

FAQ – digitale Bürgerinformationsveranstaltung Oberhausen

In diesem Dokument finden Sie Fragen und Antworten aus der digitalen Bürgerinformation für Oberhausen vom 29. Oktober 2025.

Allgemeines

Wann wird die Baumaßnahme abgeschlossen sein?

Ein verlässlicher und konkreter Fertigstellungstermin für den gesamten dreigleisigen Ausbau zwischen Oberhausen und Emmerich kann derzeit leider noch nicht genannt werden, da noch nicht in allen Bauabschnitten der Planfeststellungsbeschluss, also das erforderliche Baurecht, vorliegt. Auch für den Bauabschnitt Oberhausen können wir aktuell noch kein konkretes Fertigstellungsdatum nennen. Das liegt unter anderem daran, dass noch nicht alle Bauverträge vergeben wurden. Zudem hängt der Baufortschritt von der Verfügbarkeit ausreichender Streckensperrungen ab, die aktuell für die Zeit nach 2026 ermittelt werden. Erst wenn diese Rahmenbedingungen feststehen, kann ein genauer Zeitplan für die Baumaßnahmen in Oberhausen erstellt und Bauverträge vergeben werden.

Welche Konzepte gibt es, um eine Kontamination durch Staub, Altlasten und Giftstoffe für Anwohner zu vermeiden?

Für die Staubvermeidung gibt es verschiedene Maßnahmen wie den Einsatz von Reifenwaschanlagen, das Wässern von Baustraßen und Staubschutz an Bauzäunen. Unsere Emissionsschutzbeauftragten bewerten die Lage regelmäßig und legen passende Gegenmaßnahmen fest. Bei möglichen Gefahrstoffen (z. B. Altlasten im Boden) führen wir vorab detaillierte Untersuchungen, wie bspw. Bodenproben, durch. Wird eine Gefährdung festgestellt, werden besondere Schutz- und Absperrbereiche eingerichtet – dies umfasst spezielle Schutzkleidung und Reinigungsmaßnahmen für Personen und Geräte.

Werden Ruhetage (z. B. sonntags) eingerichtet, um den Staubbelastungen entgegenzuwirken um z. B. lüften zu können?

Grundsätzlich versuchen wir Sonn- und Feiertage als Ruhetage einzuhalten. In besonders intensiven Bauphasen oder bei Streckensperrungen sind jedoch oftmals durchgehend Arbeiten notwendig, um Bauzeiten und Einschränkungen so kurz wie möglich zu halten.

Wie wird sichergestellt, dass der Transport von Gefahrgütern nach Fertigstellung der Strecke sicher bleibt, insbesondere wegen der Schallschutzwände?

Es gibt ein konkretes Notfallkonzept, das gemeinsam mit den Kommunen und den Feuerwehren entwickelt wurde. Dies beinhaltet u.a. Rettungstüren, Rettungszuwegungen und Hydranten an festgelegten Stellen entlang der Strecke. Dadurch ist auch bei Vorhandensein von Schallschutzwänden eine schnelle

Rettung, Evakuierung oder Brandbekämpfung durch die Einsatzkräfte gewährleistet.

Wann wird mit der Beweissicherung in Oberhausen-Sterkrade begonnen?

Die Beweissicherung erfolgt stets vor Beginn der Hauptbaumaßnahmen. Dabei werden Außenfassaden, und in besonders betroffenen Fällen, auch Innenräume mit Einverständnis der Eigentümer:innen aufgenommen. Der genaue Zeitpunkt der Beweissicherung kann aber erst dann benannt werden, wenn der konkrete Baubeginn feststeht. Da wir zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen können, wann wir mit den Hauptbaumaßnahmen in Oberhausen-Sterkrade beginnen werden, können wir demzufolge auch noch keinen konkreten Termin für die Beweissicherung nennen, da diese möglichst kurz vor Baustart erfolgen soll.

Werden Straßenschäden, z.B. auf der Emmericher Straße, kurzfristig behoben?

Wenn Straßenschäden nachweislich durch unsere Baumaßnahmen verursacht wurden und die Verkehrssicherheit gefährdet ist, werden diese umgehend behoben. Hinweise, etwa zu gefährlichen oder mangelhaft befahrbaren Abschnitten, nehmen wir direkt auf und werden von uns vor Ort überprüft.

Wer kommt für die Reinigung verschmutzter PKWs auf?

Für die Reinigung privater Fahrzeuge können wir leider nicht aufkommen. Wir sind verpflichtet, die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand zu halten und Verschmutzungen so gering wie möglich zu halten. Es lässt sich jedoch nicht vermeiden, dass Baustellen in einem gewissen Umfang Schmutz verursachen.

Baumaßnahmen Oberhausen

Wird die neue Emscher-Brücke fünfgleisig?

Ja, die neue Emscher-Brücke wird nach Abschluss der Bauarbeiten insgesamt fünf Gleise führen. Ursprünglich gab es drei Brückenbauwerke. Im Zuge des Ausbaus sind zwei neue Brücken hinzugekommen, welche den Bau eines neuen Gleises sowohl Richtung Emmerich als auch Richtung Dinslaken ermöglichen. Nach Fertigstellung wird es in diesem Bereich fünf nutzbare Bahnstreckengleise geben, sodass wir eine größere Kapazität und Flexibilität auf diesem Streckenabschnitt gewährleisten können.

Wann werden die Bahnsteige in Oberhausen am Hauptbahnhof modernisiert?

Die Modernisierung der Bahnsteige ist nicht Bestandteil des Ausbauprojektes Emmerich-Oberhausen. Das heißt, innerhalb unseres Projektes sind keine Maßnahmen zur Sanierung oder zum Umbau der Bahnsteige am Oberhausener Hauptbahnhof

enthalten. Für die Modernisierung der Bahnsteige sind unsere Kolleg:innen von den Personenbahnhöfen zuständig.

Wie wird der neue Bahnhof Oberhausen-Sterkrade sicherer gestaltet?

Der Bahnhof Oberhausen-Sterkrade wird mit einer Videoüberwachung, Notrufstellen und Infostellen ausgestattet. Zudem werden sowohl die Vorplätze als auch die Personenunterführung mit einer guten Einsehbarkeit und einer zusätzliche Beleuchtung versehen.

Warum wurde das Loch Ecke Ostrampe/Bahnhofstraße schon im Januar gemacht und passiert da noch was?

Das Loch an der Ecke Ostrampe/Bahnhofstraße dient als sogenannte Zielbaugrube für unterirdische Leitungsverlegungen. Tatsächlich fanden, nachdem die Baugrube erstellt wurde, umfangreiche Arbeiten unter der Oberfläche statt, die von außen kaum sichtbar waren. Aktuell werden die nächsten Arbeitsschritte, unter anderem die Herstellung der Kabelgräben und das Umlagen der Leitungen mit den Versorgern, vorbereitet. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, wird die Grube wieder verschlossen.

Kommt im Bereich Volkspark Höhe Alsbach eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer?

Nein, bei der Brücke über den Alsbach handelt es sich nicht um einen Fußgänger- oder Radweg, sondern um einen sogenannten Ökotunnel. Also eine Brücke für Wildtiere und ein darunter verlaufendes Gewässer. Die Brücke ist ausschließlich für die Natur vorgesehen und für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr nicht zugelassen oder nutzbar. Eine zusätzliche Brücke für den Fuß- und Radverkehr ist an dieser Stelle nicht vorgesehen.

Warum dauert es bis 2027, bis das Brückenbauwerk Weierstraße fertig ist? Könnte die Bauzeit verkürzt werden, indem mehr Personal oder zusätzliche Firmen eingesetzt werden?

An der Weierstraße stehen mehrere komplexe Bauvorhaben an, die sich nicht parallel umsetzen lassen. Es ist aus verkehrs- und bauleistungsrechtlichen Gründen nicht möglich, alle Brückenarbeiten gleichzeitig umzusetzen, da dadurch notwendige Zufahrtswege zu den Baustellen blockiert würden. Verschiedene Arbeitsschritte müssen deshalb nacheinander erfolgen. Das verlängert zwangsläufig die Dauer der Sperrung, auch wenn uns die Bedeutung dieser Verbindung für den Verkehr bewusst ist. Mehr Personal würde den Ablauf nicht wesentlich beschleunigen, da die zeitlichen Abläufe durch betriebs- und sicherheitstechnische Vorgaben bestimmt werden. Viele Arbeiten können nur während der Streckensperrungen ausgeführt werden, in denen der Zugverkehr ruht.

Warum werden am Haltepunkt Holten keine durchgehenden Bahnsteigdächer gebaut?

Der Haltepunkt Holten fällt nach den geltenden Richtlinien nicht in die Kategorie, in der der Bau eines durchgehenden Bahnsteigdachs vorgesehen ist. Darüber hinaus sind wir im Rahmen unserer wirtschaftlichen Planung verpflichtet, die Ausstattungsmerkmale von Stationen an die tatsächliche Nutzung und die Anzahl der Reisenden anzupassen. Die vorhandene Überdachung am Bahnsteig entspricht daher dem Standard, der für Haltepunkte mit vergleichbarem Fahrgastaufkommen vorgesehen ist.

Wird es während des Umbaus des Haltepunkt Holten längere Zeit keine Zughalte geben?

Nein, das ist nicht vorgesehen. Unser Ziel ist es, dass am Haltepunkt Holten auch während der Umbau- und Umschaltphase mindestens zweigleisig gefahren werden kann. Nur während der

für die Umstellung nötigen kurzen Sperrpause kann es zu Einschränkungen kommen. In diesen Zeiträumen wird dann für einige Tage kein Zug fahren. Diese Sperrungen werden aber von uns rechtzeitig bekanntgegeben.

Was passiert mit den alten Straßen an den neuen Unterführungen Sternstraße und Hühnerstraße?

Nach Fertigstellung der neuen Unterführungen werden die alten Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr entwidmet – d. h., sie sind dann offiziell keine Straßen mehr für den motorisierten Individualverkehr. So kann die Hühnerstraße nach Schließung des Bahnübergangs nur noch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Autofahrer müssen auf die umliegenden Straßen ausweichen. Ähnliches gilt für die Sternstraße.

Warum wurde der Bahnübergang Hühnerstraße schon geschlossen, obwohl der Tunnel noch nicht fertig ist?

Der Bahnübergang Hühnerstraße wurde bereits geschlossen, weil genau in der Achse des bisherigen Bahnübergangs Hühnerstraße die neue Unterführung entsteht. Ein Weiterbetrieb hätte bedeutet, dass man aus beiden Richtungen in eine Sackgasse fährt. Zusätzlich wurden bereits vorbereitende Maßnahmen für den Einschub im kommenden Jahr umgesetzt.

Kann man den Bahnübergang Hühnerstraße künftig wieder mit dem Auto überqueren oder wird dort ein Autotunnel gebaut?

Nein. Der Bahnübergang (BÜ) Hühnerstraße ist dauerhaft geschlossen – sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird die Hühnerstraße ausschließlich für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen passierbar sein. Für den motorisierten Verkehr ist die Schmachtendorfer Straße die nächste Quermöglichkeit. Ein Tunnel für Kraftfahrzeuge ist an dieser Stelle nicht geplant.

Wird es künftig noch Nachtarbeiten am früheren Bahnübergang Hühnerstraße geben?

Grundsätzlich werden die meisten Arbeiten tagsüber stattfinden. Allerdings wird es im Zuge der nächsten großen Bauphase – im Mai nächsten Jahres – erforderlich sein, auch nachts zu arbeiten, um sämtliche Bauarbeiten innerhalb der verfügbaren Sperrpause zu erledigen. In solchen Phasen versuchen wir der Lärm und die Belastung auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Die betroffenen Anwohner:innen werden vorab per Anwohnerinformation informiert und können, falls gewünscht, eine Ersatzunterkunft in Anspruch nehmen.

Warum ist es in der Hühnerheidestraße derzeit so eng und wann ändert sich das?

Die Enge resultiert aus den aktuellen Absperrungen entlang des offenen Grabens. In diesem Graben werden derzeit Versorgungsleitungen aus dem Baufeld heraus verlegt. Sobald diese Leitungen eingebaut und der Graben verschlossen ist können die Absperrungen zurückgebaut werden. Das wird voraussichtlich in den kommenden Wochen erfolgen.

Wann wird die neue Unterführung Sternstraße in Betrieb genommen?

Ursprünglich war die Inbetriebnahme für Mai 2026 geplant. Da die parallele Baumaßnahme der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen (WBO) aktuell Verzögerungen aufweist, kann derzeit kein genaues Datum genannt werden. Wichtig ist jedoch: Der bestehende Bahnübergang soll erst dann geschlossen, wenn die neue Personenunterführung vollständig nutzbar ist.

Könnte die Straßenreinigung in der Sternstraße Richtung Weseler Straße häufiger erfolgen? Dort ist es durch den Baustellenverkehr oft stark verschmutzt?

Wir werden unsere Auftragnehmer erneut sensibilisieren, die Reinigungsintervalle zu überprüfen und bei Bedarf die Häufigkeit der Reinigung zu erhöhen. Allerdings sind in diesem Bereich mehrere Bauunternehmen, wie bspw. die WBO aktiv, sodass die Verschmutzungen nicht ausschließlich auf unsere Baumaßnahmen zurückzuführen sind.

Warum wird Straßenaufbruch und Erdaushub von anderen Baustellen an der Sternstraße zwischengelagert?

Das hängt mit der beengten Fläche entlang der gesamten Strecke zusammen. In vielen Baubereichen fehlen ausreichend Flächen, um ausgehobenes Material zu lagern. Bevor es entsorgt werden darf, muss der Boden erprobt und analysiert werden - dieser Prozess dauert etwa vier bis sechs Wochen. Bis die Ergebnisse vorliegen, wird das Material zwischenzeitlich an geeigneten Standorten mit freier Fläche, wie derzeit an der Sternstraße, gelagert.

Wurden in den abgedeckten Mulden am Bahnübergang Weseler Straße giftige Stoffe gelagert?

Abgedeckte Haufwerke bedeuten nicht automatisch, dass dort Schadstoffe enthalten sind, sondern können unterschiedliche Gründe haben. Etwa den Schutz vor Regen, das Verhindern von Auswaschungen ins Grundwasser, oder auch zur Vermeidung der Ausbreitung von nichtheimischen Pflanzen. In seltenen Fällen sind tatsächlich Schadstoffe darunter. Die Haufwerke stammen aus der Maßnahme der Autobahn GmbH. Es wurden keine Kontaminationen gefunden.

Kann eine Grundwasserverunreinigung im Bereich der Weseler Straße ausgeschlossen werden?

Eine Kontamination des Grundwassers ist durch die strengen Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes und durch eine umfangreiche Beweissicherung ausgeschlossen. Jeglicher Aushub wird auf Schadstoffe geprüft, ggf. isoliert gelagert und fachgerecht entsorgt. Sollte ein Verdacht auf Altlasten bestehen, werden zusätzliche Sicherungsmaßnahmen getroffen.

Wann wird die Baustelleneinrichtungsfläche am Bahnübergang Weseler Straße eingerichtet? Und wann wird die Baustraße zwischen Sternstraße und Weseler Straße gebaut?

Beide Maßnahmen sind abhängig vom weiteren Baufortschritt. Da ein konkreter Zeitplan derzeit noch abgestimmt wird, können wir zum jetzigen Zeitpunkt keine verbindlichen Terminangaben nennen.

Wann wird die L 215 n gebaut und hat das Einfluss auf das Projekt?

Die L 215 n ist eine separate Maßnahme der Stadt Oberhausen bzw. der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen (WBO). Wir stehen im engen Austausch mit der Stadt und können aktuell keine Verzögerungen erkennen, die Auswirkungen auf unser Projekt hätten. Für weiterführende Informationen wenden Sie sich bitte direkt an die Stadt Oberhausen.

Kann man als Anwohner von Problemen durch stoppende Lkws am Lindenplatz informiert werden?

Es ist sehr schwierig vorab Zeitfenster für Spitzen im Lkw-Verkehr zu nennen, da sich die Transporte nach dem Tagesbedarf der Baustelle richten und teilweise unregelmäßig eintreffen. Wir vom Projektteam werden mit den ausführenden Firmen noch einmal sprechen, um die Rücksichtnahme zu verbessern und die Ein- und Ausfahrten für Anlieger:innen freizuhalten.

Wird das dritte Gleis im Bereich Sternstraße/Jägerstraße auf der Deponie- oder Straßenseite gebaut?

Im Bereich der Sternstraße wird das dritte Gleis auf der Deponieseite (also nicht auf der Seite der Emmericher Straße, sondern auf der Seite der Deponie Hühnerheide) gebaut. Im Übergangsbereich zum Bauabschnitt 2, also zwischen Oberhausen und Dinslaken, erfolgt dann der Wechsel, wo das dritte Gleis auf der anderen Seite liegen wird.

Wurde ein Aushub in Mulden an der Weseler Straße von der Autobahnbrücke dorthin gebracht? Besteht ein Risiko?

Nein, es wurden keine Mulden im Bereich der Weseler Straße abgesetzt und auch kein belasteter Aushub festgestellt. Alle Maßnahmen wurden fachgerecht überprüft und dokumentiert.

Bedeutet „Verschwenkungsbereich“ auch der Einbau zusätzlicher Weichen/Überleitstellen für mehr Betriebsstabilität?

Nein, ein Verschwenkungsbereich bezeichnet lediglich den Abschnitt, in dem das neue Gleis von einer Seite der bestehenden Strecke auf die andere Seite wechselt. Es entsteht sozusagen ein kleiner Bogen im Gleis. Die Gleislage wird so angepasst, dass das zusätzliche Gleis „verschwenkt“ wird, damit die neue Gleisführung in die technischen und örtlichen Gegebenheiten optimal eingefügt wird.

Streckensperrungen

Werden die umfangreichen Streckensperrungen, wie in den vergangenen Jahren üblich, auch in den nächsten Jahren fortgeführt?

Ja, die umfangreichen Streckensperrungen werden auch in den kommenden Jahren immer wieder erforderlich sein. Die Einschränkungen sind bei der Größe und der Komplexität unseres Ausbauprojektes unvermeidlich, da bestimmte Arbeiten nur ohne laufenden Zugverkehr sicher durchgeführt werden können. Wir sind bemüht, die Sperrungen so kurz und effizient wie möglich zu halten und die Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Wie wird der Verkehr bei der angekündigten Sperrung der Schmachtendorfer Straße umgeleitet und was passiert mit der Erreichbarkeit der Rettungswache?

Die Sperrung der Schmachtendorfer Straße ist für das erste Quartal 2026 geplant. Wir stehen dazu mit der Ordnungsbehörde der Stadt Oberhausen im engen Austausch. Ziel ist es, ein umfassendes Verkehrskonzept zu entwickeln, das sowohl für den allgemeinen Verkehr als auch für spezielle Einrichtungen - wie die Rettungswache auf der Schmachtendorfer Straße - Lösungen bietet. Dazu werden Alternativrouten geprüft und auch sichergestellt, dass für die Dauer der Sperrung wichtige Straßen wie der Bahnübergang Weseler Straße und die Jägerstraße geöffnet bleiben, damit Rettungsfahrzeuge und öffentliche Dienste alle Stadtteile erreichen können. Die Planung berücksichtigt stets die Versorgungssicherheit im Stadtgebiet, insbesondere für die Feuerwehr, den Rettungsdienst und andere systemrelevante Einrichtungen. Über die finalen Umleitungsstrecken und deren Zeiträume werden wir die Öffentlichkeit rechtzeitig informieren.

Wann wird die Weseler Straße auf Höhe des Bahnübergangs von Sterkrade Richtung Holten gesperrt und zur Sackgasse?

Die Schließung des Bahnübergangs Weseler Straße ist für das Jahr 2026 nicht vorgesehen. In dieser Zeit werden dort zwar vorbereitende Maßnahmen stattfinden, der Bahnübergang wird jedoch zunächst geöffnet bleiben. Erst im Zuge des Weiteren Streckenausbaus wird der Bahnübergang endgültig geschlossen und die Straße dort zur Sackgasse werden. Ein konkretes

Datum können wir zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht nennen.

Schienenersatzverkehr

Warum gibt es keinen Direktbus ohne Zwischenhalte zwischen Oberhausen und Arnheim?

Ein Direktbus auf einer so weiten Distanz wie zwischen Oberhausen und Arnheim fällt nicht in den Verantwortungsbereich des Nahverkehrs. Im Nahverkehr werden traditionell keine derart langen Strecken ohne Zwischenhalte angeboten. Zudem besteht die Mehrheit der Fahrgäste nicht aus Durchreisenden der gesamten Strecke, sondern die Reisenden nutzen vor allem die Zwischenhalte. Ergänzend dazu gab es bereits Verbesserungen mit zusätzlichen Schnellbussen; allerdings hat die Nachfrage ergeben, dass die Nutzung eher gering bleibt. Daher ist ein durchgehender Schnellbus nicht vorgesehen.

Welche Erfahrungen gibt es mit den neuen Leitstreifen (z. B. Kleber, Material, Haltbarkeit bei Regen/Schnee)?

Die Leitstreifen bestehen aus einem haltbaren Material und werden mit speziellen Klebern befestigt. Nach aktuellem Stand halten die Streifen auch bei Regen und Schnee sehr gut. Die Abnutzung entsteht hauptsächlich durch das ständige Betreten der Leitstreifen. Sollte sich einmal ein Streifen durch Witterung lösen, wird dieser selbstverständlich nachgeklebt.

Es kommt immer wieder vor, dass sich Fahrer von Bussen oder Baustellenfahrzeugen nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten – kann man da etwas tun?

Das Thema wird nochmals im Kreis der beteiligten Verkehrsunternehmen angesprochen. Hinweise auf zu schnelles Fahren werden sehr ernst genommen und zur Sensibilisierung an die entsprechenden Busunternehmen weitergeleitet, damit die Fahrer:innen die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einhalten.

Warum werden keine Doppeldeckerbusse oder Reisebusse im SEV eingesetzt, wenn doch mehr Platz benötigt wird?

Im Schienenersatzverkehr (SEV) wird besonders auf Barrierefreiheit geachtet, was mit Standardlinienbussen besser gewährleistet werden kann als mit Doppeldeckern oder Reisebussen. Zudem sind Reisebusse häufig nicht kurzfristig und in ausreichender Anzahl verfügbar. Außerdem entspricht ihre Ausstattung nicht immer den gewünschten Anforderungen. Wenn mehr Kapazität benötigt wird, erhöht man eher die Taktung und setzt zusätzliche Busse ein.

Warum ist der RE19 so oft unpünktlich und was kann man dagegen tun?

Die Betriebsqualität auf der Linie RE19 leidet wie viele andere Linien unter zahlreichen Baustellen, einer hohen Streckenauslastung und vielen Verspätungen. Inzwischen gibt es spezielle Arbeitskreise, die sich mit dieser Problematik beschäftigen und Lösungsvorschläge erarbeiten - beispielsweise durch einen integralen Taktfahrplan und optimierte Knotenpunkte.

Wie teuer sind die Maßnahmen für den Schienenersatzverkehr (SEV) und wer trägt die Kosten?

Die Organisation und die Finanzierung des Schienenersatzverkehrs liegen hauptsächlich bei den zuständigen Verkehrsverbänden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. In besonderen Fällen beteiligt sich auch der Bund an den Kosten. Größere SEV-Maßnahmen verursachen erhebliche Kosten und verdeutlichen, dass der Bahnbetrieb auf der Schiene ökonomisch und ökologisch wesentlich sinnvoller ist als großangelegte SEV-Lösungen.

Schallschutz

Wann wird das besonders überwachte Gleis umgesetzt? Erfolgt das wie bei den Schallschutzwänden erst nach Abschluss der Maßnahme?

Ja, dass besonders überwachte Gleis wird, ebenso wie die Schallschutzwände, erst nach Inbetriebnahme der verfahrensgegenständlichen Gleisanlage umgesetzt. Das bedeutet, erst wenn die neuen Gleise gebaut sind und alle notwendigen Arbeiten abgeschlossen wurden, werden auch das besonders überwachte Gleis und der vollständige Schallschutz funktionsfähig und dauerhaft eingerichtet.

Sonstiges

Können bei der Nutzung von Ersatzunterkünften während Nachtarbeiten auch Haustiere, wie z. B. Hunde, mit ins Hotel genommen werden?

Grundsätzlich können Haustiere mit in die Ersatzunterkünfte genommen werden. Das sollte jedoch unbedingt vorab mit den zuständigen Ansprechpartnern abgesprochen werden, da je nach Hotel spezielle Bedingungen erforderlich sein können.

Kann man das gezeigte Drohnenvideo noch einmal ansehen?

Unser Drohnenvideo ist bereits online verfügbar. Sie finden das Video auf unserer Webseite www.emmerich-oberhausen.de unter dem Menüpunkt „Aktuelles“ im Beitrag [„Die Strecke von oben – Überblick Sommer 2025“](#). Dort sind ebenfalls Videos von den anderen Bauabschnitten verlinkt.

Wäre es möglich eine Kaffeepause mit den Anwohnern auf der Baustelle zu organisieren, damit man sich austauschen kann?

Ein ähnliches Format gibt es bereits und nennt sich „Blick hinter den Bauzaun“. Wir freuen uns über Ihr Interesse und planen dieses Format zukünftig auch in Oberhausen umzusetzen. Bei diesem Format möchten wir mit Ihnen ins Gespräch kommen und Fragen im direkten Austausch klären.

Wie viele Mitarbeitende arbeiten insgesamt am Ausbauprojekt?

Das Projektteam der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen umfasst derzeit rund 80 bis 90 Personen, verteilt auf alle Bauabschnitte. Zählt man insgesamt noch die Fachleute bei der Deutschen Bahn sowie die Mitarbeitenden der beauftragten Baufirmen hinzu, ergibt sich eine hohe dreistellige Zahl an Personen, die zeitweise oder dauerhaft in das Projekt eingebunden sind.

An wen kann man sich wenden, wenn man als Ingenieur (z. B. Berufseinsteiger) im Projekt mitarbeiten möchte?

Interessierte Bewerber:innen können sich direkt über das Stellenportal der Deutschen Bahn bewerben. Offene Stellen – auch für das Ausbauprojekt Emmerich-Oberhausen – sind regelmäßig auf der DB-Karriereseite ausgeschrieben und ebenfalls auf unserer Projektwebseite www.emmerich-oberhausen.de verlinkt. Die Bewerbung kann dort online eingereicht werden.

Was unterscheidet das Ausbauprojekt Emmerich-Oberhausen von anderen großen Bahnprojekten in Nordrhein-Westfalen, wie z. B. dem RRR?

Beide Projekte – der Rhein-Ruhr-Express (RRX) und die Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen – sind sehr umfangreiche und wichtige Vorhaben für die Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Während in beiden Projekten z. B. neue Schallschutzwände oder Brücken gebaut werden, liegt ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal in der Funktion. Das

Ausbauprojekt Emmerich–Oberhausen umfasst den durchgängigen Bau eines neuen dritten Gleises, welches vor allem der Stärkung des internationalen und regionalen Güterverkehrs dient.

Findet die Generalsanierung der Bahnstrecke auch im Bereich Oberhausen statt?

Nein, für den Bereich Oberhausen ist keine Generalsanierung vorgesehen. Im Rahmen der Generalsanierung wurden bundesweit Bereiche identifiziert, die dringend modernisiert werden müssen – vor allem dort, wo keine umfangreichen Ausbau- und Neubauarbeiten geplant sind. In Oberhausen wird die Strecke jedoch im Zuge unseres Ausbauprojektes Emmerich-Oberhausen ohnehin grundlegend. Es wäre daher nicht sinnvoll, jetzt noch zusätzliche Modernisierungsmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung durchzuführen, die in wenigen Jahren wieder zurückgebaut würden.