



Rhein-Ruhr-Express (RRX)

PFA 2.0 Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf-Reisholz

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 25 VwVfG)

Bericht zur Bürgerdialogveranstaltung vom 15. März 2019
in Düsseldorf-Hassels

DB Netz AG

Großprojekte West

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Teilprojekt Düsseldorf

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Projektbeschreibung	4
2.1 Kurzbeschreibung PFA 2.0	4
2.2 Bahnhof Düsseldorf-Benrath	4
2.3 Varianten Kreuzungsbauwerk Düsseldorf-Reisholz	5
3 Informationsveranstaltung	6
3.1 Konzept der Veranstaltung	6
3.2 Auswertung der Feedbackkarten	6
3.2.1 Kreuzungsbauwerk (Krbw) Reisholz	6
3.3 Fragen und Antworten	6
3.3.1 Fragen zum Projekt während der Kurzvorträge und an den Themeninseln	6
4 Fragen und Antworten der Bürgerdialogveranstaltung	7
4.1 Kreuzungsbauwerk Reisholz	7
4.2 Bahnhof Benrath	9
4.3 Schallschutz	10
4.4 Bauzeitliche Einschränkungen	11
4.5 Betriebsprogramm	12
4.6 Zeitlicher Ablauf	12
4.7 Bahnhofsumbau	12
4.8 Bürgerdialog	13
4.9 Umweltauswirkungen und Flächenverbrauch	13
5 Onlinedialog	14
5.1 Konzept	14
5.2 Nutzerzahlen	14
5.3 Abstimmung und Kommentare Kreuzungsbauwerk Reisholz	14
5.4 Dokumentation Onlinedialog	15
6 Gegenüberstellung der Varianten	16
6.1 Stadtbild	16
6.2 Schallschutz	18
6.3 Bauzeitliche Einschränkungen	19
6.4 Flächenverbrauch	19
6.5 Umwelt	19
7 Fazit	20

1 Einleitung

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.

Bereits am 05.05.2017 wurde im Ernst-Lange Haus der Diakonie Düsseldorf in der Fürstenberger Straße 16 eine Dialogveranstaltung durchgeführt, deren Ergebnisse nach Prüfung unter Einbindung der Fachverwaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf in der nun am 15.03.2019 an gleicher Stelle vorgestellten Planung berücksichtigt wurden. Die Veranstaltung wurde von ca. 150 Bürgerinnen und Bürgern besucht.

Die vorgestellten Planungsunterlagen der beiden o. g. Öffentlichkeitsveranstaltungen sind auf der Homepage des Projekts (www.rheinuhrexpress.de) zugänglich.

Mit der Verabschiedung des BVWP 2030 durch das Bundeskabinett am 03.08.2016 in Verbindung mit der Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) vom 02.12.2016 wurde der Planungsumfang des RRX (Systemhalt Düsseldorf-Benrath) geändert.

Diese Entscheidung ermöglichte die Untersuchung weiterer Planungsvarianten für den Bereich Düsseldorf-Reisholz (geringere Eingriffe als die Varianten, die am 05.05.2017 vorgestellt wurden). Die Weiterentwicklung der Varianten geschah unter enger Einbindung der Landeshauptstadt Düsseldorf.

In einem gesonderten Termin wurden darüber hinaus die Gewerbetreibenden in Düsseldorf-Benrath informiert. Hintergrund ist, dass der größte Teil der Grundstücksbetroffenen gewerbliche Anlieger betrifft.

In Vorbereitung des Variantenentscheids für die nächste Planungsphase (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) wurden Meinungsbilder zu den Varianten eingeholt und Hinweise für die weiteren Planungsschritte aufgenommen.

Dieser Austausch erfolgte im Rahmen einer Dialogveranstaltung sowie eines anschließenden vierwöchigen Onlinedialoges im Frühjahr 2019. Außerdem konnten Anregungen per E-Mail, Telefon oder Brief eingereicht werden.

2 Projektbeschreibung

2.1 Kurzbeschreibung PFA 2.0

Der Baubereich des 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. Diese Gleiserweiterung erfordert den Neubau eines RRX-Bahnsteiges am Gleis 1/2 in Düsseldorf-Benrath. Damit zusammenhängend ist ein Umbau des östlichen Bahnhofsumfelds notwendig.

Ab Düsseldorf-Reisholz müssen die beiden neuen RRX-Gleise auf der westlichen Seite geführt werden. Hierfür 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.

An der südlichen Ein- und Ausfahrt des Bahnhofs Reisholz muss die S-Bahn-Strecke verlegt werden, um Platz für ein zusätzliches, mittig zwischen den S-Bahn-Gleisen liegendes 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. Auch nach Umsetzung der Maßnahmen werden 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, sodass dem RRX auch hier zwei eigene Gleise zur Verfügung stehen.

Durch den Umbau und die Erweiterung der Gleisanlage ist eine Erweiterung beziehungsweise der Neubau verschiedener Eisenbahnbrücken erforderlich: Weg am Krügerpark, Henkelstraße, Bamberger Straße, Paulsmühlenstraße, Itterbach, Forststraße und Hildener Straße.

2.2 Bahnhof Düsseldorf-Benrath

Der RRX-Halt in Düsseldorf-Benrath kann entweder durch einen Mittelbahnsteig oder zwei Seitenbahnsteige realisiert werden. Beide Varianten erfordern einen Umbau des östlichen Bahnhofsumfelds.

Die Variante Mittelbahnsteig in Benrath ist klare Vorzugsvariante, da sie deutliche Vorteile und keine Nachteile gegenüber der Variante Seitenbahnsteige aufweist.

Die Vorteile im Überblick:

- Ausführung analog des heutigen Bestandes (heute ein Mittelbahnsteig für den RE-Verkehr, zukünftig ein Mittelbahnsteig für den RRX-Verkehr), so dass man sich als Fahrgast nicht „umgewöhnen“ muss.
- Geringere Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter.
- Es wäre eine zweite Erschließung des RRX-Bahnsteiges von der Paulsmühlenstraße aus möglich.
- Positive Auswirkungen auf das Kreuzungsbauwerk Reisholz, da so im Bereich der Further Straße das Fernbahngleis in Außenlage liegt und das Bauwerk selbst eine Gleislage zurückversetzt errichtet wird.

Im Rahmen des Bürgerdialoges sind zu dieser Vorzugsvariante keine Hinweise eingegangen, die zu anderen Erkenntnissen geführt haben.

2.3 Varianten Kreuzungsbauwerk Düsseldorf-Reisholz

Im Rahmen der Vorplanung auf Grundlage des BVWP 2030 wurden vier technisch umsetzbare Varianten ausgearbeitet. Zwei davon (Varianten C und D) waren Varianten mit Seitenbahnsteigen in Benrath, die nicht mehr weiter betrachtet werden (vgl. Kapitel 2.2).

Die folgenden beiden Varianten für den Bereich Düsseldorf-Reisholz wurden der Öffentlichkeit detailliert vorgestellt:

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 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 von der Ost- auf die Westseite führt.

Im Rahmen der Dialogveranstaltung sowie des Onlinedialogs konnte hierzu ein Meinungsbild abgegeben werden.

3 Informationsveranstaltung

3.1 Konzept der Veranstaltung

Die erste frühe Öffentlichkeitsbeteiligung fand am Freitag, den 05.05.2017 von 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr statt. Hierbei gab es einen stündlich wiederkehrenden Kurzvortrag mit offener Frageunde. Darüber hinaus standen (Teil-)Projektleiter, Planer und Gutachter an Themeninseln zur Verfügung.

Die Veranstaltung am 22.03.2019 wurde aufgrund der positiven Resonanz zur ersten Veranstaltung analog durchgeführt.

An den Themeninseln der DB

- Technische Planung (Gleis- und Bauwerksbau),
- Grundstücksbetroffenheit,
- Schall- und Erschütterungsschutz
- Onlinedialog

standen die entsprechenden (Teil-)Projektleiter, Planer sowie Fachgutachter der DB für Fragen und Anregungen zur Verfügung.

Des Weiteren waren jeweils mit einem Informationsstand zum RRX vertreten:

- VRR (Fahrzeug/Betriebskonzept)
- Fachverwaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Anregungen entweder direkt verschriftlichen, wahlweise den Plänen anheften oder auch mündlich mitteilen.

3.2 Auswertung der Feedbackkarten

3.2.1 Kreuzungsbauwerk (Krbw) Reisholz

Die Bürgerinnen und Bürger konnten während der Dialogveranstaltung zu den Varianten des Kreuzungsbauwerks ein Votum abgeben. Alle abgegebenen Stimmen (17 ausgefüllte Karten) sprachen sich für die Tieflage aus.

3.3 Fragen und Antworten

3.3.1 Fragen zum Projekt während der Kurzvorträge und an den Themeninseln

Die Fragen und Antworten sind nachfolgend dargestellt.

4 Fragen und Antworten der Bürgerdialogveranstaltung

4.1 Kreuzungsbauwerk Reisholz

1. Wo beginnt das Kreuzungsbauwerk?

Das Kreuzungsbauwerk beginnt in Höhe der Further Straße, Ecke Fürstenberger Straße und endet vor der Brücke der Autobahn A46.

2. Gibt es einen Grund auf Seiten der Anwohner gegen die Tieflage zu sein?

Die Tieflage hat eine längere Bauzeit. Entsprechend verlängern sich die Beeinträchtigungen durch Baulärm, Baustellen- und vor allem auch den Logistikverkehr (z. B. Abtransport des Aushubmaterials) für die Anwohner und die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des schienengebunden ÖPNV. Des Weiteren schirmt das Kreuzungsbauwerk in Hochlage den Bereich des Gbf Reisholz schalltechnisch besser ab.

3. Wird der Hoxbach verlegt? Warum kein Düker?

Lediglich in der Variante Tieflage ist das Brückenbauwerk über den Hoxbach betroffen. Die Stadt Düsseldorf fordert in diesem Fall eine Verlegung des Gewässers in Richtung Norden und den Neubau einer Eisenbahnüberführung. Der Bau eines Dükers führt laut der Unteren Wasserbehörde hingegen zu einer Verschlechterung des Gewässers und wäre daher nicht genehmigungsfähig. In der Variante Hochlage kann das Brückenbauwerk im Bestand erhalten bleiben und der Hoxbach muss nicht verlegt werden.

4. Kann der Hoxbach nicht früher in den Eselsbach fließen?

Ein früherer Zusammenfluss von Hoxbach und Eselsbach wäre ein deutlich größerer Eingriff in den Gewässerverlauf und Grundstücke Dritter.

5. Kann man gegen beide Varianten sein? Wie, wann und wo kann man sich gegen das Vorhaben beteiligen?

Eine höhengleiche Führung des RRX von der Ost- auf die Westseite mittels Weichen und damit ein Verzicht auf das Kreuzungsbauwerk ist betrieblich nicht möglich. Einwendungen gegen das Vorhaben sind innerhalb der Einwendungsfrist zur Offenlage im Planfeststellungsverfahren vorzubringen. Der Zeitpunkt der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen, die Einwendungsfrist und die Adresse der zuständigen Anhörungsbehörde werden rechtzeitig ortsüblich bekannt gemacht.

6. Wie hoch ist die Trasse?

Bei der Variante Hochlage hat das Bauwerk an der höchsten Stelle eine Höhe von ca. 13,90 Metern (inklusive Schallschutzwand auf dem Bauwerk). Dieser Höhenangabe bezieht sich auf das Grundstück Further Straße 121c. Das Bauwerk befindet sich an dieser Stelle nicht unmittelbar an der Grundstücksgrenze, sondern 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 unterführen kann (Zwangspunkte sind die Brückenbauwerke). Hinzu kommt die außenliegende, gemäß aktuellem Planungsstand 4,00 m hohe Schallschutzwand. Die maximale Höhe liegt hier bei insgesamt 7,60 m.

Im städtebaulich relevanten Bereich der Further Straße Ecke Fürstenberger Straße (Hochhausbebauung) unterscheiden sich die Varianten in der Höhe nicht wahrnehmbar. Maßgebend ist hier die außenliegende, gemäß aktuellem Planungsstand 4,00 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.

Zum Vergleich: Der Bahndamm liegt im Bereich des geplanten Kreuzungsbauwerkes bereits im Bestand zwischen ca. 2,00 m und ca. 3,00 m höher als die angrenzenden Grundstücke.

7. Inwieweit sind die Bürger von den unterschiedlichen Kosten betroffen?

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 dieses Bedarfsplanprojektes aus dem Steueraufkommen generiert wird.

8. Wer finanziert das Kreuzungsbauwerk?

Die neue RRX-Infrastruktur wird im Wesentlichen durch Mittel des Bundes finanziert. Grundsätzlich finanziert der Bund nur die durchsetzbare wirtschaftlichste Lösung zur Erreichung der Projektziele. Andere Lösungen können nur weiterverfolgt werden, wenn ein Dritter die Mehrkosten finanziert.

9. Mit wem hält die DB Rücksprache?

Neben der Bürgerbeteiligung bindet die DB natürlich auch den Bund als Finanzierer, die Landeshauptstadt Düsseldorf und weitere Träger öffentlicher Belange (TöB) in die Entwicklung der Planung ein. Hierbei wird angestrebt, den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf eine breite, konsensuale Basis stellen zu können. Die Abstimmungen erfolgen fortlaufend seit Projektbeginn.

10. Inwieweit ist die Sonneneinstrahlung auf privaten Grundstücken beeinträchtigt?

Durch das Kreuzungsbauwerk wird keine Verschattung von Grundstücken Dritter hervorgerufen, da dieses innerhalb der Gleisanlage errichtet wird.

11. Wer entscheidet, ob die Hoch- oder Tieflage realisiert wird?

Die DB Netz AG entscheidet (wie jede andere Vorhabenträgerin auch) mit welcher Variante schließlich der Antrag auf Einleitung des Baurechtsverfahrens (Planfeststellungsverfahrens) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt wird. In ihre Variantenentscheidung fließen die Erkenntnisse aus der frühen Bürgerbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ein.

Wenn das EBA die Unterlagen auf Vollständigkeit, Plausibilität und technische Realisierbarkeit geprüft hat, leitet das EBA den vollständigen Plan der zuständigen Anhörungsbehörde zu, damit sie das Anhörungsverfahren durchführt. Im Anhörungsverfahren werden alle Unterlagen ortsüblich und im Internet offengelegt; es können Einwendungen innerhalb bestimmter Fristen vorgebracht werden. Das Anhörungsverfahren endet damit, dass die Anhörungsbehörde ihre abschließende Stellungnahme formuliert und sie an das EBA sendet. Anhand der Unterlagen, welche Anhörungsbehörde und Vorhabenträger erstellen bzw. übersenden, stellt das EBA die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest. Aufgabe der Behörde ist es, die betroffenen Belange in einem einheitlichen und umfassenden Verwaltungsakt durch Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen zum Ausgleich zu bringen. Durch geeignete Auflagen und Vorkehrungen stellt das EBA sicher, dass Rechte Dritter berücksichtigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss regelt also rechtsgestaltend die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen.

Gegen die Entscheidung des EBA, den Planfeststellungsbeschluss, der das Planfeststellungsverfahren abschließt, können Rechtsmittel eingelegt werden.

12. Geht das Ergebnis der Beteiligung auch an die Stadt?

Ja.

13. Sieht man die Züge noch?

Die Züge werden von der Fußgängerebene aus im Bereich der Schallschutzwände in Abhängigkeit von der Wandhöhe, der Zughöhe und Topographie größtenteils verdeckt sein.

14. Warum lässt man die Gleise nicht direkt auf der Westseite?

Zwischen Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf-Benrath könnten die Gleise nur mit erheblichen Eingriffen in die angrenzende Bebauung (Abriss von Gebäuden) weiter auf der Westseite geführt werden. Da in Langenfeld und Leverkusen der RRX gemeinsam mit dem Fernverkehr auf einer Trasse verkehrt, die sich auf der Ostseite befindet, muss zwingend ein Kreuzungsbauwerk errichtet werden. Die Herstellung einer Kreuzung in Düsseldorf-Reisholz ist die Variante mit den geringsten Eingriffen, da hier bahneigene Flächen zur Verfügung stehen.

4.2 Bahnhof Benrath

15. Wird es von dem neuen Bahnsteig auch eine Verbindung zum Tunnel zur Paulsmühlenstraße (Berufskolleg) geben?

Eine Erschließung des neuen RRX-Bahnsteiges an die Personenunterführung Paulsmühlenstraße wurde bereits geprüft und ist technisch möglich. Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat durch Ratsbeschluss vom 23.05.2019 (Bedarfsbeschluss - Drucksache 01/98/2019) die Anbindung des RRX-Bahnsteiges an die neu zu bauende Personenunterführung beschlossen. Dieses städtische Verlangen wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

16. Bleibt die Verbindung des Mittelgangs zu den P&R Plätzen auf beiden Seiten (aktuell Wohn-Neubau auf der Eissporthalle-Seite)?

Die Personenunterführung, über die die Bahnsteigerschließung erfolgt und die auch als Durchgangsmöglichkeit zwischen der West- und Ostseite dient, bleibt erhalten.

Jedoch wird die Personenunterführung auf der Ostseite im Rahmen des RRX umgebaut, so dass es hier zu bauzeitlichen Einschränkungen kommen wird. Nach Umsetzung der Maßnahmen wird es auch auf der Ostseite eine barrierefreie Erschließung über eine Rampe geben.

17. Es verbleiben also zwei Mittelbahnsteige im Bahnhof. Werden diese beide in Richtung Paulsmühle verknüpft?

RRX-Bahnsteig

vgl. Frage 15

S-Bahn-Bahnsteig

Der S-Bahn-Bahnsteig sowie die S-Bahn-Gleise bleiben im Bestand erhalten. Hier wäre eine Erschließung an die Personenunterführung Paulsmühlenstraße technisch nur mit einem sehr hohen Eingriff in den Bestand möglich. Aufgrund der erheblichen Kostenfolgen wird dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt. Die Begründung ist im Detail im Ratsbeschluss vom 23.05.2019 (Bedarfsbeschluss - Drucksache 01/98/2019) dargelegt.

18. Was geschieht mit der Fußgänger-Unterführung Pauli-Tunnel? Wird diese verbreitert?

Diese wird vollständig abgebrochen und wieder neu aufgebaut. Daher werden in den laufenden Abstimmungen mit der Landeshauptstadt Düsseldorf auch eine Verbreiterung auf eine lichte Weite von möglichst 9,00 m und eine optimierte Führung des Bauwerks untersucht. Die Planung wird das Verlangen der Landeshauptstadt Düsseldorf im Sinne des EKrG berücksichtigen (vgl. Bedarfsbeschluss - Drucksache 01/98/2019).

19. Ist hier angedacht, ggf. eine Busspur einzurichten, um die Paulsmühle direkt mit dem Bahnhof zu verbinden?

Anregung wurde an die Landeshauptstadt Düsseldorf weitergeleitet. Die Stadt teilte dazu mit, dass die Anregung der im Bedarfsbeschluss der Stadt dargelegten Konzeption für das Bahnhofsumfeld widerspricht und daher nicht weiter verfolgt wird.

20. Wie viele Gleiskörper werden insgesamt durch den Bahnhof geführt und wie wird deren Lage sein?

Nach Umsetzung des RRX werden vom Empfangsgebäude auf der Westseite aus gesehen folgende Gleise vorhanden sein:

- Gleis 1: Strecke 2670 S-Bahn Richtung Köln (bleibt im Bestand erhalten)
- Gleis 2: Strecke 2670 S-Bahn Richtung Düsseldorf Hbf (bleibt im Bestand erhalten)
- Gleis 3: Strecke 2650 Fernbahn Richtung Köln
- Gleis 4: Strecke 2430 RRX Richtung Köln
- Gleis 5: Strecke 2430 RRX Richtung Düsseldorf Hbf
- Gleis 6: Strecke 2650 Fernbahn Richtung Düsseldorf Hbf

21. Was passiert mit den nicht mehr genutzten Industriegleisen?

Das derzeit noch in Teilen vorhandene Gütergleis (Tiefgleis ehemals Anschluss Thyssen) auf der Ostseite wird vom Anschließer nicht mehr benötigt. Der somit zur Verfügung stehende Platz wird zukünftig für die Erweiterung des RRX genutzt.

4.3 Schallschutz

22. Gibt es bei den Varianten einen schalltechnischen Unterschied?

Die Variante Hochlage ist vorteilhafter für die östliche Wohnbebauung, da das Bauwerk insbesondere den Schienenverkehrslärm der Gleise auf der Westseite des Bauwerks (Gütergleise, S-Bahn-Gleise, Fernbahngleis Richtung Köln) abschirmt.

23. Wo gibt es noch Schallschutzwände? Gibt es eine durchgehende Schallschutzwand? Wie lang ist die Schallschutzwand? Gibt es in Hellerhof Maßnahmen zum Schallschutz?

Zwischen Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf-Reisholz besteht Anspruch auf Lärmvorsorge. Auch wenn Details erst im Rahmen eines Schallgutachtens in einer späteren Planungsphase ermittelt werden, ist davon auszugehen, dass in Bereichen mit Wohnbebauung Schallschutzwände errichtet werden. Eine schalltechnische Voruntersuchung hierzu liegt bereits vor und die Ergebnisse wurden im Rahmen des Bürgerdialogs vorgestellt.

Zwischen Düsseldorf-Hellerhof und Düsseldorf-Benrath besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, da hier keine baulichen Maßnahmen vorgesehen sind (sogenannte „Baulücke“). Hier wird durch den Einsatz des „Besonders überwachten Gleises (BüG)“ sichergestellt, dass es zu keiner Mehrbelastung aufgrund des Projektes RRX kommt.

24. Reicht die zwei Meter hohe Schallschutzwand bei der Hochlage auf dem Bauwerk aus?

Die konkrete Dimensionierung der Schallschutzwände erfolgt im Rahmen der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung in den nachfolgenden Planungsphasen.

25. Wie werden die SSW gestaltet?

In Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf soll ein Gestaltungswettbewerb für die Schallschutzwände durchgeführt werden.

26. Welche Schallschutzmaßnahmen sind im weiteren Verlauf zur Buchenstraße/ Freies Christliches Gymnasium/Castello geplant?

Zwischen Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf-Reisholz besteht Anspruch auf Lärmvorsorge. Auch wenn Details erst im Rahmen eines Schallgutachtens in einer späteren Planungsphase ermittelt werden, ist davon auszugehen, dass in Bereichen mit Schulen Schallschutzwände errichtet werden. Eine schalltechnische Voruntersuchung hierzu liegt bereits vor und die Ergebnisse wurden im Rahmen des Bürgerdialogs vorgestellt.

27. Da weniger Fläche benötigt wird besteht die Möglichkeit auch natürlichen Schallschutz zusätzlich zu errichten. Auch sollte aufgrund der kommenden starken Regenfälle weniger Flächen versiegelt werden.

Ein natürlicher Schallschutz in Form von Schallschutzwällen hat aufgrund der Böschungsneigungen eine wesentlich größere Aufstandsweite als eine Wand und müsste zur Erzielung einer vergleichbaren Schutzwirkung wie eine nahe am Gleis stehende Wand auch deutlich höher sein. Aufgrund des enormen Flächenverbrauchs von Wällen steht diese Option in diesem dicht besiedelten Stadtgebiet nicht zur Wahl.

Grundsätzlich sollen die Eingriffe in den Wasser- und Bodenhaushalt so gering wie möglich gehalten werden. Die Versiegelung durch Schallschutzwände ist sehr gering, da nur punktuell Fundamente für die Pfosten erforderlich sind.

28. Wo werden örtlich Schallschutzmaßnahmen umgesetzt? Bekomme ich als Anwohner Schallschutzmaßnahmen?

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. In der Regel sieht das Schallschutzkonzept eine Mischung aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vor, wobei aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen haben. Auch wenn Details erst im Rahmen eines Schallgutachtens in einer späteren Planungsphase ermittelt werden, ist davon auszugehen, dass in Bereichen mit Wohnbebauung Schallschutzwände errichtet werden. 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. Der Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen lässt sich erst nach Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung in der nächsten Planungsphase detaillieren.

29. Wie werden passive Maßnahmen umgesetzt? Wie ist der Ablauf?

Können nach Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen die gültigen Grenzwerte nicht eingehalten werden oder sind die aktiven Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig teuer, kommen passive Maßnahmen, also schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden zum Einsatz. Hier wird mit dem Planfeststellungsbeschluss nur der Anspruch dem Grunde nach festgestellt. Die tatsächlich umzusetzenden Maßnahmen (Fenster, Dämmung, Lüfter) werden im Anschluss durch einen Gutachter direkt im Haus ermittelt und dem Eigentümer vorgeschlagen. Dieser entscheidet dann über die Umsetzung. Dem Eigentümer entstehen hierbei keine Kosten.

30. Wie werden Erschütterungen berücksichtigt?

Eine entsprechende Erschütterungstechnische Untersuchung wird Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen wird auf die Beurteilungs- bzw. Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden und Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zurückgegriffen. Bei Einhaltung der empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden.

31. Welche Maßnahmen werden bei Erschütterungen eingesetzt?

Die Dimensionierung von Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erfolgt im Rahmen der Erstellung der Erschütterungstechnischen Untersuchung in den nachfolgenden Planungsphasen.

32. Muss ich mich als Anwohner melden bei etwaigen Ansprüchen aus Schall-/Erschütterungsschutz?

Stellt der Planfeststellungsbeschluss Maßnahmen an Gebäuden als notwendig fest, werden die Eigentümer von der Vorhabenträgerin angeschrieben und über das weitere Vorgehen informiert.

4.4 Bauzeitliche Einschränkungen

33. Gibt es Einschränkungen im Bahnverkehr während der Bauzeit? Inwieweit ist die jetzige S6 von den Baumaßnahmen betroffen?

Der Zugverkehr, somit auch die S-Bahn-Linien S6 und S68, wird von den Baumaßnahmen erheblich beeinträchtigt werden. Detailuntersuchungen zu einem kunden- und nachbarschaftsverträglichen Bauablauf erfolgen in einem späteren Planungsschritt.

34. Wird auch nachts gebaut?

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.

35. Wo soll das Baulager errichtet werden? Wo sind die Flächen, auf denen der Bodenaushub zwischengelagert wird?

Erst im nächsten Planungsschritt werden die notwendigen Flächen für Baustelleneinrichtung und auch für die Zwischenlagerung des Bodenaushub geplant. Priorität hat die Nutzung bahneigener Flächen. Eine Inanspruchnahme von Flächen Dritter wird sich jedoch nicht vollständig vermeiden lassen.

36. Wie funktioniert der Massentransport? Wo fahren die Lkw's lang?

Die Erstellung des Logistikkonzeptes ist Gegenstand einer späteren Planungsphase.

37. Sollte es möglich sein "Mehr Baustellenverkehr als in Variante B wegen des deutlich größeren Bodenaushubs: rund 135.000 Kubikmeter (ca. 14.400 LKW-Ladungen)." zu vermeiden, da sich in diesen Größenordnungen der Abtransport auf der Schiene lohnt?

Grundsätzlich sollen, unabhängig von der Ausführung des Kreuzungsbauwerkes, möglichst viele Baustellen Transporte über die Schiene erfolgen, sofern freie Trassenkapazitäten zur Verfügung stehen. Das Logistikkonzept wird in einer späteren Planungsphase erstellt. Es ist zu erwarten, dass Zwischenlagerungen nicht zu vermeiden sind.

38. Die Kapazitäten im Berufsverkehr am Bahnhof Benrath reichen durch Zugausfälle jetzt oft schon nicht aus. Mit welcher Bauzeit und mit welchen Einschränkungen ist dann zu rechnen?

Die Abmilderung der unvermeidbaren Einschränkungen im Schienenpersonennahverkehr während der Bauzeit sind Gegenstand der Abstimmungen mit den Bestellern der Nahverkehrsleistungen in NRW. Ziel ist die Aufrechterhaltung eines verkehrlichen Angebotes (z. B. Umleitungen, Schienenersatzverkehr). Die Gesamtbauzeit für den PFA 2.0 kann verlässlich erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt werden. Nach aktueller Einschätzung wird die Bauzeit rund 5 Jahre betragen.

39. Sind die Baumaßnahmen Benrath/Reisholz im gleichen Zeitfenster?

Die Reihenfolge der Baumaßnahmen wird in den nachfolgenden Planungsphasen festgelegt.

4.5 Betriebsprogramm

40. Wie oft hält der RRX in Benrath und am Hbf?

Es ist vorgesehen, dass der RRX im 15-Minuten-Takt an den Bahnhöfen Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf Hbf hält (4 Halte/h).

4.6 Zeitlicher Ablauf

41. Wann beginnen die Bauarbeiten?

Das Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts wird vsl. in 2021/2022 eingeleitet.

Die Verfahrensdauer des Planfeststellungsverfahrens kann nur schwer eingeschätzt werden. Nach Erlangung des Baurechts können die Hauptbaumaßnahmen vsl. innerhalb von ca. 3 Jahren (aufgrund der anschließenden europaweiten Ausschreibung der Bauleistungen, der Ausführungsplanung und dem notwendigen Vorlauf für Sperrpausenmeldungen) beginnen.

4.7 Bahnhofsumbau

42. Ist die Zugänglichkeit beim RRX gegeben? Werden die Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut?

Die durch den Umbau betroffenen Verkehrsstationen Düsseldorf-Benrath (RRX-Halt) und Düsseldorf-Reisholz (S-Bahn-Halt) werden barrierefrei ausgebaut.

43. Bleibt der Bahnhof Reisholz so wie er ist? Bleibt das Backsteingebäude am Reisholzer Bahnhof erhalten?

Die umfangreichen Infrastrukturausbaumaßnahmen erfordern einen Neubau des S-Bahn-Haltespunktes. Zukünftig hält die S-Bahn an einem Mittelbahnsteig, zudem wird die Station barrierefrei ausgebaut.

Das Backsteingebäude (ehemaliges Empfangsgebäude) wird durch den Umbau des RRX nicht berührt.

44. In welchem Bereich wird die Überführung und die Unterführung gestaltet?

Eine besondere Gestaltung des Kreuzungsbauwerks ist in beiden Varianten nicht vorgesehen.

4.8 Bürgerdialog

45. Wie und wann können Betroffene sich weiter am Projekt beteiligen?

Auch nach Abschluss dieser Bürgerdialogveranstaltung sowie dem Onlinedialog ist eine Beteiligung weiterhin möglich. Bedarfsweise stehen beispielsweise Mitarbeiter des Projektes für Sprechstunden zur Verfügung. Ebenso sind telefonische oder schriftliche Anregungen willkommen. In den kommenden Jahren werden weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen durchgeführt. Eine förmliche Beteiligung erfolgt mit der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen im sogenannten Anhörungsverfahren.

46. Gibt es eine Visualisierung für die Bayreuther Straße?

Eine Visualisierung für die geplanten Maßnahmen im Bereich der Bayreuther Straße liegt vsl. Ende 2020 vor.

4.9 Umweltauswirkungen und Flächenverbrauch

47. Die Variante "A" ist städtebaulich verträglicher und deshalb trotz der Mehrkosten zu bevorzugen. Die dafür notwendige Verlagerung des Hoxbachs sollte aus fließtechnischen Gründen soweit nördlich wie möglich erfolgen, d. h. weiter als auf den Plänen ersichtlich.

Die neue Lage des Gewässers Hoxbach (betrifft nur die Variante A) wurde einvernehmlich mit der Unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Düsseldorf abgestimmt.

Eine weitere Verlegung wäre mit einer größeren Flächeninanspruchnahme Grundstücke Dritter verbunden.

5 Onlinedialog

5.1 Konzept

Der Onlinedialog war vom 15.03.2019 bis 15.04.2019 live geschaltet. Die Fragen und Anregungen wurden zeitnah beantwortet. Unter <https://www.dialog-pfa20.rheinruhexpress.de/> können alle Informationen und Beiträge dauerhaft abgerufen werden.

Folgenden Themenbereiche waren Gegenstand des Onlinedialogs:

- **Kreuzungsbauwerk Reisholz mit den Themengebieten**
 - Schallschutz
 - Stadtbild
 - Bauphase
 - Flächenverbrauch
 - Eingriffe in die Umwelt
- **Ausbau in Düsseldorf-Benrath,**
- **Themenbereich allgemeine Hinweise PFA 2.0.**

5.2 Nutzerzahlen

Im Zeitraum der aktiven Beteiligungsphase (15.03. bis 15.04.) wurde die Online-Plattform insgesamt 683 Mal besucht¹. 506 eindeutige Besucher² konnten hierbei identifiziert werden. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug in der gesamten Zeitspanne 6 Minuten 46 Sekunden. Es gab 28% abgesprungene Besucher (Verlassen der Website nach Aufruf von nur einer Seite) zu verzeichnen.

65 Besucher haben sich registriert. 232 Dokumente wurden heruntergeladen. Insgesamt fällt die Beteiligung (verfasste Beiträge und Abstimmung) wie folgt aus:

Dialograum	Beiträge	Moderationskommentare
Kreuzungsbauwerk Reisholz	19	6
Bahnhof Benrath	9	6
Allgemeine Hinweise & Anregungen	4	2
Gesamt	32	14

5.3 Abstimmung und Kommentare Kreuzungsbauwerk Reisholz

Das Meinungsbild aller abgegebenen Stimmen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Bereich	Tiefloge	Hochloge	gleichwertig
Schallschutz	14	5	2
Stadtbild	20	4	1
Bauphase	11	7	2
Flächenverbrauch	9	7	0
Eingriffe in die Umwelt	6	8	0

¹ Unter Besuche wird jeder Aufruf der Online-Plattform verstanden, wobei mehrfache Aufrufe durch die gleichen Nutzenden mehrfach gezählt werden.

² Unter Eindeutige Besucher werden alle eindeutig identifizierbaren Besucherinnen und Besucher der Plattform verstanden. Wiederholte Besuche dieser Nutzerinnen und Nutzer werden hierbei lediglich einmalig gezählt.

Des Weiteren haben sich drei Anwohner per E-Mail für eine Tieflage des Kreuzungsbauwerkes ausgesprochen. Es gab keine weiteren telefonischen oder postalischen Anregungen.

5.4 Dokumentation Onlinedialog

Die Fragen und Anregungen mit den zugehörigen Antworten und Prüfergebnissen sind dauerhaft online verfügbar:

<https://www.dialog-pfa20.rheinuhrexpress.de/>

6 Gegenüberstellung der Varianten

6.1 Stadtbild

Ausgangslage

Das nachfolgende Bild zeigt eine Visualisierung der Planung mit Stand 2016. Das seinerzeit geplante Kreuzungsbauwerk führte zu großen Eingriffen in die benachbarten Grundstücke Dritter und den öffentlichen Straßenraum der Further Straße.



Im Zuge der Vorplanung 2018/2019 konnte die Planung für den Bereich Reisholz deutlich optimiert werden. Dies ist vor allem damit zu begründen, dass die notwendige Ausfädelung der RRX-Strecke durch die Aufnahme des RRX-Haltes in Benrath (vgl. BVWP 2030) bereits aus Richtung Köln kommend vor Benrath erfolgt und nicht wie ursprünglich vorgesehen in Reisholz.

Sowohl bei der Variante Tieflage (Variante A) als auch in der Variante Hochlage (Variante B) können die dauerhaften Eingriffe in die Further Straße vollständig vermieden werden. Auch die Eingriffe in Grundstücke Dritter sowie die städtebaulichen Auswirkungen konnten auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Aktuelle Vorplanung

Eine Ausführung des Bauwerks in Hochlage (Variante B) würde die heutige Situation städtebaulich deutlicher verändern als eine Ausführung in Tieflage (Variante A).

Im städtebaulich sensiblen Bereich der Further Straße (Hochhausbebauung) gibt es jedoch nahezu keinen Unterschied zwischen den Varianten:

Visualisierung Krbw Reisholz – aktuelle VP Tieflage (Variante A)



Further Straße Ecke Fürstenberger Straße in Blickrichtung Düsseldorf – aktuelle VP Krbw in Tieflage (Mittelbahnsteig Benrath)

Visualisierung Krbw Reisholz – aktuelle VP Hochlage (Variante B)



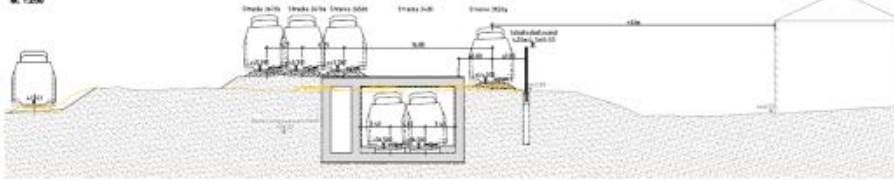
Further Straße Ecke Fürstenberger Straße in Blickrichtung Düsseldorf – aktuelle VP Krbw in Hochlage (Mittelbahnsteig Benrath)

Die Unterschiede beider Varianten bezüglich der Höhe werden erst im Bereich zwischen der Further Straße/Ecke Potsdamer Straße und der Alfelder Straße sichtbar. Allerdings weist die Außenkante des Kreuzungsbauwerks in Hochlage hier einen großen Abstand zur Bebauung auf (zwischen ca. 30 m und ca. 40 m) wie nachfolgend dargestellt:

Vergleich Tief- und Hochlage in Höhe Further Straße Nr. 121c

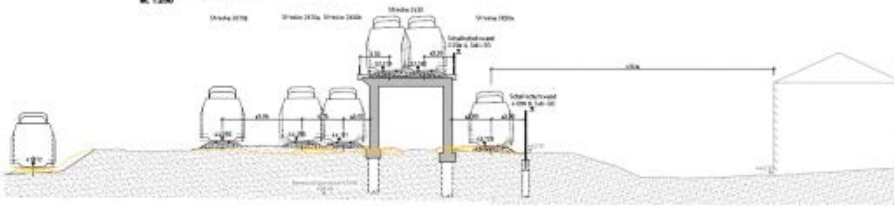
Variante A

Querschnitt km 31,400
M. 1:250



Variante B

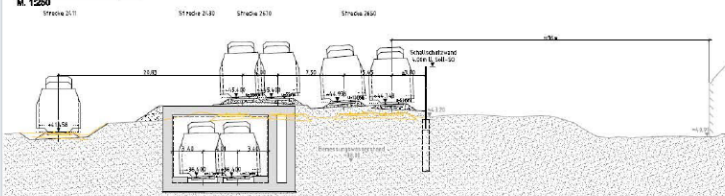
Querschnitt km 31,400
M. 1:250



Vergleich Tief- und Hochlage in Höhe Alfelder Straße Nr. 11

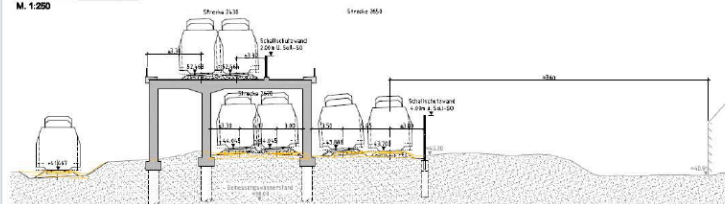
Variante A

Querschnitt km 31,700
M. 1:250



Variante B

Querschnitt km 31,700
M. 1:250



In beiden Varianten wird in Außenlage eine 4,00 m hohe Schallschutzwand errichtet, die einen großen Teil des Bauwerks verdeckt.

6.2 Schallschutz

Die Schalltechnische Voruntersuchung ergab, dass die Hochlage (Variante B) schalltechnisch besser für die Wohnbebauung auf der Ostseite der Eisenbahntrasse ist. Dies ist damit zu begründen, dass der Verkehr der hinter dem Bauwerk liegenden Strecken durch das Bauwerk abgeschirmt wird. Um die Differenz, die durch den Effekt der Abschirmung resultiert, auszugleichen,

wären bei der Tieflage (Variante A) höhere Schallschutzwände und deutlich mehr passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Dies zeigt die nachfolgende Tabelle aus der schalltechnischen Voruntersuchung:

In der nachfolgenden Tabelle ist die Gegenüberstellung Hochlage-Tieflage mit Einsatz des bÜG dargestellt.

Höhe Schallschutz	Hochlage RRX				Tieflage RRX			
	WE ohne Schallschutz		WE mit Schallschutz		WE ohne Schallschutz		WE mit Schallschutz	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
bÜG	594	1106	463	860	630	1162	507	916
bÜG + 3 m	594	1106	33	469	630	1162	181	720
bÜG + 4 m	594	1106	8	283	630	1162	95	625
bÜG + 5 m	594	1106	0	176	630	1162	19	454

Tabelle 6: Gegenüberstellung Hochlage-Tieflage mit Verfahren bÜG

Quelle: Auszug aus der Schalltechnischen Untersuchung, OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

Eine detaillierte Schalltechnische Untersuchung wird durch einen unabhängigen Gutachter in der Genehmigungsplanung erstellt. Die Ergebnisse werden zu gegebener Zeit der Öffentlichkeit vorgestellt.

6.3 Bauzeitliche Einschränkungen

Für die Tieflage (Variante A) wird eine reine Bauzeit von ca. 64 Monaten kalkuliert. Für die Hochlage (Variante B) werden rund 55 Monate vorgesehen. Diese Differenz lässt sich im Wesentlichen damit begründen, dass für die Tieflage vorlaufend der Erdaushub erfolgen muss. Neben einer Verlängerung der Bauzeit führt der Erdaushub für die Tieflage zu mehr Baustellenverkehr, da die Massen entsprechend abtransportiert werden müssen.

6.4 Flächenverbrauch

Die Tieflage (Variante A) beansprucht dauerhaft ca. 5.000 Quadratmeter Fläche für die Verlegung des Gewässers Hoxbach. Das Bauwerk selbst kann in beiden Varianten auf DB-eigenen Grundstücken errichtet werden. Während der Bauzeit sind zudem bei der Tieflage (Variante A) gegenüber der Hochlage (Variante B) 3.000 Quadratmeter mehr Fläche für Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen erforderlich. Die Differenz ergibt sich aus dem vorlaufenden Bodenaushub, der für die Beprobung bis zum Abtransport zwischengelagert werden muss. Betroffen ist eine Vielzahl verschiedener Eigentümer.

6.5 Umwelt

Grundwasser

Die Tieflage (Variante A) bindet in das Grundwasser ein und bildet auf Dauer eine Barriere. Zudem muss für die Tieflage der Hoxbach verlegt werden.

Die Bohrpfähle, die für die Hochlage (Variante B) erforderlich sind, binden ebenfalls in das Grundwasser ein. Hieran kann das Grundwasser jedoch vorbeiströmen.

In einer weiteren Planungsphase wird für die Vorzugsvariante – sofern erforderlich – eine Grundwassersimulation erstellt.

Boden

In der Variante Tieflage fällt rund 135.000 m³ Bodenaushub an. Im Vergleich dazu, ist der erforderliche Bodenaushub in der Variante Hochlage deutlich geringer rund 20.000 m³.

7 Fazit

Sowohl online als auch bei der Veranstaltung plädierte die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger für die Tieflage. Der wahrgenommene städtebauliche Vorteil der Tieflage überwiegt die diversen Vorteile der Hochlage, wie zum Beispiel die Themen Schallschutz, Bauzeit und Flächenverbrauch Grundstücke Dritter.

Die Aussagekraft des Votums Tieflage ist jedoch aufgrund der sehr geringen Beteiligung und der tatsächlichen Betroffenheit begrenzt.

In beiden Varianten liegt keine erhebliche Beeinträchtigung vor. Die Vorhabenträgerin geht daher davon aus, dass für beide Varianten ein erfolgreicher Antrag auf Planfeststellung gestellt werden kann.

U. a. aufgrund der Vorteile im Hinblick auf den Schallschutz, Bodenaushub (Menge und Risiken bei der Deponierung) und die Bauzeit (Baulärm) besteht eine höhere Rechtssicherheit für die Variante einer optimierten Hochlage, die zudem auch die geringeren Kosten aufweist. Die Variante Hochlage ist daher die Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin.

Sollte ein Dritter die Mehrkosten für die Variante Tieflage sowie das Risiko für die Entsorgung des umfangreicheren Bodenaushubs übernehmen, ist die Vorhabenträgerin bereit die Variante Tieflage weiter zu verfolgen.

Die DB wird mit der vertieften Planung im Jahr 2020 nach Abschluss des Beratungsprozesses in den Gremien der Landeshauptstadt Düsseldorf beginnen.