

Fragen-Antworten-Katalog zur
Bürgerinformation im PFA 3.1 vom 26.10.21

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort	3
2 Fragen zum Gesamtprojekt RRX	4
3 Fragen zu den Planungen in Angermund	5
3.1 Verkehrsaufkommen	5
3.2 Baubeginn und Bauzeit	5
3.3 Brücken, Baustraßen und bauzeitliche Flächeninanspruchnahme	6
4 Fragen zum Schallschutz	7
4.1 Schallschutzwände	7
4.2 Passiver Schallschutz	9
4.3 Schallschutz während der Bauphase	9

1 Vorwort

Katharina Legge, Projektleiterin im RRX für Düsseldorf, beantwortete die Fragen der Teilnehmer:innen während der Veranstaltung am 26.10.21.

Der Fragen-Antworten-Katalog orientiert sich thematisch an den Kapiteln der [Präsentation](#) und nicht an der Reihenfolge der Fragen in der Veranstaltung.

2 Fragen zum Gesamtprojekt RRX

Ist in Zeiten von Corona der Ausbau überhaupt noch nötig, wo viele aus dem Homeoffice arbeiten?

Für uns sind die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans 2030 maßgeblich, in dem der Ausbau der Infrastruktur für den RRX festgelegt ist. Wir planen und bauen im Auftrag des Bundes. Bisher liegen uns keine Hinweise vor, dass der Bund den Projektauftrag ändern wird. Wir stellen außerdem fest, dass die Züge jetzt schon wieder stark ausgelastet sind. Es gibt also weiterhin einen Bedarf für einen verbesserten Regionalbahnverkehr.

Was haben die Angermunder vom RRX?

Der größte Vorteil für Angermund ist der Schallschutz, der bei neuen Bauprojekten im Rahmen der Lärmvorsorge vorgeschrieben ist. Größtenteils gibt es erstmals Schallschutz für die Anwohner:innen.

Angermund profitiert auch davon, dass neue, breitere Brücken Personenunterführungen gebaut werden sowie insbesondere die Personenunterführung am Haltepunkt aufgewertet wird.

Da der RRX die heutigen RE-Verkehre ersetzt, die nicht in Angermund halten, wird das beim RRX genauso sein.

Die RRX Züge halten jedoch am Düsseldorfer Flughafen, der in wenigen Minuten mit der S-Bahn erreichbar ist. Dort besteht dann zukünftig deutlich besserer Anschluss.

3 Fragen zu den Planungen im Abschnitt 3.1 (Angermund)

3.1 Verkehrsaufkommen

Wieviele Züge fahren heute und zukünftig?

Ohne Ausbau für den RRX haben wir rund 570 Züge pro Tag. Nach dem Ausbau geht die Prognose von rund 680 Zügen aus, die auf der Strecke fahren werden. Die zusätzlichen Züge erzeugen eine höhere Schallbelastung von rund 2 Dezibel (A). Das menschliche Gehör kann erst einen Unterschied von 3 Dezibel (A) feststellen. Diese Zunahme des Lärms wird allein schon durch das besonders überwachte Gleis kompensiert.

Gibt es Änderungen im Fernverkehr?

Durch den Ausbau der Infrastruktur für den RRX ändert sich im Fernverkehr nichts.

Wird der sechsgleisige Ausbau zu einem erhöhten Güterverkehrsaufkommen führen?

Der RRX ist ein reines Personenverkehrsprojekt, das Güterverkehrsaufkommen wird sich nicht verändern. Wie auch jetzt schon, wird es bei geringem lokalem Güterverkehr bleiben, weil es für den Güterverkehr andere Strecken gibt, die dafür geeigneter sind.

3.2 Baubeginn und Bauzeit

Wie lang wird die Bauzeit sein?

Generell beträgt die Hauptbauzeit für den Abschnitt rund zwei Jahre. Hinzu kommen bauvorbereitende Maßnahmen wie Grünschnitt oder die Verlegung von Leitung u. ä.

Das maßgebende Bauwerk, das die Länge der Bauzeit bestimmt, ist die Brücke Angermunder Straße. Teilweise können die Arbeiten nur während Streckensperrungen durchgeführt werden, was den Bauablauf verzögern kann. Viele der Bauarbeiten (z. B. der Streckenausbau oder die Schallschutzwände) werden wandern, so dass während der Bauzeit nicht überall gleichzeitig gebaut wird.

Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?

Das hängt vom Fortgang des Planfeststellungsverfahrens ab und auch von der Zahl der Einwendungen, die bearbeitet werden müssen. Man kann davon ausgehen, dass es rund 3-5 Jahre dauern wird bis der Planfeststellungsbeschluss vorliegt und wir Baurecht haben. Anschließend kann man weitere drei Jahre rechnen für die Ausschreibungen der Bauleistungen und die Anmeldung der Sperrpausen, die in den Fahrplan eingearbeitet werden müssen.

Zu welchen Uhrzeiten werden die Bauarbeiten stattfinden?

Das kann man jetzt noch nicht genau sagen. Viel hängt davon ab, welche Sperrpausen (Zeiten, in denen der Zugverkehr auf der Strecke eingestellt wird) genehmigt werden. Wir können nicht ausschließen, dass Arbeiten auch nachts stattfinden, weil manche Arbeiten rund um die Uhr ausgeführt werden müssen.

Wird es Totsperrungen auf der Bahnstrecke geben?

Es ist noch zu früh, sich heute schon auf ein Sperrpausenkonzept festzulegen. Kleinteilige Sperrungen am Wochenende sind genauso im Gespräch wie größere Sperrungen in den Ferien oder eine vollständige Umleitung der S-Bahn. Das kann erst entschieden werden, wenn wir Baurecht haben und die Baumaßnahmen detailliert festgelegt werden können.

3.3 Brücken, Baustraßen und bauzeitliche Flächeninanspruchnahme

Bleibt die Unterführung an den Kämpen barrierefrei?

Nach offiziellem Regelwerk ist die Unterführung auch heute nicht barrierefrei. Das wird weiter so sein, weil die Rampe auf einer Seite der Bahn die vorgeschriebene Steigung von maximal 6 % um 2 Prozentpunkte überschreitet. Eine „echte“ Barrierefreiheit hätte dazu geführt, dass wir viel längere Rampen gebraucht hätten. Das wäre nur mit einem massiven Eingriff in ein privates Grundstück möglich gewesen. Die Rampe wird aber trotzdem gut für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sein.

Zusätzlich gibt es weiter nördlich im Bereich des Haltepunkts die Möglichkeit einer komplett barrierefreien Querung.

Um wieviel werden die Brücken höher sein als im Bestand?

Wir werden alle Brücken so weit anheben, dass wir eine Durchfahrts Höhe von 6,20 m erreichen. Die Straßenoberkante der Brücke Angermunder Straße wird ca. einen Meter höher sein. Die Brücke wird wie im Bestand ein Geländer und einen Schutz zur Oberleitung hin haben.

Könnte man auf der Brücke Angermunder Straße eine Haltestelle für die Buslinie 728 einplanen und diese direkt mit dem Haltepunkt verbinden?

Dieses Anliegen werden wir in die weiteren Gespräche mit der Stadt Düsseldorf aufnehmen und klären, ob es hier einen Bedarf gibt.

Wie wird der Straßen- und Bahnverkehr während der Bauzeit umgeleitet?

Alle Brücken bleiben während der Bauzeit mindestens einspurig befahrbar. Für die Angermunder Straße wird südlich der bestehenden Brücke eine zweispurige Hilfsbrücke aufgebaut. Umleitungen des Straßenverkehrs sind somit nicht erforderlich.

Für den Bahnverkehr kann man jetzt noch keine Aussage treffen, weil die Sperrpausen noch nicht feststehen und das Konzept noch erarbeitet wird.

Detaillierte Informationen zum Bauablauf können wir mitteilen, wenn ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss (Baurecht) vorliegt.

Der Weg parallel zum Haltepunkt soll als Baustraße genutzt werden: Ist er dafür geeignet? Wird die dortige Trinkwasserleitung beachtet?

Falls es nötig ist, werden wir den Weg ertüchtigen, damit er als Baustraße genutzt werden kann. Wir beachten alle Leitungen bei der Planung und sichern sie oder legen sie um. Wir nehmen aber gerne alle Hinweise dieser Art auf.

Was geschieht nach Ende der Bauzeit mit Flächen, die bauzeitlich in Anspruch genommen wurden?

Der Zustand der Flächen wird vorher (auch mit Fotos) dokumentiert und nach Ende der Bauzeit werden die Flächen wieder hergerichtet. Es werden auch Ersatzpflanzungen vorgenommen.

Wird der Spielplatz westlich des Haltepunkts Angermund verschwinden?

Der Spielplatz wird während der Bauzeit als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt, weil wir eine solche Fläche in der Nähe der großen Brückenarbeiten unbedingt brauchen. Es steht in diesem Bereich keine andere unbebaute Fläche in dieser Größe zur Verfügung. Nach Ende der Bauzeit wird der Spielplatz in den ursprünglichen Zustand zurückgeführt.

Wieviele Parkplätze fallen am Haltepunkt weg?

Zur Gestaltung des Haltepunkts hat die Stadt Düsseldorf eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, mit dem Ziel den Bereich des S-Bahnhofs aufzuwerten. Die Studie kann bei der Stadt Düsseldorf angefragt werden. Hierin ist auch ein Konzept für den Park+Ride-Parkplatz enthalten.

4 Fragen zum Schallschutz

4.1 Schallschutzwände

Ist südlich Überanger kein Schallschutz geplant?

Überall dort, wo Bebauung vorhanden ist, wird es Schallschutzwände geben. Diese enden auch nicht abrupt mit der Bebauung, sondern haben Überstandsängen in angrenzende unbebaute Gebiete, um so auch schräg einfallenden Schall abzuschirmen. Die geplanten Schallschutzwände beginnen jeweils südlich Überanger.

Geht die östliche Schallschutzwand über die Stadtgrenze zu Duisburg hinaus?

Die Schallschutzwand verläuft bis nach Duisburg-Rahm hinein.

Kann der Bau der Schallschutzwände nicht von der Schiene aus geschehen?

Das wäre nur während der Sperrpausen möglich. Wir wissen aber heute noch nicht, welche Sperrpausen wir bekommen und ob diese ausreichen. Im Planfeststellungsverfahren müssen wir alle Maßnahmen darstellen, die erforderlich sind, um die geplanten Maßnahmen umzusetzen. Grundsätzlich wird die Beanspruchung privater Flächen so gering wie möglich gehalten.

Wieviel Platz wird zum Bau der Schallschutzwände gebraucht?

Je nach Örtlichkeit werden auf der Ostseite 5-10 m des angrenzenden Grundstücks gebraucht. Die Materialien werden über die Baustraßen und die Schienen angeliefert. Die Andienung der Baustelle wird von verschiedenen Baustelleneinrichtungsflächen erfolgen, wo die Baumaterialien auch gelagert werden können.

Kann es sein, dass durch die Schallschutzwände der Lärm in Bereiche geleitet wird, die heute noch nicht so belastet sind?

Das ist ausgeschlossen. Wir setzen - ausgenommen bei den transparenten Elementen - hochabsorbierende Elemente ein. Es wird für alle entlang der Bahn leiser. Je näher man an der Bahn wohnt, umso mehr macht sich dieser schallmindernde Effekt bemerkbar.

Wie hoch werden die Schallschutzwände sein?

Es ist eine durchgehende Höhe der Schallschutzwände von 5 Metern auf beiden Seiten geplant. An den Enden sind die Schallschutzwände teilweise abgestuft, um einen angenehmeren akustischen Übergang zu schaffen. Wir messen die Höhe immer von der Schienenoberkante aus, deshalb kann es an Stellen, wo das Gelände tiefer liegt als die Schienenoberkante schon mal eine Höhe von 6 Metern sein.

Weshalb werden die Mittelwände nicht durchgängig gebaut?

Zwischen den Gleisen werden am Haltepunkt zwei Schallschutzwände mit jeweils rund 180 Metern Länge in Mittellage errichtet. Wir können die Mittelwand nicht weiter durchziehen, weil die Trasse durch eine Mittelwand und die nötigen Abstände zu den Gleisen noch einmal breiter würde. Dies erfordert mehr Eingriff in die privaten Grundstücke auf der Westseite, was unverhältnismäßig ist. Wir bauen sie daher nur dort, wo vor und hinter dem Bahnsteig genügend freie Fläche vorhanden ist.

Wird es an manchen Stellen durch die Schallschutzwände lauter?

Das ist ausgeschlossen. Wir setzen - ausgenommen bei den transparenten Elementen - hochabsorbierende Elemente ein. Es wird für alle entlang der Bahn leiser. Je näher

man an der Bahn wohnt, umso mehr macht sich dieser schallmindernde Effekt bemerkbar. Wir erzielen in weiten Teilen eine Halbierung des Lärms.

Gibt es Geräusche durch vibrierende Schallschutzwände?

Nein. Es gibt das Phänomen des „Brückendröhnens“; das durch die Schallschutzwände auf Brücken verstärkt wird. Dem werden wir durch den Einsatz von Unterschottermatten entgegenwirken.

Wirken die Schallschutzwände auch bei doppelstöckigen Zügen?

Jeder Zugtyp geht gesondert in die Schallberechnung ein. Die Hauptlärmquelle entsteht am Rad-Schiene-Kontakt und dieser Lärm wird durch die Wände gut absorbiert. In geringerem Maß sind die Aggregatoren und der Stromabnehmer weitere Lärmquellen. Dies ist aber in den vorliegenden Ergebnissen berücksichtigt.

Wie sieht es mit Schallschutz an unserer Terrasse aus?

Die Schallschutzwände schützen auch die Außenanlagen. Wer sich heute schon auf seiner Terrasse gut unterhalten kann, wird das in Zukunft noch besser können. Wenn auf der Terrasse die Grenzwerte überschritten werden, gibt es eine Entschädigung, das stellt ein Gutachter nach dem Planfeststellungsverfahren fest.

Wie kommt die Höhe von 5 m zustande? Kann davon eine Gefahr ausgehen?

Die Höhe der Wände wird durch den Schallgutachter festgelegt. Er entscheidet unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses, der gelösten Schutzfälle, aber auch mit Blick auf die Verschattung und das Stadtbild. Die Schallschutzwände müssen ein strenges Zulassungsverfahren bestehen, sie werden auch im Bestand regelmäßig kontrolliert. Die Deutsche Bahn ist dafür verantwortlich, Ihre Anlagen sicher zu in Betrieb zu halten. Wir sind mit den aktiven Schallschutzmaßnahmen in der Lage in Angermund 90 % aller Betroffenheiten zu lösen. Die übrigen 10 % haben dem Grunde nach Anspruch auf zusätzlichen passiven Schallschutz.

Könnten die Schallschutzwände schöner gestaltet werden?

In Zusammenarbeit mit der Stadt Düsseldorf wir einen Gestaltungswettbewerb durchführen. Hierbei sollen durch interdisziplinäre Arbeitsgruppen Ideen erarbeitet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nur Gestaltungen zulässig sind, die die sicherheitsrelevante und akustische Zulassung der Wände nicht gefährden.

Wo werden transparente Elemente eingesetzt?

Der Einsatz von transparenten Elementen im Bereich des Haltepunkts war ein Wunsch der Landeshauptstadt Düsseldorf. Wir haben hier die Schallschutzwände beidseitig mit transparenten Elementen in Sichthöhe eingeplant, darunter und darüber kommen hoch absorbierende Schallschutzelemente zum Einsatz. Transparente Elemente reflektieren zwar den Schall, allerdings ist der Effekt bei den kleinen Flächen gering. Das lässt sich im Schallgutachten nachlesen. Die letzte Entscheidung obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Transparenz endet im Bereich Angermunder Brücke vor der Siedlung Bilkrather Weg, was auch der Wunsch der Anwohner:innen war.

Werden transparente Elemente gegen Graffiti geschützt?

Wir werden einen Graffiti-Schutz aufbringen, aber das ist nur begrenzt wirksam. Das ist aber ein gesellschaftliches und kein auf den RRX begrenztes Problem.

Wie lange hält eine Schallschutzwand?

Die Wände werden regelmäßig kontrolliert. Wenn eine Schallschutzwand in die Jahre gekommen oder beschädigt ist, wird sie ausgetauscht.

4.2 Passiver Schallschutz

Wie erfahren Sie, ob Sie Anspruch auf passiven Schallschutz haben?

Wer zu den 10 % gehört, die zusätzlich Anspruch auf passiven Schallschutz haben, ist aus dem Schallschutzgutachten ersichtlich. Hier sind die individuellen Werte für jedes einzelne Haus berechnet. Alle Eigentümer:innen mit Anspruch auf passiven Schallschutz „dem Grunde nach“ werden von der Deutschen Bahn angeschrieben und gebeten, einem Gutachter Zutritt zu dem Gebäude zu gewähren. Der Gutachter schlägt die Schallschutzmaßnahmen vor, z. B. Fenster, Lüfter oder Dachdämmung. Das Gutachten wird dem Eigentümer zur Verfügung gestellt. Ein weiteres Schreiben von Seiten der DB erläutert dann das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Maßnahmen.

Gerne beantworten wir Fragen dazu individuell - bitte schreiben Sie eine E-Mail an: rrx@deutschebahn.com

Hat das ganze Haus Anspruch auf passiven Schallschutz oder nur einzelne Räume?

Das hängt von den konkreten Ergebnissen an der einzelnen Hausfassade, aber auch von der Nutzung der Räume ab. Für Schlafräume gelten beispielsweise nachts strengere Grenzwerte als für Wohnräume.

4.3 Schallschutz während der Bauphase

Wie sieht es mit dem Lärm während der Bauphase aus?

Im Baulärmgutachten werden alle lärmintensiven Arbeiten erfasst und Gegenmaßnahmen vorgeschlagen. Wir optimieren die Bauverfahren so weit das von den Gegebenheiten möglich ist. Bei Nachtarbeit kann man eine Hotelübernachtung in Anspruch nehmen. Sollten Schäden, z. B. durch Rammarbeiten, entstehen, ist eine Entschädigung vorgesehen.

Was den Abriss der bestehenden Schallschutzwand am Bilkrather Weg und den dadurch erhöhten Bahnlärm angeht, überprüfen wir ob die Schallschutzwand bis zur Errichtung der neuen Schallschutzwand teilweise stehen gelassen werden kann, aber das muss im weiteren Bauablauf noch konkretisiert werden.

Warum wurde die Einhausung in der Planung nicht mehr weiterverfolgt?

Es wurden mehrere Gutachten zu unterschiedlichen Varianten (bodengleicher Ausbau, Einhausung, Tunnel) eingeholt und eine Reihe von Abstimmungsrunden mit der Stadt Düsseldorf und der Initiative Angermund durchgeführt. Für die Planfeststellung muss sich die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin auf eine Variante festlegen. Wir haben uns als Vorzugsvariante für den höhengleichen Ausbau entschieden, weil die Einhausung eine massive Inanspruchnahme von privaten Flächen, vor allem auf der Westseite, erfordern würde. Für eine regelkonforme Umsetzung der Einhausung müssten bis zu 15 Häuser abgerissen werden, es geht also nicht nur um zusätzliche Flächen in Gärten. Dabei ist zu beachten, dass nur regelkonforme Varianten genehmigungsfähig sind. Durch die starken Eingriffe in private Flächen wäre eine Einhausung vermutlich auch nicht genehmigungsfähig, da es eine Variante ohne Abriss von Wohnhäusern gibt. In den Planfeststellungsunterlagen ist der Variantenentscheid ausführlich dargestellt (Unterlage 25). [Einen grafischen Vergleich der verschiedenen Varianten finden Sie hier.](#)