

# Bürgerinfoveranstaltung 14.11.22

## Fragen und Antworten

---

DB Netz AG

---

Öffentlichkeitsarbeit RRX

---

Stand: November 2022

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Anmerkungen</b>	<b>3</b>
<b>2 Fragen zur Planung</b>	<b>4</b>
2.1 Wissen Sie, ob das neue Gleis auf der Ostseite Umbaumaßnahmen an der T-Kreuzung Sternbuschweg/ Kalkweg erfordert?	4
2.2 Gibt es denn Auswirkungen im Bereich des Sternbuschweg / Kalkweg auf den Straßenverkehr?	4
2.3 Auf den Plänen sieht man Radwege. Ist im Zuge der Baumaßnahmen mit einer Verbesserung der Situation an der Kreuzung Sternbuschweg für Radfahrer zu rechnen?	4
<b>3 Fragen zum Schallschutz</b>	<b>5</b>
3.1 Wird der Schallschutz am Hauptbahnhof zuerst errichtet oder erst am Ende der Baumaßnahme?	5
3.2 Wie wird man der zu erwartenden Graffiti-Schmierereien im Allgemeinen an den Schallschutzwänden entgegenwirken?	5
3.3 Müssen wir als Anwohner also zunächst (nächsten 7 Jahre) weiter mit dem Lärm, der durch den aktuellen Schienenverkehr entsteht, leben?	5
3.4 "Schatten der neuen Wände", wie sehr wird das die direkten Anwohner betreffen, die davor gucken? Lärm- oder Schatten?	5
3.5 Viel lauter als die Eisenbahn ist die Autobahn. Können die Lärmschutzmaßnahmen der Bahn mit der Autobahn GmbH koordiniert werden?	5
3.6 Bei den Ermittlung der Lautstärke wurde festgestellt, dass die 4 Meter Schallschutzmauer nicht ausreicht und ggf. Fenster erneuert werden müssen. Wann sind diese Maßnahmen geplant bzw. wird auf die Bürger zugegangen?	6
3.7 Reflektiert die Schallschutzwand nicht sogar den Lärm der Autobahn so dass es westlich lauter wird?	6
<b>4 Fragen zum Bauablauf</b>	<b>7</b>
4.1 Wird durch die Baumaßnahme die Strecke temporär gesperrt werden müssen? Wird auch nachts gebaut?	7
4.2 Wann ist der Baubeginn vorgesehen?	7
<b>5 Fragen zu den Ersatzkonzepten</b>	<b>8</b>
5.1 Welche Auswirkungen haben die Baumaßnahmen auf den S-Bahnbetrieb zwischen Dortmund und Düsseldorf (Linienweg der S1)?	8
5.2 Ist es geplant, die Kurve nach den Bauarbeiten wieder (teilweise) stillzulegen, oder wird man die Gleise z.B. als RRX-Umfahrung im Störfall oder zur Schaffung neuer Linienangebote beibehalten?	8
5.3 Wie gravierend sind die zu erwartenden Verkehrsprobleme auf der Straße während der Bauzeit?	8

## 1 Anmerkungen

Die im folgenden aufgeführten Fragen sind aus dem Skript der Bürgerinformationsveranstaltung übernommen worden. Wir haben lediglich Tippfehler korrigiert bzw. bei einzelnen Fragen Wörter ergänzt, um den Sinn besser wiederzugeben. Die Antworten aus der Aufzeichnung wurden in Schriftform überführt, wobei Sätze gekürzt oder Rückfragen direkt in die Antwort eingearbeitet wurden.

Sollten Sie weitere Fragen zur Bürgerinformationsveranstaltung, zur Planung oder zu Ihrer direkten Betroffenheit haben, kommen Sie gerne auf uns zu: [rrx@deutschebahn.com](mailto:rrx@deutschebahn.com)

## 2 Fragen zur Planung

---

### **2.1 Wissen Sie, ob das neue Gleis auf der Ostseite Umbaumaßnahmen an der T-Kreuzung Sternbuschweg/ Kalkweg erfordert?**

Die Straßenkreuzung Sternbuschweg/Kalkweg wird im Rahmen der Ausbaumaßnahmen nicht umgebaut. Jedoch wird dieser Straßenbereich durch den Baustellenverkehr betroffen sein, da sich in der Nähe Baustelleneinrichtungsflächen befinden.

### **2.2 Gibt es denn Auswirkungen im Bereich des Sternbuschweg / Kalkweg auf den Straßenverkehr?**

Im Endzustand wird der Straßenverkehr von den Baumaßnahmen profitieren, da wir beim Neubau der beiden Bauwerke diese in der Durchfahrt erhöhen (größere lichte Höhe). Die Stadt Duisburg hat zudem angefragt auch die Durchfahrtsbreite von 15 auf 18 Meter zu erhöhen. Dies haben wir im aktuellen Stand der Planung berücksichtigt. Jedoch wird es sicherlich bauzeitlich zu Beeinträchtigungen in diesem Bereich kommen, da die Baustraßen dort verlaufen. Eventuelle Sperrungen oder Verengungen werden aber eng mit den zuständigen Stellen der Stadt Duisburg abgestimmt und geplant.

### **2.3 Auf den Plänen sieht man Radwege. Ist im Zuge der Baumaßnahmen mit einer Verbesserung der Situation an der Kreuzung Sternbuschweg für Radfahrer zu rechnen?**

Durch den Ausbau der Kurve erneuern wir auch die Trasse des dort verlaufenden Radweges. Hier wird sich der Radweg verbessern, da wir ihn verbreitern. Wir sind hier im engen Austausch mit der Stadt. Dort wird derzeit der RS 1 beplant und wir berücksichtigen hier in Abstimmung mit der Stadt diese Planungen. Stand jetzt wird aber der Radweg im Bestand, wo er auf den Sternbuschweg trifft, nicht angepasst. Dies kann sich in den späteren Planungsphasen noch ändern, aber derzeit ist dies nicht geplant. Wir nehmen auch gerne – soweit es uns möglich ist – hier noch Anregungen auf. Bitte schreiben Sie uns daher an, wenn Sie hier Themen sehen. Wir nehmen das dann gerne mit in die Abstimmungen mit der Stadt Duisburg. Auch die derzeitige Berücksichtigung des Radweges ist aufgrund von Bürgeranregungen mit aufgenommen worden.

### **2.4 Ist auch eine Stützwand vor der Karl-Lehr-Straße am Hauptbahnhof geplant?**

Vor und hinter der Karl-Lehr-Straße ist eine Stützwand geplant (siehe Folie 27 der Präsentation). Dort wo keine Böschung zu sehen ist, ist die Stützwand geplant.

## 3 Fragen zum Schallschutz

---

### 3.1 Wird der Schallschutz am Hauptbahnhof zuerst errichtet oder erst am Ende der Baumaßnahme?

Grundsätzlich versuchen wir den Schallschutz dort, wo er uns nicht im Wege steht, vorab umzusetzen, so dass wir die Baumaßnahmen im Schatten der neuen Wände durchführen können. Das ist nicht überall möglich und wir müssen gucken, dass wir die entsprechenden Sperrungen am Gleis bekommen und uns auch die Logistik nicht kaputt machen. Aber es ist unser Ziel dort wo es möglich ist die Wände zuerst zu errichten.

---

### 3.2 Wie wird man der zu erwartenden Graffiti-Schmierereien im Allgemeinen an den Schallschutzwänden entgegenwirken?

Das ist wirklich ein Problem, das wir aber auch nicht wirklich lösen können. Ganz oft sind die Wände nach kurzer Zeit schon beschmiert. Fremdenfeindliche Graffitis werden sofort entfernt. Wenn es sich um reine Verschmutzung handelt, werden die Graffitis alle paar Jahre entfernt. Wir sind da leider etwas machtlos. Dort wo Platz ist, kann man eine Begrünung mit Abstand vor die Wand setzen, aber dies geht nicht auf Stützwänden. Wir haben also wenig Möglichkeiten.

---

### 3.3 Müssen wir als Anwohner also zunächst (nächsten 7 Jahre) weiter mit dem Lärm, der durch den aktuellen Schienenverkehr entsteht, leben?

Das ist leider so. Solange wir nicht bauen, können wir keinen Schallschutz realisieren. Sobald die Strecke angepackt wird, besteht der Anspruch auf Schallschutz. Die Rechtslage in Deutschland ist leider so. Derzeit zählt die Strecke als Bestandsstrecke. Man könnte hier das Lärmsanierungsprogramm durchführen. Dies macht aber keinen Sinn, da ja ein Ausbau in Planung ist und die Bedingungen dann für die Anwohnerinnen und Anwohner deutlich besser sind, weil die Grenzwerte strenger sind und wir somit beim Ausbau besseren Schallschutz realisieren können.

---

### 3.4 "Schatten der neuen Wände", wie sehr wird das die direkten Anwohner betreffen, die davor gucken? Lärm- oder Schatten?

Grundsätzlich geht der Schutz vor dem Verkehrslärm vor anderen Belangen wie Verschattung oder Stadtbild vor. D.h. wir sind verpflichtet für den Schallschutz zu sorgen. Wenn jetzt die Bebauung zu nah an der Wand ist, dass kein Licht mehr einfällt, kann man in den Einzelfällen mit transparenten Elementen arbeiten. Aber es gibt bisher keine hochschallabsorbierenden und gleichzeitig transparenten Elemente. Nur mit hochschallabsorbierenden Elementen können wir den meisten Schallschutz erzeugen. Deswegen ist es immer eine Gradwanderung zwischen Schutz und Sicht. Wobei die Sicht nach Graffiti-Schmierereien auch nicht mehr gegeben ist. Wir möchten aber Anwohnerinnen und Anwohner bitten auf uns zuzukommen, wenn sie befürchten, dass sie zu nahe an der Wand dran sind. Wir prüfen dann, ob wir transparente Elemente bereits berücksichtigt haben oder können diese ggfs. berücksichtigen. Wir müssen dann evtl. das Schallgutachten nochmal anpassen. Aber es ist auch noch einiges in der Entwicklung, was transparente und gleichzeitig hoch schallabsorbierende Elemente angeht. Wir müssen aber jeden Einzelfall hier prüfen.

---

### 3.5 Viel lauter als die Eisenbahn ist die Autobahn. Können die Lärmschutzmaßnahmen der Bahn mit der Autobahn GmbH koordiniert werden?

Man muss sich die Rechtslage noch einmal bewusst machen. Es wird Schallschutz vom Bund bezahlt, wenn ein Schienenweg oder eine Straße neu gebaut wird oder erweitert wird. Es gibt aber keine Summenwirkung mit bestehenden anderen Verkehrsträgern. Der Schienenweg wird zwar als Ganzes betrachtet, also in unserem Fall alle sechs Gleise und nicht nur die neue Infrastruktur, aber es werden nicht mehrere Verkehrsträger gemeinsam untersucht. Eine Ausnahme ist, wenn man in Grundrechte eingreift und man in den gesundheitsgefährdenden Bereich kommt. Dann darf es nicht lauter werden durch die Ausbaumaßnahme. Das haben wir geprüft. An unserer Strecke ist dies nicht der Fall. Es wird zwar durch mehr Züge etwas lauter, aber durch die Schallschutzmaßnahmen in Summe deutlich leiser.

---

**3.6 Bei der Ermittlung der Lautstärke wurde festgestellt, dass die 4 Meter Schallschutzmauer nicht ausreicht und ggf. Fenster erneuert werden müssen. Wann sind diese Maßnahmen geplant bzw. wird auf die Bürger zugegangen?**

Dies kann erst nach dem Planfeststellungsbeschluss passieren. Im Planfeststellungsbeschluss wird final festgestellt, wo welche aktiven Maßnahmen gebaut werden und wo welche Grenzwertüberschreitungen übrigbleiben. Danach können wir die Anwohnerinnen und Anwohner anschreiben und den passiven Schallschutz anstoßen.

*Anmerkung: In der Ursprungsfrage stand Vermessung. Da hier der Begriff Vermessung nicht ganz korrekt ist, haben wir die Frage leicht angepasst. Bei Schallgutachten werden die Werte errechnet, um auch die Zukunft abbilden zu können.*

---

**3.7 Reflektiert die Schallschutzwand nicht sogar den Lärm der Autobahn so dass es westlich lauter wird?**

Das ist tatsächlich richtig gedacht, aber deswegen müssen die Schallschutzwände in Richtung Schiene hochschallabsorbierend ausgeführt werden, damit der Schall eben nicht reflektiert wird. In dieser extremen Parallellage werden wir die Wände beidseitig hoch absorbierend vorsehen, da es auch hier zu Reflexionen durch den Straßenverkehr kommen kann.

## 4 Fragen zum Bauablauf

---

### 4.1 Wird durch die Baumaßnahme die Strecke temporär gesperrt werden müssen? Wird auch nachts gebaut?

Grundsätzlich müssen wir Strecken sperren, wenn dort gebaut wird. Teilweise auch aus Sicherheitsgründen, wenn wir direkt neben bestehenden Gleisen bauen. Dann muss umgeleitet werden. Es wird sich an der stark befahrenen Strecke sicherlich nicht vermeiden lassen, dass wir auch nachts bauen, da dann weniger Verkehr ist. Wir stören dann weniger Reisende. Dies geht dann zu Lasten der Anwohner. Wir müssen daher alle nächtlichen Arbeiten bei der Stadt Duisburg beantragen und diese müssen genehmigt werden. Wir haben dann einen gewissen Vorlauf die Arbeiten anzukündigen und wenn schon klar ist, dass es zu laut wird, werden wir wieder anbieten für die Dauer der Arbeiten ins Hotel zu ziehen.

### 4.2 Wann ist der Baubeginn vorgesehen?

Leider können wir das noch nicht konkret beantworten, sondern nur eine Zeitschiene aufmachen. Wir möchten im nächsten Jahr einreichen und rechnen mit einer Verfahrensdauer von rund 3 Jahren. Wenn wir Baurecht haben, brauchen wir wiederum rund 3 Jahre, bis wir die Arbeiten im Fahrplan berücksichtigt haben. Dies ist notwendig, da wir auf der Strecke ja auch langlaufende und internationale Verkehre haben. Hier müssen die Fahrzeiten entsprechend angepasst werden. Darüber hinaus müssen wir alle Arbeiten europaweit ausschreiben, da wir ein so großes Projekt sind, dass wir über den entsprechenden Wertgrenzen sind. Wir gehen also davon aus, dass wir nach Einreichung noch rund 6 Jahre bis zum Baubeginn haben.

## 5 Fragen zu den Ersatzkonzepten

---

### 5.1 Welche Auswirkungen haben die Baumaßnahmen auf den S-Bahnbetrieb zwischen Dortmund und Düsseldorf (Linienweg der S1)?

Das können wir im Detail leider noch nicht sagen. Dafür müssen wir die Planungen weiter vertiefen und vor allem die Bauphasenplanung ausgearbeitet haben. Grundsätzlich kann man sagen, dass nicht durchgängig gefahren werden kann, wenn wir neben der S-Bahn bauen. Wir sind aber in enger Abstimmung mit den Städten und dem VRR, dass wir möglichst verzahnte Ersatzmöglichkeiten anbieten. Wir denken nicht nur über Schienenersatzverkehr nach, sondern auch über Konzepte mit anderen Verkehrsträgern wie der Rheinbahn.

### 5.2 Ist es geplant, die Kurve nach den Bauarbeiten wieder (teilweise) stillzulegen, oder wird man die Gleise z.B. als RRX-Umfahrung im Störfall oder zur Schaffung neuer Linienangebote beibehalten?

Wir bauen die Strecke nicht nur, um den RRX schneller zu bauen und die Fahrgäste komfortabler an der Baustelle vorbeizubekommen. Die Strecke wird dauerhaft dort liegen bleiben und auch genutzt werden. Wenn die Ratinger Weststrecke gebaut wird, kann so von der Ratinger Weststrecke auch in Richtung Mülheim (Ruhr) gefahren werden, ohne am Hauptbahnhof alle Gleise zu kreuzen. Man kann sogar davon sprechen, dass dies die erste Baustufe der Ratinger Weststrecke ist, da wir die Strecke so bauen – auch schon inklusive Schallschutz – wie sie später gebraucht wird. Zudem kann diese Strecke im Falle von Störungen auf der Hauptstrecke auch als Umleitung genutzt werden.

### 5.3 Wie gravierend sind die zu erwartenden Verkehrsprobleme auf der Straße während der Bauzeit?

Straßensperrungen werden sich nicht gänzlich verhindern lassen. Wir werden diese Zeiten aber soweit möglich reduzieren. Sobald wir den Bauablauf haben, können wir hierzu nähere Angaben machen. Und selbstverständlich werden wir die nötigen Sperrungen mit der Stadt Duisburg bzw. der für den Straßenverkehr zuständigen Stelle abstimmen.