

# Rhein-Ruhr-Express (RRX)

## Planfeststellungsabschnitt 3.2a

### Duisburg Schlenk–Duisburg Hbf

## Geplante Infrastrukturmaßnahmen



Im Rahmen des Projekts RRX soll die Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg durchgängig auf sechs Gleise ausgebaut werden. Der Abschnitt Düsseldorf–Duisburg ist der am dichtesten befahrene Teilabschnitt im RRX-Kernkorridor. Durch den Bau der erweiterten Infrastruktur für den gesamten Schienenpersonenverkehr kann in diesem Bereich eine deutlich verbesserte und vor allem zuverlässigere Verkehrsleistung angeboten werden.

Zwischen Duisburg und Düsseldorf wird der Verkehr aufgrund des RRX sowie weiterer Verbindungen im Regionalverkehr (RE/RB) weiter zunehmen. Zukünftig soll es zwischen Düsseldorf und Duisburg acht Linien im Regionalverkehr pro Stunde geben. Darin sind die S-Bahnlinien noch nicht eingerechnet. Diese geplanten zusätzlichen Verkehre überschreiten die Kapazität der heute vier- beziehungsweise in Teilen schon vorhandenen fünfgleisigen Infrastruktur, die sich an ihrer Kapazitätsgrenze befindet. Dazu kommt, dass der RRX in einem reinen 15-Minuten-Takt verkehren soll, was zusätzliche Kapazitäten notwendig macht. Darüber hinaus kann durch die jeweils eigenen Gleise für Fern-, Regionalverkehr und S-Bahn die Betriebsqualität und die Pünktlichkeit deutlich verbessert werden. Aus diesen Gründen müssen zwischen den Verkehrsknoten Düsseldorf und Duisburg ein Gleis beziehungsweise zwei weitere Gleise für den RRX gebaut werden.



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

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

Der PFA 3.2a erstreckt sich vom Haltepunkt Duisburg Schlenk bis zum Duisburger Hauptbahnhof. Hier sind weitestgehend fünf Gleise vorhanden. In diesem Bereich muss ebenfalls ein sechstes Gleis in die bestehende Infrastruktur integriert werden. Dabei sind auch Anpassungen der bestehenden Gleise erforderlich, zum Beispiel um die Einfahrt in den Duisburger Hauptbahnhof zu optimieren. Durch diese Verschiebungen müssen Eisenbahnbrücken über Straßen umgebaut werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen

um die Brückenbauwerke über die Wacholderstraße, den Sternbuschweg (B 8) und die Karl-Lehr-Straße. Zusätzlich dazu ist der Neubau von zwei Kreuzungsbauwerken für einen reibungslosen Betrieb vorgesehen.

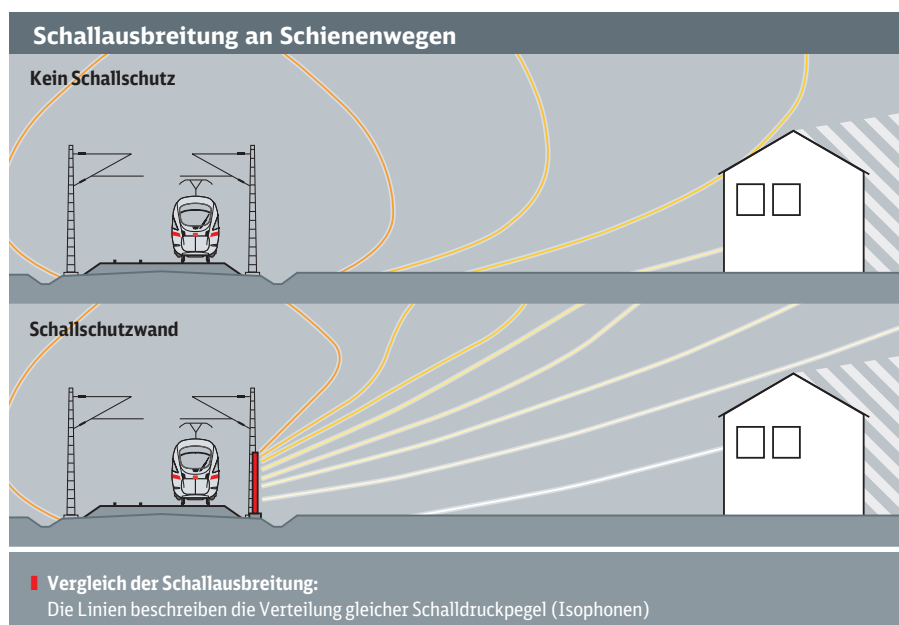
#### Schallschutz im PFA 3.2a

Im PFA 3.2a ist im Ausbaubereich zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz vorgesehen. Als aktive Maßnahmen werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 4,5 Kilometern und einer

Höhe zwischen zwei und sechs Metern (in der Regel vier Meter) sowie das Besonders überwachte Gleis (BüG) auf einer Strecke von rund 3,3 Kilometern 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. Rund 291 Gebäude weisen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz auf.

Zur Verbesserung der Lärmsituation wird auf der gesamten Länge der Baulücke das BüG auf vier Gleisen eingerichtet. Zudem wird an einigen Gebäuden die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen überprüft.

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



#### Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Großprojekte West  
Mülheimer Straße 50  
47057 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 Januar 2018