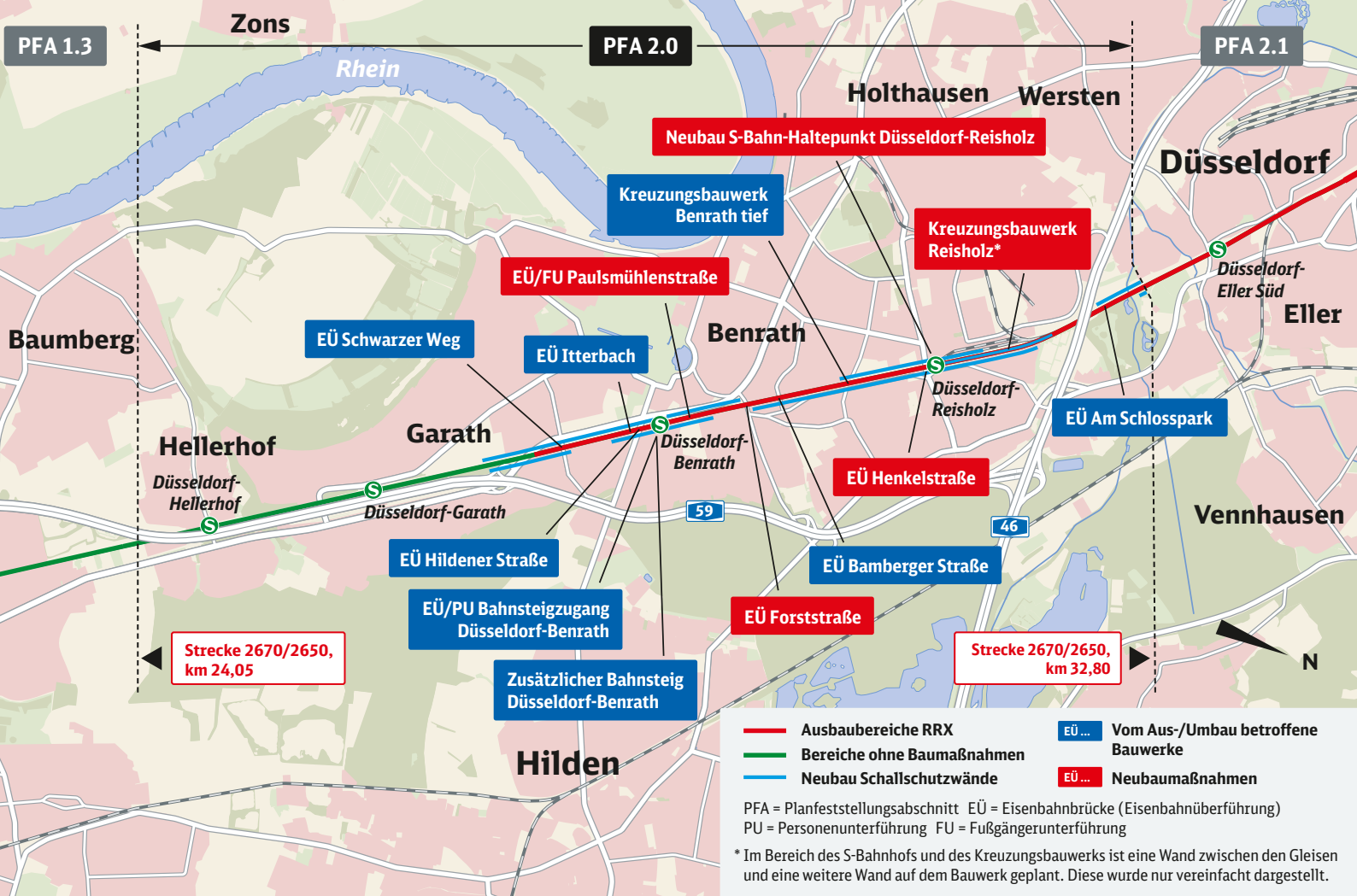




Rhein-Ruhr-Express **Düsseldorf-Hellerhof- Düsseldorf-Reisholz**

**Geplante Infrastrukturmaßnahmen
im Planfeststellungsabschnitt 2.0**



Geplante Infrastrukturmaßnahmen auf Düsseldorfer Stadtgebiet

Im Rahmen des Projekts Rhein-Ruhr-Express (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 gegenseitig behindern und keine Überholungen möglich sind. Außerdem ist auf diesem Streckenabschnitt die Kapazitätsgrenze erreicht.

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-Reisholz die hierfür nötige Aus-

und Einfädelung der beiden neuen Gleise für den RRX in Düsseldorf-Benrath 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.



Visualisierung der künftigen Situation am Bahnhof Düsseldorf-Reisholz in Blickrichtung Süden

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 Kreuzungsbauwerks notwendig.

PFA 2.0: Düsseldorf-Hellerhof–Düsseldorf-Reisholz

Der Baubereich des PFA 2.0 beginnt auf Höhe der Kreuzung zwischen der Frankfurter Straße (B 8) und der Bahnstrecke Köln–Düsseldorf. Hier verkehrt der RRX zusammen mit dem Fernverkehr auf der Fernbahn. Um ausreichend Platz für die eigenständige RRX-Trasse zu schaffen, wird das östliche Fernbahngleis weiter in Richtung Osten verlegt. 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. Diese Gleiserweiterung erfordert den Neubau eines Bahnsteigs für den RRX am heutigen Gleis 1/2 in Düsseldorf-Benrath. Der Paulsmühlentunnel wird über eine Rampe direkt an den RRX-Bahnsteig angeschlossen. Hierdurch verkürzen sich die Laufwege zum Berufskolleg und in das Neubaugebiet.

Ab Düsseldorf-Reisholz müssen die beiden neuen RRX-Gleise auf der westlichen Seite geführt werden. Hierfür ist in Düsseldorf-Reisholz die Errichtung eines Kreuzungsbauwerks erforderlich, damit die RRX-Züge die Gleise der Fernbahn und S-Bahn kreuzen können, ohne den Verkehr zu behindern. Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Varianten für das Kreuzungsbauwerk miteinander verglichen. Als Vorzugsvariante wurde der Bau eines Mittelbahnsteigs in Düsseldorf-Benrath mit einem Kreuzungsbauwerk in Hochlage in Reisholz ermittelt. In der Bewertung wurden u. a. die Kriterien Flächenbedarf, Eingriffe in den Grundwasserhaushalt, Schallschutz, Kosten, Bauzeit und Baulogistik berücksichtigt. Ausschlaggebend für die Entscheidung waren die geringeren Eingriffe, zum Beispiel beim Bodenaushub. Auch der Einfluss auf das Grundwasser, die Inanspruchnahme von Grundstücken und die Bauzeit fallen geringer aus. Zudem ist bei der gewählten Variante die Eisenbahnüberführung Hoxbach nicht betroffen und bleibt im Bestand erhalten.

An der südlichen Ein- und Ausfahrt des Bahnhofs Reisholz muss die S-Bahn-Strecke verlegt werden, um Platz für ein zusätzliches Puffergleis für den Güterverkehr zu schaffen: Hier können zukünftig Güterzüge auf die Ein- und Ausfahrt in den Güterbahnhof Reisholz warten, ohne den S-Bahn-Verkehr zu behindern. Genau wie heute werden nach Umsetzung der Maßnahmen auf dieser Strecke weiterhin lediglich vereinzelt lokale Güterzüge verkehren. Die umfangreichen Umbaumaßnahmen in diesem Bereich führen darüber hinaus zu einem Neubau der S-Bahn-Station Düsseldorf-Reisholz. Die S-Bahn-Station erhält mit einem neuen Aufzug einen barrierefreien Zugang über die Henkelstraße.

Nördlich des Bahnhofs Reisholz wird der sechsgleisige Ausbau weitergeführt. Hier muss nur ein zusätzliches Gleis für den RRX auf der Westseite der bestehenden Eisenbahntrasse errichtet werden, da hier ein bereits bestehendes Güterzuggleis genutzt werden kann. Dem RRX stehen so auch hier zwei eigene Gleise zur Verfügung. Der Umbau und die Erweiterung der Gleisanlage machen eine Erweiterung beziehungsweise den Neubau verschiedener Eisenbahnbrücken erforderlich. Die betroffenen Bauwerke sind in der Übersichtskarte (siehe Seite 2) aufgeführt.

Schallschutzmaßnahmen im PFA 2.0

Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung ist im PFA 2.0 eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz vorgesehen. Beidseitig der Trasse entstehen insgesamt rund 9,2 Kilometer Schallschutzwände (SSW) zwischen zwei und sechs Meter Höhe. Dazu gehört auch eine SSW, die auf dem geplanten Kreuzungsbauwerk Reisholz gebaut wird. Zusätzlich kommt auf rund acht Kilometern das Besonders überwachte Gleis (BüG) zum Einsatz. Wo aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder aus unterschiedlichen Gründen nicht eingesetzt werden können, besteht „dem Grunde nach“ Anspruch auf passiven Schallschutz. Über den Einsatz entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsverfahren.

Diese Vorteile bringt der RRX



Für die Region

- 15-Minuten-Takt auf dem Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund
- Schnellere Verbindungen durch abgestimmte Anschlüsse
- Entlastung der Autobahnen und Straßen durch die Verlagerung von Pendlerverkehr auf die Schiene
- Verbesserung der Qualität auch auf anderen Linien durch den Ausbau



Für die Fahrgäste

- Moderne, komfortable Fahrzeuge
- Barrierefreie Zugänge
- Mehr Aufenthaltsqualität an Haltepunkten und Bahnhöfen
- Mehr Sitzplätze durch neue Fahrzeuge und engeren Takt



Für die Anwohner:innen

- Mehr Schallschutz entlang der Strecke
- Weniger Lärm durch die Besonders überwachten Gleise (BüG)
- Mehr passiver Schallschutz an den Häusern



Für die Umwelt

- Weniger Emissionen durch Autoabgase
- Weniger Treibstoffverbrauch
- Weniger Flächenverbrauch für Parkplätze in den Städten

Impressum

Herausgeber

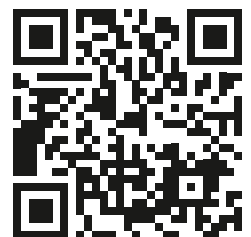
DB InfraGO AG
Projekt Rhein-Ruhr-Express
Mercatorstraße 1a
47051 Duisburg
Telefon: 0203 3017-2799
E-Mail: rrx@deutschebahn.com
www.rheinruhexpress.de

Foto

DB AG/Jason Benson (Titel),
LocLab Consulting GmbH (S. 3)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juni 2024

Weitere Informationen unter
www.rheinruhexpress.de



rheinruhexpress.de