

# Rhein-Ruhr-Express (RRX)

## Planfeststellungsabschnitt 3.2a

### Duisburg Schlenk–Duisburg Hbf

## Geplante Infrastrukturmaßnahmen



Der Bereich zwischen Düsseldorf und Duisburg ist schon heute der am dichtesten befahrene Abschnitt im RRX-Kernkorridor. Hier wird der Verkehr aufgrund des RRX sowie weiterer Verbindungen im Regionalverkehr (RE/RB) weiter zunehmen. Dafür ist die vorhandene Infrastruktur nicht ausreichend.

Im Rahmen des Projekts RRX soll die Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg deshalb durchgängig auf sechs Gleise ausgebaut werden, sodass Fern- und Regionalverkehr sowie S-Bahn über jeweils eigene Gleise verfügen. Zukünftig können in diesem Bereich deutlich mehr und vor allem zuverlässigere Zugverbindungen angeboten werden. Die erweiterte Bahninfrastruktur kommt also dem gesamten Schienenpersonenverkehr zugute. Aus diesen Gründen müssen zwischen den Verkehrsknoten Düsseldorf und Duisburg ein beziehungsweise zwei weitere Gleise für den RRX gebaut werden. Weitere Anpassungen der Infrastruktur gehen damit einher – hier ein Überblick:

### PFA 3.2a: Duisburg Schlenk–Duisburg Hbf

Der PFA 3.2a erstreckt sich vom Haltepunkt Duisburg Schlenk bis zur südlichen Einfahrt des Duisburger Hauptbahnhofs. Hier sind weitestgehend bereits fünf Gleise vorhanden. In diesem Bereich muss auf der Ostseite ein sechstes Gleis in die bestehende Infrastruktur integriert werden. Dabei sind auch Gleisverschiebungen bzw. -erweiterungen erforderlich, um beispielsweise die Einfahrt in



Im PFA 3.2a werden insgesamt 4,5 Kilometer Schallschutzwände gebaut (Symbolbild).

den Duisburger Hauptbahnhof zu optimieren. Durch diese Anpassung müssen auch Eisenbahnbrücken über Straßen umgebaut werden. Hier handelt es sich im Wesentlichen um die Bauwerke über die Wacholderstraße, den Sternbuschweg (B 8) und die Karl-Lehr-Straße. Zusätzlich dazu ist der Neubau von drei Kreuzungsbauwerken (Brücken, wo sich die Strecken in unterschiedlichen Höhen kreuzen) für einen reibungslosen Betrieb vorgesehen.

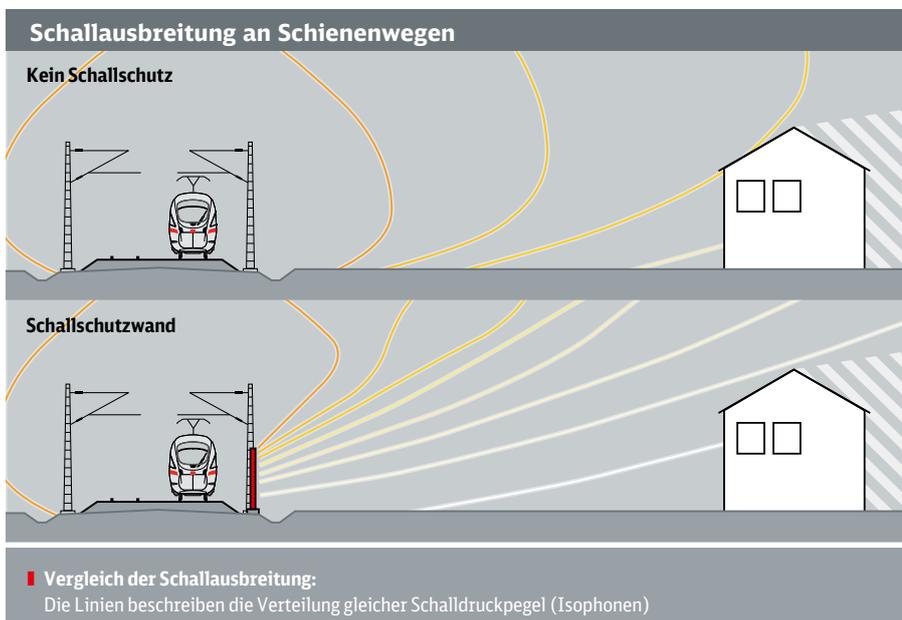
Darüber hinaus werden auch Maßnahmen getroffen, die eine bauzeitliche Umleitung des Regionalverkehrs und damit eine kürzere Bauzeit ermöglichen.

### Umleitungskonzept im PFA 3.2a

Die beschriebenen Baumaßnahmen erfordern langfristige Sperrungen des Hauptkorridors Duisburg–Düsseldorf. Der Regionalverkehr soll über eine bereits bestehende Güterverkehrsstrecke auf der östlichen Seite zwischen Düsseldorf und Duisburg umgeleitet werden. Damit der Duisburger Hauptbahnhof in beide Richtungen schneller angefahren werden kann, wird dieser Bereich über die Kurve Wedau zweigleisig erweitert. Dafür wird zum einen der bestehende Wedauer Tunnel umgebaut, zum anderen ist eine neue Verbindung in Richtung Duisburg Hauptbahnhof östlich der Fernbahngleise geplant.

### Schallschutz im PFA 3.2a

Zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ist im Ausbaubereich des PFA 3.2a eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz vorgesehen. Als aktive Maßnahmen werden Schallschutzwände mit einer Höhe zwischen zwei und maximal sechs Metern (in der Regel vier Meter) sowie das Besonders überwachte Gleis (BüG) eingesetzt. Dabei überprüft ein Schallmesszug den akustischen Zustand der Schienen. Wenn nötig werden die Oberflächen von einem Schienenschleifzug geglättet. Ergänzend kommen passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz, wie beispielsweise der Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftern.



Weitere Informationen unter  
[www.rheinuhrexpress.de](http://www.rheinuhrexpress.de)

### Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Großprojekte West  
Mercatorstr. 1  
47051 Duisburg  
Telefon: 0203 3017-2799  
E-Mail: [rrx@deutschebahn.com](mailto:rrx@deutschebahn.com)  
[www.rheinuhrexpress.de](http://www.rheinuhrexpress.de)

Foto:  
Lothar Mantel (S. 2)

Änderungen vorbehalten,  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand Oktober 2022