

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsabschnitt 2.1

Düsseldorf-Reisholz–Düsseldorf Wehrhahn

Geplante Infrastrukturmaßnahmen Landeshauptstadt Düsseldorf



Im Rahmen des Projektes RRX ist geplant, die Strecke zwischen Düsseldorf-Benrath und der Stadtgrenze Düsseldorf/Duisburg durchgängig auf sechs Gleise auszubauen.

Zwischen Köln und Benrath werden der RRX und der Fernverkehr auf einer gemeinsamen Strecke geführt. Zwischen Düsseldorf-Benrath und Duisburg Hauptbahnhof benötigen sie jedoch separate, eigene Gleise, damit der Fernverkehr den RRX überholen kann. Die Züge des Fernverkehrs sind schneller und halten an weniger Stationen als der RRX. Bisher teilen sich Regionalexpress und Fernverkehr die Gleise, wodurch sie sich heute im Verspätungsfall behindern und keine Überholungen möglich sind. Außerdem kann die Strecke keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen, da sie sich an ihrer Kapazitätsgrenze befindet.

Durch den Bau der erweiterten Infrastruktur kann im Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund eine deutlich verbesserte und vor allem zuverlässigere Verkehrsleistung angeboten werden. So verkehrt der RRX nach Ausbau der Infrastruktur in einem 15-Minuten-Takt, ergänzt um weitere Linien des Regionalverkehrs zwischen Düsseldorf und Duisburg.

Wesentliche Maßnahmen im Düsseldorfer Süden (PFA 2.0) sind neben dem sechsgleisigen Ausbau zwischen Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf Hauptbahnhof die hierfür nötige Aus- und Einfädung der beiden neuen Gleise für den RRX in Düsseldorf-Benrath sowie ein Kreuzungsbauwerk in Düsseldorf-Reisholz. Zwischen Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf Hauptbahnhof (PFA 2.1) wird der Ausbau fortgesetzt. Hier wird die vorhandene Infrastruktur so optimiert, dass im Bereich zwischen Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf Wehrhahn nur maximal ein zusätzliches Gleis errichtet wird.

Zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Düsseldorf Flughafen (PFA 3.0) gibt es bereits sechs Gleise, sodass hier nur kleinere Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind. Die wesentlichen Maßnahmen im Düsseldorfer Norden befinden sich daher zwischen Düsseldorf Flughafen und der Stadtgrenze Düsseldorf/Duisburg. Hier wird der Ausbau von vier auf sechs Gleise fortgeführt (PFA 3.0a und 3.1). In Düsseldorf-Kalkum ist darüber hinaus der Neubau eines Kreuzungsbauwerkes notwendig.

**PFA 2.1: Düsseldorf-Reisholz-
Düsseldorf Wehrhahn**

Zwischen der Kissinger Straße und dem Viernheimer Weg wird auf der Westseite der bestehenden Eisenbahntrasse ein neues Gleis für den RRX errichtet. Das nächstgelegene östliche Gleis, das heute als Gütergleis verwendet wird, kann durch eine Umverteilung der Verkehre zukünftig als zweites RRX-Gleis genutzt werden. Durch die Erweiterung der Infrastruktur werden Umbaumaßnahmen an den Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die Düssel, Karlsruher Straße und Darmstädter Straße erforderlich. Zudem muss der Haustertshofweg im Bereich zwischen der Düssel und der Karlsruher Straße verlegt werden.

Im weiteren Verlauf Richtung Düsseldorf Hauptbahnhof wird die S-Bahn-Strecke der Linie S1 angepasst. Die Rampen werden verkürzt, sodass sich die S-Bahn-Linien S1 und S6 zukünftig bis zum Abzweig der S1 zwei Gleise teilen können. Die dadurch frei werden zwei Gleise können vom RRX genutzt werden. Hierdurch kann auf den Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen und somit auf einen dauerhaften Eingriff in die angrenzenden Privatgrundstücke verzichtet werden. Die Höhenänderung der Gleise erfordert jedoch den Umbau der EÜ Seeheimer Weg.

In Höhe des Haltepunktes Oberbilk bis zur Emmastraße wird die bestehende Infrastruktur umgebaut, zusätzliche Gleise sind in diesem Bereich nicht erforderlich. Die Gleise müssen jedoch verschoben werden, um sie an die folgenden Abschnitte anzupassen.

Durch die Verschiebungen sind Anpassungen an der EÜ Siegburger Straße und der EÜ Emmastraße notwendig.

Zwischen der EÜ Emmastraße und der EÜ Oberbilk Allee ist wiederum die Erweiterung der bestehenden Eisenbahntrasse um ein zusätzliches Gleis auf der Westseite, sprich auf der Seite des Volksgartens, erforderlich. Als zweites Gleis kann das heute in die Abstellanlage führende Gleis genutzt werden.

Zwischen der EÜ Oberbilk Allee und Düsseldorf Hauptbahnhof sind lediglich Anpassungen der Bestandsinfrastruktur (Gleislageanpassungen, Einbau von Weichen etc.) geplant.

Bedingt durch den Ausbau für den RRX muss die stillgelegte Güterzugverbindung zwischen der Abzweigstelle Berg und dem Bahnhof Lierenfeld wieder dauerhaft in Betrieb genommen werden, um vor allem während der Bauzeit die lokalen Güterzüge auf dieser Strecke an die Güterzugstrecke anzubinden.

Am Düsseldorfer Hauptbahnhof hält der RRX zukünftig an Gleis 6 und 7. Dadurch rücken alle übrigen Bahnsteigbelegungen ein Gleis in Richtung Empfangsgebäude. Damit der Verkehr weiterhin problemlos abgewickelt werden kann, ist der Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs für die Züge der Strecke Wuppertal–Neuss notwendig. Der neue Bahnsteig wird als Hausbahnsteig direkt über eine Treppe an das Empfangsgebäude angebunden. Vom Nordtunnel ist der neue Bahnsteig sowohl per Treppe als auch barrierefrei mittels Aufzug erreichbar.

Um das neue Gleis der RRX-Strecke an die heutige Infrastruktur anzubinden, sind im nordwestlichen Bahnhofskopf, also in Richtung Duisburg, diverse Maßnahmen notwendig. So müssen die Weichenverbindungen umfangreich umgebaut werden. Darüber hinaus sind der Umbau der EÜ Erkrather Straße und die Erweiterung eines Kreuzungsbauwerkes nötig. Außerdem muss die Anbindung der Strecke von und nach Wuppertal angepasst werden.

Schallschutzmaßnahmen im PFA 2.1

Auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben wurden durch einen unabhängigen Gutachter im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen dimensioniert. Die abschließende Entscheidung über die erforderlichen Maßnahmen obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Im PFA 2.1 ist eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz vorgesehen. Als aktive Maßnahmen werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 10,3 Kilometern und einer Höhe zwischen 2 und 6 Metern (i. d. R. 4 Meter) sowie das Besonders überwachte Gleis (BüG) auf einer Länge von rund 8,5 Kilometern eingesetzt.

Dort, wo aktive Maßnahmen aus technischen, wirtschaftlichen oder auch topografischen Gründen nicht realisiert werden können oder ihre Wirkung nicht ausreicht, um die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte vollständig einzuhalten, kommt im PFA 2.1 ergänzend der passive Schallschutz zum Einsatz. Rund 370 Gebäude weisen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz auf.

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Großprojekte West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
Telefon: 0203 3017-2799
E-Mail: rrx@deutschebahn.com
www.rheinruhexpress.de

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand März 2019

Weitere Informationen zum Thema Schallschutz finden Sie in der Broschüre „Schallschutz an der Ausbaustrecke Rhein-Ruhr-Express“ und auf der Webseite www.rheinruhexpress.de.

