



Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Bericht zum Bürgerdialog im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.0 Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf-Reisholz

DB Netz AG

Rhein-Ruhr-Express

I.NI-W-E 2

Stand: 20.06.22

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Die Planung	4
2.1 Grundsätzliches	4
2.2 Bahnhof Düsseldorf-Benrath	4
2.3 Kreuzungsbauwerk Düsseldorf-Reisholz: Vorzugsvariante Hochlage	4
3 Informationsveranstaltung	7
3.1 Konzept der Veranstaltung	7
3.1.1 Infostände	7
3.2 Pressegespräch	7
4 Fragen/Anregungen und Antworten während des Bürgerdialogs	8
4.1 Planung	8
4.2 Bauphase	9
4.3 Schallschutz	10
5 Fazit	11

1 Einleitung

Das Projekt Rhein-Ruhr-Express ist derzeit das wichtigste Schieneninfrastrukturprojekt in NRW, es wird nicht nur den Personenverkehr in NRW deutlich verbessern, sondern auch das Wohnumfeld einer Vielzahl von Anwohnern verändern. Der Neubau der Infrastruktur führt erstmals in weiten Bereichen zum Anspruch auf Schallschutz, was die Lebensqualität deutlich verbessern wird. Der Neubau von Infrastruktur bringt aber auch Einschränkungen mit sich, und es müssen Kompromisse zwischen verschiedenen Interessensgruppen gefunden werden. Daher ist es uns als Projektleitung sehr wichtig, die Öffentlichkeit schon frühzeitig über die anstehenden Veränderungen zu informieren und die Anregungen Dritter wo möglich in die Planungen und Variantenentscheidungen einzubeziehen.

Im Planfeststellungsabschnitt 2.0, der sich von der Stadtgrenze Düsseldorf/Langenfeld bis nach Düsseldorf-Reisholz erstreckt, befinden wir uns derzeit in der Genehmigungsplanung. Wesentliche Baumaßnahmen sind der Umbau der Verkehrsstationen Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf-Reisholz sowie der Neubau eines Kreuzungsbauwerkes in Düsseldorf-Reisholz. Vor Einreichung der Planfeststellungsunterlagen haben wir die Öffentlichkeit im Rahmen einer Bürgerdialogveranstaltung in Düsseldorf-Reisholz über den aktuellen Stand informiert und insbesondere unsere Entscheidung für das Kreuzungsbauwerk Reisholz in Hochlage begründet.

Bei Planfeststellungsverfahren ist die Öffentlichkeit im Sinne des § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) früh zu beteiligen. Diese Beteiligung der Öffentlichkeit stellt kein behördliches Verfahren dar und ersetzt dieses auch nicht. Sie soll die betroffenen Anwohner und Kommunen frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die geplante Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten und die Möglichkeit einräumen, sich bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens aktiv in die Planung einzubringen.

Der Bürgerdialog vom 10.06.22 reiht sich ein in verschiedene Dialogveranstaltungen, die bisher schon durchgeführt wurden:

- 05.05.2017: Dialogveranstaltung im Ernst-Lange Haus der Diakonie Düsseldorf in der Fürstenberger Straße - Vorstellung der Bestelländerung durch den Bund: Aufnahme RRX-Halt Düsseldorf-Benrath
- 15.03.2019: Dialogveranstaltung im Ernst-Lange Haus der Diakonie Düsseldorf in der Fürstenberger Straße - Vorstellung der Vorplanung vor rund 150 Bürgerinnen und Bürgern mit anschließendem vierwöchigen Onlinedialog, währenddessen Anregungen zu den Varianten der Vorplanung eingereicht werden konnten.
- In gesonderten Terminen wurden darüber hinaus die Gewerbetreibenden in Düsseldorf-Benrath informiert. Hintergrund ist, dass der größte Teil der Grundstücksbetroffenen gewerbliche Anlieger betrifft.

Die Bürgerdialogveranstaltung im Juni 2022 fand vor Ort in Düsseldorf-Reisholz statt und war als Marktplatz mit Informationsständen konzipiert. Die dort aufgetretenen Fragen werden im Folgenden erläutert.

2 Die Planung

2.1 Grundsätzliches

Damit der RRX zukünftig in einem 15-Minuten Takt fahren kann, muss die Eisenbahninfrastruktur zwischen Düsseldorf-Benrath und Duisburg durchgängig auf sechs Gleise ausgebaut werden.

Der Baubereich auf Düsseldorfer Stadtgebiet (PFA 2.0) beginnt auf Höhe der Kreuzung zwischen der Frankfurter Straße (B 8) und der Bahnstrecke Köln-Düsseldorf. In diesem Bereich verkehrt der RRX zusammen mit dem Fernverkehr auf der Fernbahn. Um ausreichend Platz für die eigenständige RRX-Trasse zu schaffen, muss die Lage der beiden Fernbahngleise in diesem Bereich angepasst werden. Durch den Einbau von Weichen in Höhe der Hildener Straße fädelt die RRX-Strecke kurz vor dem Bahnhof Benrath aus der Fernbahn aus. Der sechsgleisige Ausbau beginnt demnach in Höhe der Hildener Straße.

Der Ausbau wird dann bis Düsseldorf-Reisholz auf der Ostseite fortgesetzt. Dort wechselt dann die Ausbauseite, was in Reisholz ein Kreuzungsbauwerk notwendig macht. Der Ausbau wird auf der Westseite fortgesetzt, da der Eingriff in umliegende Grundstücke und Bebauung dort geringer ist.

2.2 Bahnhof Düsseldorf-Benrath

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde ein zusätzlicher Halt der RRX-Züge in Düsseldorf-Benrath vorgegeben. Dies erfordert den Neubau eines RRX-Bahnsteiges am Gleis 1/2 in Benrath. Damit zusammenhängend ist ein Umbau des östlichen Bahnhofsumfelds notwendig. Der vorhandene Bahnsteig der S-Bahn bleibt bestehen.

Die Variante Mittelbahnsteig hat sich in der Vorplanung als klare Vorzugsvariante erwiesen, da sie deutliche Vorteile und keine Nachteile gegenüber der Variante Seitenbahnsteige aufweist.

Dies sind die Vorteile:

- Ausführung analog zum heutigen Bestand (heute ein Mittelbahnsteig für den RE-Verkehr, zukünftig ein Mittelbahnsteig für den RRX-Verkehr), so dass man sich als Fahrgast nicht „umgewöhnen“ muss.
- Ein weiterer Zugang zum RRX-Bahnsteig erfolgt über eine Rampe zur Paulsmühlenstraße.
- Geringere Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter.
- Positive Auswirkungen auf das Kreuzungsbauwerk Reisholz, da so im Bereich der Further Straße/Alfelder Straße das Fernbahngleis in Außenlage liegt und das Bauwerk selbst zusätzlich Abstand zu der angrenzenden Wohnbebauung gewinnt

2.3 Kreuzungsbauwerk Düsseldorf-Reisholz: Vorzugsvariante Hochlage

Ab Düsseldorf-Reisholz müssen die beiden neuen RRX-Gleise auf der westlichen Seite geführt werden, da von dort in Richtung Norden die Eingriffe in die umliegenden Flächen kleiner sind als weiter südlich. Dies liegt daran, dass nördlich Reisholz ein bestehendes Gütergleis zum RRX-Gleis umgebaut werden kann, so dass ab hier nur ein zusätzliches Gleis errichtet werden muss. Für diesen Seitenwechsel ist in Düsseldorf-Reisholz die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes erforderlich, damit die RRX-Züge die Gleise der Fernbahn und S-Bahn kreuzen können, ohne den Verkehr zu behindern. Das Kreuzungsbauwerk beginnt in Höhe der Further Straße, Ecke Fürstenberger Straße und endet vor der Brücke der Autobahn A46.

Es wurden zwei technisch mögliche Varianten intensiv geprüft. Die Beteiligung an der Abfrage der Teilnehmer:innen während der Informationsveranstaltung und dem Onlinedialog 2019 war

nicht sehr hoch, so dass sich kein eindeutiges Ergebnis erkennen ließ. Deshalb wurden die Varianten Tief- und Hochlage beide intensiv geprüft.

Variante A: Kreuzungsbauwerk in Tieflage

Hierbei wird die zweigleisige RRX-Strecke mittels Rampen in ein Bauwerk geführt, welches den RRX-Verkehr unter den Gleisen der Fern- und S-Bahn-Strecke von der Ost- auf die Westseite führt.

Variante B: Kreuzungsbauwerk in Hochlage

Hierbei wird die zweigleisige RRX-Strecke mittels Rampen auf ein Bauwerk geführt, welches den RRX-Verkehr über die Gleise der Fern- und S-Bahn-Strecke von der Ost- auf die Westseite führt.

Bei der Variante Hochlage hat das Bauwerk an der höchsten Stelle eine Höhe von ca. 13,90 Metern (inklusive Schallschutzwand auf dem Bauwerk). Die maximale Höhe wird am Grundstück Further Straße 121c erreicht. Das Bauwerk befindet sich an dieser Stelle mehr als 30 m von der nächsten Wohnbebauung entfernt.

Bei der Variante Tieflage muss die bestehende Gleisanlage um bis zu einem Meter angehoben werden, damit die RRX-Gleise diese unterqueren können. Hinzu kommt die außenliegende, gemäß aktuellem Planungsstand 5,00 m hohe Schallschutzwand. Die maximale Höhe liegt hier bei insgesamt 7,60 m.

Im Bereich der Hochhausbebauung an der Further Straße/Ecke Fürstenberger Straße unterscheiden sich die Varianten in der Höhe nicht wahrnehmbar. Prägend ist hier die außenliegende, gemäß aktuellem Planungsstand 5,00 m hohe Schallschutzwand, die in beiden Varianten auf dem Damm errichtet wird. In Bezug zum angrenzenden Verkehrsraum liegt hier bei beiden Varianten eine Höhe von ca. 7,20 m bzw. ca. 7,40 m in Bezug zum angrenzenden Straßenraum (Gehweg) vor.

Heute liegt der Bahndamm bereits im Bestand zwischen ca. 2,00 m und ca. 3,00 m höher als die angrenzenden Grundstücke.

Aus diesen Gründen haben wir uns von Seiten des Projekts für die Hochlage als Vorzugsvariante entschieden:

- **Deutlich kürzere Bauzeit**
Wichtig für Anwohner:innen: geringere Beeinträchtigungen durch Baulärm, Baustellen- und Logistikverkehr
Wichtig für Anwohner:innen und ÖPNV-Nutzer: kürzere Dauer der eingeschränkten Nutzung der S-Bahn
- **Besserer Schallschutz**
Wichtig für Anwohner:innen: Das Kreuzungsbauwerk in Hochlage schirmt den Bereich der westlich liegenden Gleise und des Güterbahnhofs Reisholz schalltechnisch besser ab.
- **Hoxbach bleibt unberührt**
Wichtig für die Umwelt: In der Variante Hochlage kann das Brückenbauwerk am Hoxbach im Bestand erhalten bleiben und der Bach muss nicht verlegt werden. Zudem werden Eingriffe in Grundstücke Dritter vermieden.
- **Wirtschaftlichkeit**
Wichtig für alle: Der wirtschaftliche Einsatz von Mitteln der öffentlichen Hand – auch des Verkehrshaushaltes – liegt im Interesse aller Bürger, da der größte Teil der vom Bund bereitgestellten Mittel für den Bau des Rhein-Ruhr-Express aus dem Steueraufkommen generiert werden.

Die endgültige Entscheidung darüber, welche Variante verwirklicht werden soll, trifft das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen ist bis Ende 2022 geplant.

3 Informationsveranstaltung

3.1 Konzept der Veranstaltung

- Die Bürgerdialogveranstaltung war als „Marktplatz“ mit thematisch unterschiedlichen Informationsständen organisiert.
- Anhand einer fortlaufenden Visualisierung konnten die Besucher:innen die Planungen mit dem derzeitigen Bestand vergleichen.

3.1.1 Infostände

- An den Infoständen konnten sich die Teilnehmer tiefergehend je nach Interessenslage informieren sowie Fragen stellen und mit den Experten diskutieren.
- Es gab Dialogstände zu folgenden Themen:
 - Schall- und Erschütterungsschutz: die von der DB beauftragten externen Schallgutachter standen für Fragen und Diskussionen zur Verfügung.
 - Planung: an diesem Marktstand wurden planerische Detailfragen beantwortet und die Visualisierung gezeigt.
 - Grundstücksbetroffenheiten: hier wurden Fragen zu Grundstücksbetroffenheiten und zur Planfeststellung im Allgemeinen beantwortet.
 - Stadt Düsseldorf: informierte zu Fragen der Stadtgestaltung.

3.2 Pressegespräch

- Am Mittag vor Beginn der Veranstaltung fand ein Pressegespräch statt.
- Im Rahmen des Gesprächs wurde das Vorhaben in einer Präsentation dargestellt und Fragen wurden beantwortet. [Die Präsentation kann hier eingesehen werden](#):
- Im Anschluss hatten die Journalisten die Gelegenheit sich an den Marktständen und bei den Bürger:innen selbst ein Bild zu machen.

4 Fragen/Anregungen und Antworten während des Bürgerdialogs

4.1 Planung

- **Wie viele Gleise wird es zukünftig geben?**
Für den RRX werden zwei zusätzliche Gleise benötigt. Zukünftig gibt es im PFA 2.0 somit sechs Gleise und das Anschlussgleis der Firma KoneCranes.
- **Ab wo beginnt der sechsgleisige Ausbau?**
Der sechsgleisige Ausbau beginnt in Höhe der Hildener Straße.
- **Wozu dient das Kreuzungsbauwerk in Reisholz?**
In Langenfeld und Leverkusen verkehrt der RRX mit dem Fernverkehr auf einer Trasse, die sich im Osten befindet. Aus diesen beiden Fernbahngleisen fädelt die RRX-Trasse südlich Benrath aus. Ab hier werden die RRX-Gleise bis Reisholz mittig zwischen den Fernbahngleisen auf der Ostseite geführt. Ab Düsseldorf-Reisholz müssen die beiden neuen RRX-Gleise auf die Westseite wechseln. Zum einen, um die richtigen Bahnsteige im Düsseldorfer Hbf erreichen zu können, zum anderen da von dort in Richtung Norden die Eingriffe in die umliegenden Flächen kleiner sind als weiter südlich. Dies liegt daran, dass nördlich Reisholz ein bestehendes Gütergleis zum RRX-Gleis umgebaut werden kann, so dass ab hier nur ein zusätzliches Gleis errichtet werden muss. Für diesen Seitenwechsel ist in Düsseldorf-Reisholz die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes erforderlich, damit die RRX-Züge die Gleise der Fernbahn und S-Bahn kreuzen können, ohne den Verkehr zu behindern.
Das Kreuzungsbauwerk beginnt in Höhe der Further Straße, Ecke Fürstenberger Straße und endet vor der Brücke der Autobahn A46. Die Herstellung einer Kreuzung in Düsseldorf-Reisholz ist die Variante mit den geringsten Eingriffen in das Grundeigentum Dritter, da hier bahneigene Flächen zur Verfügung stehen.
- **Warum wurde die Variante B - Kreuzungsbauwerk in Hochlage gewählt?**
Die Gründe liegen in der deutlich kürzeren Bauzeit, die für Anwohner:innen und Fahrgäste weniger Belastungen bringt.
Dafür spricht außerdem der bessere Schallschutz, da das Kreuzungsbauwerk in Hochlage den Bereich der westlich liegenden Gleise und des Güterbahnhofs Reisholz schalltechnisch besser abschirmt.
Die Variante Hochlage bringt auch Vorteile für die Umwelt: In dieser Variante kann z.B. das Brückenbauwerk am Hoxbach im Bestand erhalten bleiben, und der Bach muss nicht verlegt werden, auch der Eingriff in das Schutzgut Boden ist deutlich geringer. Zudem werden hier Eingriffe in Grundstücke Dritter vermieden.
Als weiterer wichtiger Punkt ist die Wirtschaftlichkeit zu nennen. Der wirtschaftliche Einsatz von Mitteln der öffentlichen Hand liegt im Interesse aller Bürger, da der größte Teil aus dem Steueraufkommen bezogen wird.
- **Was ändert sich an den Verkehrsstationen Benrath und Reisholz?**
Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist festgehalten, dass es einen weiteren Halt des RRX in Benrath geben soll. Hier wird der Bahnsteig der Regionalbahn zurückgebaut und durch einen Mittelbahnsteig für die RRX-Verkehre ersetzt. Ein weiterer Bahnsteigzugang über eine Rampe zur Paulsmühlenstraße ist vorgesehen. Von hieraus gelangt man direkt zum Berufskolleg und in die angrenzenden Wohngebiete.
In Reisholz erfordern die umfangreichen Infrastrukturausbaumaßnahmen einen Neubau des S-Bahn-Haltes. Zukünftig hält die S-Bahn an einem Mittelbahnsteig.
Beide Stationen werden barrierefrei ausgebaut.

- **Wird der P+R Parkplatz am Bahnhof Benrath durch den Ausbau kleiner?**
Auf der Ostseite ist eine Verkleinerung des städtischen P+R-Parkplatzes vorgesehen. Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat bereits ein Konzept mit Ideen entwickelt, wie die Fläche zukünftig genutzt werden soll und stellt außerdem Überlegungen an, wie das westliche Bahnhofsumfeld umgestaltet werden könnte, um neue Parkmöglichkeiten zu schaffen.
- **Werden nach dem Ausbau mehr Züge fahren?**
Der RRX wird zukünftig im 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund fahren. Bezogen auf Düsseldorf-Benrath wird er also viermal anstatt (wie bisher) zweimal halten.

4.2 Bauphase

- **Wie lang wird die Bauzeit sein?**
Die voraussichtliche Bauzeit der Baumaßnahmen im PFA 2.0 beträgt ca. 5 Jahre.
- **Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?**
Bis Ende dieses Jahres werden wir nach jetzigem Stand die Planfeststellungsunterlagen einreichen. Erst wenn diese genehmigt wurden und der Planfeststellungsbeschluss erteilt ist, besteht Baurecht und die Planung der Bauphase kann beginnen. Die Verfahrensdauer des Planfeststellungsverfahrens kann nur schwer eingeschätzt werden. Nach Erlangung des Baurechts können die Hauptbaumaßnahmen voraussichtlich innerhalb von ca. 3 Jahren (aufgrund der anschließenden europaweiten Ausschreibung der Bauleistungen, der Ausführungsplanung und dem notwendigen Vorlauf für Sperrpausenmeldungen) beginnen.
- **Werden nachts Bauarbeiten stattfinden?**
Nachtarbeit erfolgt nur, wenn sie aus technischen oder betrieblichen Zwängen nicht zu vermeiden ist. Vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahme, die im Nachtzeitraum durchgeführt werden muss, wird eine entsprechende Ausnahmegenehmigung nach § 9 Landesimmissionsschutzgesetz beim Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf beantragt.
- **Haben wir Anspruch auf Hotel-Übernachtungen, wenn nachts Bauarbeiten stattfinden?**
In der Nachtarbeitsgenehmigung wird durch die Stadt Düsseldorf festgelegt, ob und in welchem Umkreis Hotelübernachtungen angeboten werden müssen.
- **Kommt es zu einer Vollsperrung der Strecke?**
Im Zuge der weiteren Planung wird ein detailliertes Konzept für den Bauablauf erstellt. Hierbei werden die Belange der Pendler, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenso berücksichtigt wie die Anforderungen an den Baubetrieb. Umfangreiche Streckensperrungen lassen sich bei Baumaßnahmen dieser Größenordnung nicht vermeiden. Entsprechende Umleitungen bzw. Ersatzverkehre werden dafür in Absprache mit den zuständigen Stellen organisiert.
- **Wie lange werden die Henkelstraße, die Hildener Straße und die Frankfurter Straße zum Bau der Brücke gesperrt sein?**
Es ist noch zu früh, um sich jetzt schon auf ein Sperrpausenkonzept festzulegen. Das geschieht, wenn die genaue Planung der Bauphase vorliegt.

4.3 Schallschutz

- **Ab wo fangen die Schallschutzwände auf der Strecke an?**

Aufgrund der Erweiterung der Strecke bzw. des erheblichen baulichen Eingriffs, besteht ab Düsseldorf-Benrath auf Höhe der Frankfurter Straße/Autobahnzufahrt A59 Düsseldorf-Garath und Düsseldorf-Reisholz Anspruch auf Lärmvorsorge nach Bundesimmissionsschutzgesetz. D.h. es müssen die derzeit gültigen Grenzwerte eingehalten werden. In der Regel sieht das Schallschutzkonzept eine Mischung aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vor, wobei aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen haben. In Bereichen mit Wohnbebauung werden Schallschutzwände errichtet. In Summe sind es in diesem Abschnitt rund 10 km neue Schallschutzwände. Im Abschnitt zwischen Düsseldorf-Hellerhof und Düsseldorf-Benrath sind keine baulichen Maßnahmen geplant. Hier wird durch den Einsatz des sogenannten „Besonders überwachten Gleises (BüG)“ sichergestellt, dass es zu keiner Mehrbelastung durch den RRX kommt.

- **Wie hoch sind die Schallschutzwände?**

Die konkrete Dimensionierung der Schallschutzwände erfolgt im Rahmen der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung. Der Schallgutachter bereitet die Unterlagen derzeit für die Veröffentlichung auf. Wir werden diese zu gegebener Zeit online stellen und darauf gesondert hinweisen. Bei Interesse können vorab die geplanten Maßnahmen im Bereich des eigenen Grundstücks bei uns angefragt werden.

- **Wie werden die Schallschutzwände gestaltet?**

In Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf wird ein Gestaltungswettbewerb für die Schallschutzwände durchgeführt. Dieser befindet sich derzeit in der Auslobung, Ergebnisse sollen bis Mitte 2023 vorliegen.

- **Wer hat Anspruch auf passiven Schallschutz?**

Aufgrund der Erweiterung der Strecke bzw. des erheblichen baulichen Eingriffs, besteht im gesamten Abschnitt zwischen Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf-Reisholz Anspruch auf Lärmvorsorge nach Bundesimmissionsschutzgesetz. D.h. es müssen die derzeit gültigen Grenzwerte eingehalten werden. Reichen die aktiven Schallschutzmaßnahmen, also die Schallschutzwände und das Besonders überwachte Gleis, nicht aus, um die Grenzwerte einzuhalten, besteht Anspruch auf passiven Schallschutz. Die Anspruchsberechtigten Gebäude auf passiven Schallschutz dem Grunde nach werden in der Schalltechnischen Untersuchung ausgewiesen.

5 Fazit

Der Bürgerdialog war die erste vor Ort-Veranstaltung nach langer coronabedingter Pause. Die Veranstaltung war mit rund 120 Bürger:innen gut besucht. Es herrschte reges Interesse an allen Infoständen, wobei es vor allem um Informationen ging, kaum um Anregungen und Beschwerden. Die Presseberichterstattung war ausführlich und sehr sachlich. Die Veranstaltung hat das Ziel, die enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Betroffenen zu stärken, aus unserer Sicht voll erfüllt.