

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsabschnitt 3.0a

Düsseldorf-Unterrath – Düsseldorf-Kalkum

Geplante Infrastrukturmaßnahmen Landeshauptstadt Düsseldorf



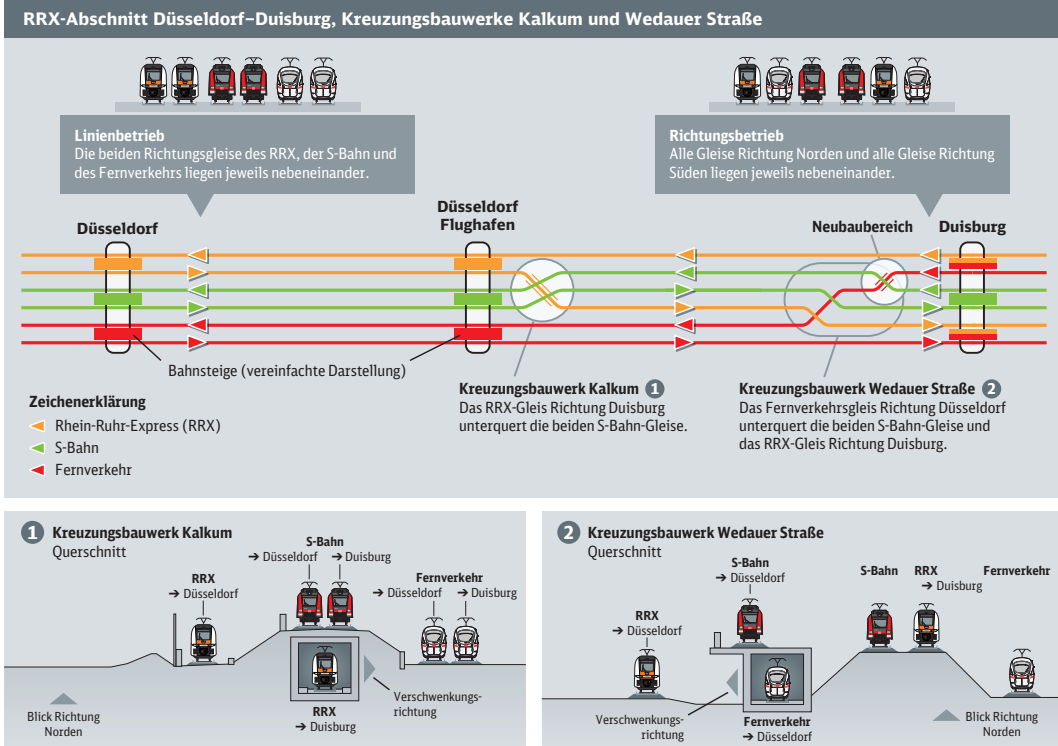
Im Rahmen des Projektes RRX ist geplant, die Strecke zwischen Düsseldorf-Benrath und der Stadtgrenze Düsseldorf/Duisburg durchgängig auf sechs Gleise auszubauen.

Zwischen Köln und Benrath werden der RRX und der Fernverkehr auf einer gemeinsamen Strecke geführt. Zwischen Düsseldorf-Benrath und Duisburg Hauptbahnhof benötigen sie jedoch separate, eigene Gleise, damit der Fernverkehr den RRX überholen kann. Die Züge des Fernverkehrs sind schneller und halten an weniger Stationen als der RRX. Bisher teilen sich Regionalexpress und Fernverkehr die Gleise, wodurch sie sich heute im Verspätungsfall behindern und keine Überholungen möglich sind. Außerdem kann die Strecke keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen, da sie sich an ihrer Kapazitätsgrenze befindet.

Durch den Bau der erweiterten Infrastruktur kann im Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund eine deutlich verbesserte und vor allem zuverlässigere Verkehrsleistung angeboten werden. So verkehrt der RRX nach Ausbau der Infrastruktur in einem 15-Minuten-Takt, ergänzt um weitere Linien des Regionalverkehrs zwischen Düsseldorf und Duisburg.

Wesentliche Maßnahmen im Düsseldorfer Süden (PFA 2.0) sind neben dem sechsgleisigen Ausbau zwischen Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf Hauptbahnhof die hierfür nötige Aus- und Einfädung der beiden neuen Gleise für den RRX in Düsseldorf-Reisholz sowie ein Kreuzungsbauwerk in Düsseldorf-Reisholz. Zwischen Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf Hauptbahnhof (PFA 2.1) wird der Ausbau fortgesetzt. Hier wird die vorhandene Infrastruktur so optimiert, dass im Bereich zwischen Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf Wehrhahn nur maximal ein zusätzliches Gleis errichtet wird.

Zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Düsseldorf Flughafen (PFA 3.0) gibt es bereits sechs Gleise, sodass hier nur kleinere Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind. Die wesentlichen Maßnahmen im Düsseldorfer Norden befinden sich daher zwischen Düsseldorf Flughafen und der Stadtgrenze Düsseldorf/Duisburg. Hier wird der Ausbau von vier auf sechs Gleise fortgeführt (PFA 3.0a und 3.1). In Düsseldorf-Kalkum ist darüber hinaus der Neubau eines Kreuzungsbauwerkes notwendig.



Wird konfliktfreie Fahrten ermöglichen: Das Kreuzungsbauwerk im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Kalkum.

PFA 3.0a: Düsseldorf-Unterrath–Düsseldorf-Kalkum

Der PFA 3.0a beginnt in Düsseldorf-Unterrath südlich der Straßenüberführung Kieshecker Weg. Er endet an der Gemarkungsgrenze zwischen Düsseldorf-Kalkum und Düsseldorf-Angermund. Am Düsseldorfer Flughafen beginnt der Ausbau auf sechs Gleise. Die beiden neuen Gleise werden durch die freie Röhre im bestehenden Flugschutzbauwerk unter der südlichen Start- und Landebahn des Düsseldorfer Flughafens hindurchgeführt. Für die beiden neuen Gleise wird der bestehende Bahnsteig 3 an Gleis 6 zu einem Mittelbahnsteig umgebaut. An dem neuen Gleis 8 wird der neue Bahnsteig 4 als Außenbahnsteig errichtet. Dieser wird wie die übrigen Bahnsteige mittels Aufzug und Fahrsteigen an die Verteilerebene und den Durchgang zum SkyTrain in Richtung Terminal angeschlossen.

Im Bereich der Kalkumer Schlossallee steht ausreichend Platz zur Verfügung, um die beiden neuen Gleise unter dem bestehenden Brückenbauwerk zu verlegen.

Im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Kalkum ist der Neubau eines Kreuzungsbauwerkes geplant. Grund für dieses Bauwerk ist, dass die Züge in Düsseldorf und Duisburg jeweils unterschiedlich

ein- und ausfahren (in Düsseldorf nach Linien, in Duisburg nach Richtung geordnet) und deshalb einen Gleiswechsel vornehmen müssen. Ohne das Kreuzungsbauwerk müssten die Züge über mehrere Gleise hinweg das Gleis wechseln und würden sich dadurch gegenseitig behindern.

Schallschutz im PFA 3.0a

Auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben wurden durch einen unabhängigen Gutachter im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen dimensioniert. Die abschließende Entscheidung über die erforderlichen Maßnahmen obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Im PFA 3.0a ist eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz vorgesehen. Im Bereich Düsseldorf-Lichtenbroich ist östlich der Gleise der Neubau einer Schallschutzwand mit einer Höhe von sechs Metern und einer Länge von rund 915 Metern geplant. Diese Schallschutzwand wird in Teilen mit dem bestehenden Wall kombiniert. In Düsseldorf-Kalkum ist westlich der Gleise der Neubau einer Schallschutzwand mit einer Höhe von sechs Metern und einer Länge von rund 650 Metern vorgesehen. Darüber hinaus kommt im

PFA 3.0a als weitere aktive Schallschutzmaßnahme das Besonders überwachte Gleis (BüG) auf einer Gesamtlänge von rund 1800 Metern zum Einsatz. Ein Schallmesszug überprüft dabei regelmäßig den Zustand der Schienoberflächen auf ihren akustisch relevanten Zustand. Wenn die gemessenen Werte die Vorgaben überschreiten, wird die Oberfläche der Schienköpfe geschliffen.

Dort, wo die Wirkung der aktiven Maßnahmen nicht ausreicht, um die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte vollständig einzuhalten, kommt ergänzend der passive Schallschutz, z. B. Schallschutzfenster, zum Einsatz. Sechs Gebäude weisen im PFA 3.0a dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz auf.

Weitere Informationen unter www.rheinruhexpress.de

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Großprojekte West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
Telefon: 0203 3017-2799
E-Mail: rrx@deutschebahn.com
www.rheinruhexpress.de
Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand April 2019