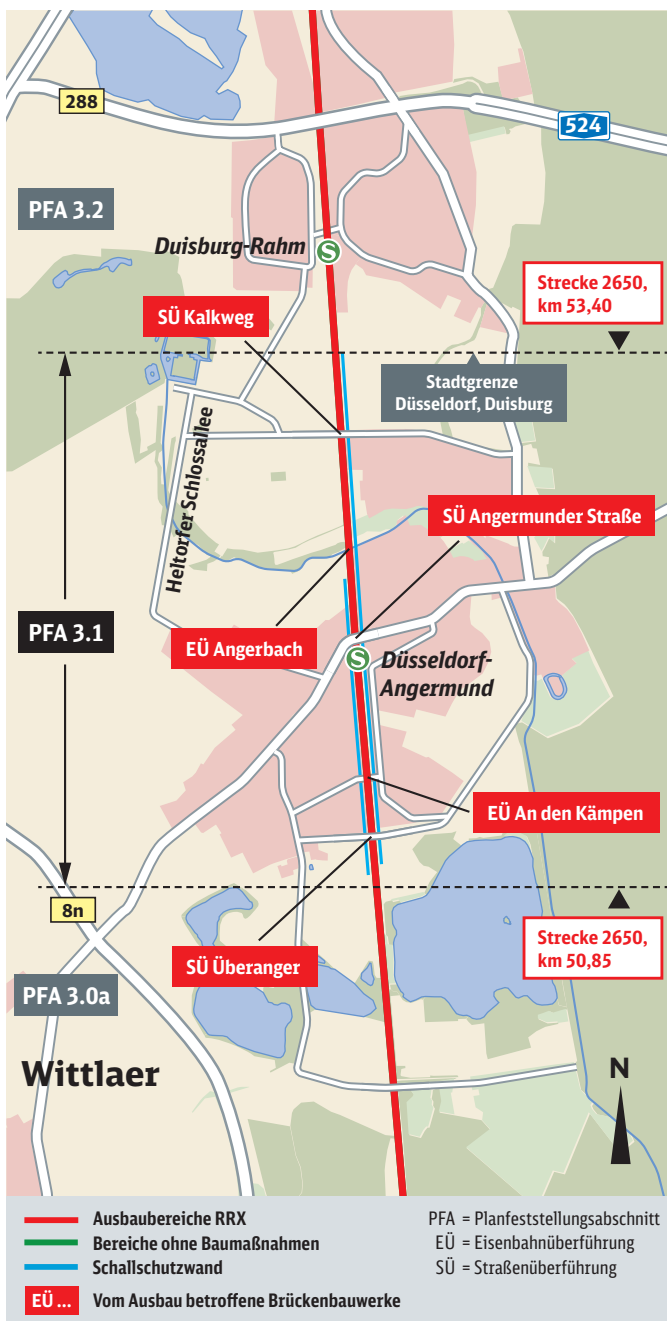


Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsabschnitt 3.1

Düsseldorf-Kalkum – Düsseldorf-Angermund

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 3.1: Düsseldorf-Kalkum- Düsseldorf-Angermund

Der PFA 3.1 beginnt an der Gemarkungsgrenze zwischen Düsseldorf-Kalkum und Düsseldorf-Angermund. Er endet an der Stadtgrenze Düsseldorf/Duisburg.

Der sechsgleisige Ausbau erfolgt in diesem Abschnitt durch den Neubau zweier Gleise auf der Westseite. Aufgrund des zusätzlichen Platzbedarfs für die zwei neuen Gleise müssen verschiedene Brückenbauwerke entlang der Strecke angepasst werden. Die Straßenüberführungen (SÜ) Überanger, Angermunder Straße und Kalkweg, die die jeweiligen Straßen über die Bahn führen, müssen verlängert werden, um die zwei neuen Gleise unter den Brücken herführen zu können. Gleiches gilt für die Eisenbahnüberführung (EÜ) An den Kämpfen (Fußgängerunterführung).

Die SÜ Angermunder Straße wird auf Verlangen der Landeshauptstadt Düsseldorf aufgeweitet und verbreitert. Dies ermöglicht der Stadt zum einen die Neugestaltung des Verkehrsraumes auf der Brücke und zum anderen den Neubau eines Weges vom Bahnhof zum Neubaugebiet Bilkrather Weg.

Aufgrund der Ausbaumaßnahmen muss der bestehende Bahnsteig für die S-Bahn in Richtung Westen versetzt werden. Die Infrastrukturerweiterung erfordert den Neubau der Personenunterführung. Diese wird mit optimier-



Die heutige Situation am Haltepunkt Angermund.

ten Abmessungen, die mit der Landeshauptstadt Düsseldorf einvernehmlich abgestimmt sind, neu errichtet. Darüber hinaus wird der S-Bahnhof Angermund barrierefrei ausgebaut.

Schallschutz im PFA 3.1

Auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben werden 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 3.1 ist eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz

vorgesehen. Als aktive Maßnahmen sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 3.800 Metern und einer Höhe von fünf Metern sowie das Besonders überwachte Gleis (BüG) auf einer Länge von rund 2.500 Metern geplant.

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 3.1 ergänzend der passive Schallschutz zum Einsatz.

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



Haltepunkt Angermund: Blick Richtung Norden.

Impressum

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

Fotos:
Deutsche Bahn AG/Erhard Hehl (S. 2 oben),
Michael Kolle (S. 2 unten)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Oktober 2020