hafen und dient ausschließlich dem Güterverkehr. Der andere Teil führt zweigleisig in Richtung Amsterdam und wird hauptsächlich vom Fern- und Nahverkehr genutzt. Auf diesem Abschnitt fahren unter anderem der ICE nach Amsterdam sowie Nahverkehrszüge, etwa nach Arnheim. Damit wird die Strecke ab Zevenaar sogar viergleisig: zwei Gleise für den Güterverkehr in Richtung Rotterdamer Hafen und zwei Gleise für den Personenverkehr Richtung Amsterdam.

Was können Sie zur Synchronisierung der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke mit der Streckensperrung in den Niederlanden wegen dem Ausbau der Autobahnlücke A 15 sagen?

Die Koordination zwischen Deutschland und den Niederlanden erfolgt sehr eng, indem wir eine gemeinsame Arbeitsgruppe eingerichtet haben. Diese stimmt sich über alle geplanten Maßnahmen ab, die grenzüberschreitende Auswirkungen auf den Zugverkehr haben könnten. Denn nicht nur niederländische Baustellen beeinflussen den Zugverkehr auf deutscher Seite, sondern umgekehrt natürlich auch. Die Planung solcher baubedingten Sperrzeiten erfolgt mehrere Jahre im Voraus, damit sich alle Beteiligten frühzeitig darauf einstellen können.

Wann wird die gesamte Ausbaustrecke bis zur Grenze bei Oberhausen fertiggestellt sein?

Konkret fehlen uns aktuell noch fünf Planfeststellungsbeschlüsse. Diese sind gesetzlich erforderlich, um die Bauarbeiten offiziell starten zu dürfen. Erst wenn diese Beschlüsse vorliegen, kann mit der konkreten Umsetzung begonnen werden. Wir haben keinen direkten Einfluss darauf, wann die Planfeststellungsbeschlüsse erlassen werden. Zuständig dafür ist das Eisenbahn-Bundesamt. Erst wenn alle rechtlichen Genehmigungen vorliegen, kann die gesamte Strecke final gebaut und abgeschlossen werden.

Baumaßnahmen

Wie viele Taucher sind bei den Baumaßnahmen an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Bahnhofstraße im Einsatz? Wird im Schichtbetrieb/ parallel gearbeitet?

Es sind in der Regel drei Taucher im Einsatz, die eine sogenannte Kolonne bilden. Diese Taucher arbeiten nicht alle gleichzeitig unter Wasser, sondern wechseln sich ab. Das ist aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen notwendig. Während sich ein Taucher unter Wasser befindet, sind die beiden anderen Taucher an der Oberfläche auf der Arbeitsplattform und sichern die Tätigkeit. Die Arbeitsbedingungen unter Wasser sind herausfordernd. Daher sind die Tauchzeiten streng reglementiert, und es gibt klare Vorschriften zu den Einsatzzeiten.

Arbeiten die Taucher im Schichtbetrieb oder parallel?

Es wird in der Regel nur tagsüber gearbeitet. Arbeiten die parallel mit mehreren Tauchern stattfinden sind nicht möglich. Das liegt zum einen an der begrenzten Verfügbarkeit der Taucher, da es sich um spezialisierte Fachkräfte handelt. Zum anderen an den räumlichen und sicherheitstechnischen Begrenzungen unter Wasser.

Haben die Taucher schon Gegenstände unter Wasser gefunden?

Bislang wurden keine Gegenstände gefunden.

Woher bekommt man die Taucher und wie kann man sie engagieren?

Wer professionelle Unterwassertaucher sucht, kann sich online informieren. Es gibt spezialisierte Firmen, die solche Leistungen anbieten. In unserem Fall ist die Beauftragung direkt über unseren Hauptauftragnehmer erfolgt. Die Taucher werden als Nachunternehmer eingebunden und arbeiten im Rahmen des gesamten Bauvertrags mit.

Wann ist mit der Fertigstellung der Unterführung Bahnhofstraße zu rechnen?

Aktuell erfolgt der Aushub zur Herstellung der Baugrube für die Straßentröge. Nach Abschluss der Aushubarbeiten wird anschließend eine sogenannte Unterwasserbetonsohle eingebaut. Dabei wird mit einem speziellen Betonrüssel gearbeitet, um die Sohle unter Wasser mit den bereits hergestellten Mikropfählen kraftschlüssig zu verbinden. Die Betonsohle bildet zusammen mit den Baugrubenwänden die Grundlage für eine Abdichtung gegenüber dem Grundwasser. Im Spätsommer 2025 wird dann das Wasser aus der Baugrube abgepumpt und die Baugrube trockengelegt, damit die Arbeiten für den Trogausbau gestartet werden können, anschließend folgt der Straßenausbau. Diese beiden Ausbauphasen werden sich dann im Jahr 2026 fortsetzen.

Gehört der Anschluss der L 7 an die Bahnhofstraße zur gleichen Maßnahme?

Ja, der Anschluss der Landesstraße (L 7) an die Bahnhofstraße ist direkt mit dem Ausbau der Unterführung verbunden. Sobald der Straßenausbau innerhalb der sogenannten Tröge beginnt, schließt sich der Anschluss an die L 7 an. Dieser umfasst unter anderem den Bau einer neuen Ampelanlage, Entwässerungsarbeiten sowie die Errichtung einer Busspur. Die Abstimmungen hierzu laufen bereits mit den beiden zuständigen Straßenbau-Lastträgern und weiteren Beteiligten.

Wie wird die Sicherheit an der ehemaligen Bahnübergangsstelle gewährleistet?

Sobald die Eisenbahnüberführung (EÜ) in Betrieb genommen wird, wird der alte Bahnübergang zurückgebaut. Auf der Seite in Richtung Emmerich wird dann die Lücke in der Schallschutzwand geschlossen. Somit entsteht eine feste bauliche Abgrenzung zum Gleisbereich. Auf der gegenüberliegenden Seite Richtung Oberhausen wird anhand einer so genannten verkehrsrechtlichen Anordnung festgelegt, welche Absperrmaßnahmen umzusetzen sind. Die verkehrsrechtliche Anordnung wird durch die zuständige Behörde beim Kreis Kleve erteilt. Wie die Absperrung dort im Detail aussehen wird (z.B. durch Zäune, Baken, Schranken oder Poller), steht derzeit noch nicht abschließend fest. Sicher ist aber, dass es eine klare Absperrung zum Schutz vor unbefugtem Betreten geben wird.

Wann wird der Weg Motenhof/Bahnhofstraße fertig?

Aktuell gibt es noch einzelne Schnittstellen, die final geklärt werden müssen. Insbesondere mit den Leitungsbetreibern, die Versorgungsleitungen in den neuen Fuß- und Radweg einbauen möchten. Zum aktuellen Zeitpunkt ist mit einer Freigabe im Sommer zu rechnen.

Wann wird die Fahrradunterführung in Sonsfeld für den Verkehr freigegeben?

Die baulichen Arbeiten an der Fahrradunterführung in Sonsfeld sind bereits abgeschlossen. Für die Freigabe muss allerdings noch der angrenzende Wirtschaftsweg fertiggestellt werden. Dieser führt von der Eisenbahnüberführung für Fußgänger-/Radverkehr in Sonsfeld über die Straßenüberführung Brahmelsgraben zur Blankenburgstraße. Der Bau dieses Weges soll direkt nach der Sperrpause im April erfolgen. Allerdings gibt es auch hier noch Schnittstellen mit Dritten, da bspw. Laternen aufgestellt und Leitungen verlegt werden müssen. Ziel ist, dass wir im Sommer die Freigabe der Unterführung samt Wirtschaftsweg erreichen.

Erfolgt auch die Anbindung des Radweges von der L 7 zur Eisenbahnüberführung Sonsfeld, weil hier ja die Baustellenzufahrt ist?

Ja, die Anbindung erfolgt nicht nur auf einer Seite der Eisenbahnüberführung Sonsfeld an den Wirtschaftsweg in Richtung Blankenburgstraße, sondern auch auf der anderen Seite an den Bestandsweg, der von der L 7 abgeht. Dieser Weg wird aktuell zudem als Baustellenzufahrt genutzt. Daher ist es besonders wichtig, dort für eine sichere Verkehrsführung zu sorgen, sowohl für den Baustellenverkehr als auch für Radfahrer- und Fußgängerverkehr.

Warum ist der Abstand Mitte-Mitte-Gleis südlich von Haldern zwischen dem zweiten und dritten Gleis meist so viel größer als zwischen dem ersten und zweiten Gleis? Ist in diesen Bereichen noch eine Reserve für Ausweichgleise eingeplant?

Ein Ausweichgleis ist nicht vorgesehen, da der Platz für ein weiteres Gleis nicht ausreichend wäre. Der vergrößerte Abstand – etwa 7,20 Meter von Gleismitte zu Gleismitte – entspricht einer technisch bedingten vergrößerten Abstandsregelung um ausreichend Platz für betriebliche Einrichtungen zwischen den Gleisen

zu haben, wie beispielsweise Signale und Entwässerungsanlagen. Der Platz reicht nicht aus für zusätzliche Gleise.

Werden die aktuell eingebauten Bauweichen nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder entfernt?

Die Bauweichen ermöglichen momentan den Anschluss des bereits errichteten dritten Gleises im Abschnitt Haldern an die benachbarten Abschnitte, in denen das dritte Gleis noch nicht gebaut wurde. Sobald das dritte Gleis auch in den angrenzenden Bereichen, insbesondere in Hamminkeln und Empel-Rees, vollständig vorhanden ist, sind diese Bauweichen nicht notwendig.

Streckensperrungen

Wird es Straßensperrungen zwischen Haldern und Wesel geben? Wie werden ggf. die Rettungswagen fahren und wieviel länger werden sie für die Strecke brauchen?

Es wird in der nächsten Zeit vereinzelt zu Straßensperrungen kommen, insbesondere im Bereich der Bahnübergänge. Dafür wird eine verkehrsrechtliche Anordnung beim Kreis Kleve beantragt, in denen die Meldewege und die neuen Fahrwege mit den Städten entsprechend abgestimmt werden. Es ist aber keine längere oder dauerhafte Straßensperrung geplant.

Sonstiges

Wann werden voraussichtlich die ersten Infoveranstaltungen zum Abschnitt Empel erfolgen?

Zum aktuellen Zeitpunkt liegt für den Abschnitt Empel noch kein Baurecht vor. Sobald das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) das notwendige Baurecht erteilt hat, werden auch dort Informationsveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger stattfinden.