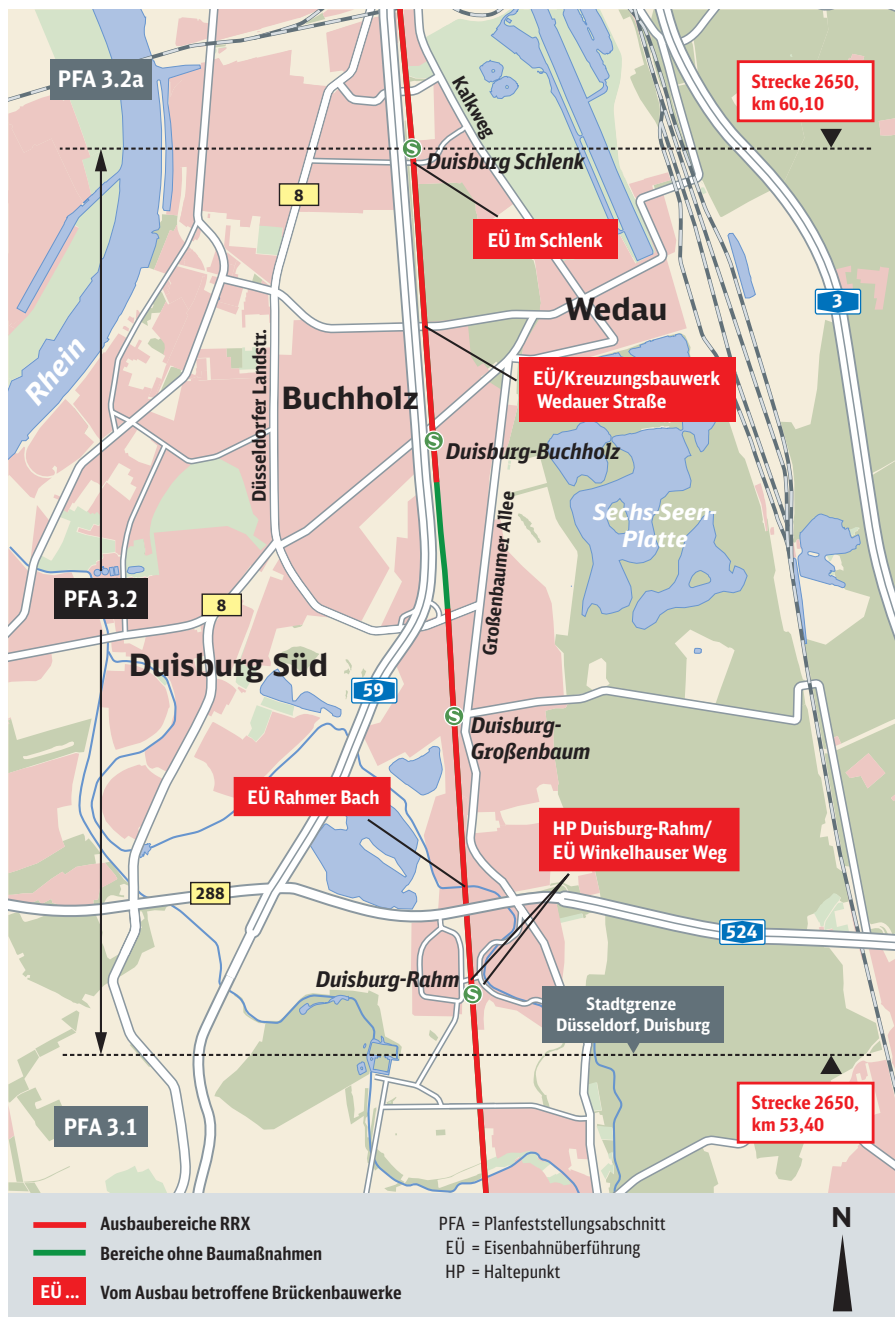


Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsabschnitt 3.2

Düsseldorf-Angermund–Duisburg Schlenk

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.

PFA 3.2: Düsseldorf-Angermund- Duisburg Schlenk

Als wesentliche Baumaßnahme im PFA 3.2 ist der Neubau zweier Gleise auf der Westseite der bestehenden vier Gleise geplant. Der sechsgleisige Ausbau wird aus Richtung Düsseldorf bis zum Haltepunkt Duisburg-Großenbaum fortgesetzt. Weitere Maßnahmen sind zwischen Duisburg-Großenbaum und Duisburg-Buchholz nicht erforderlich, da die Strecke bereits sechsgleisig ausgebaut ist. Im Anschluss zwischen Duisburg-Buchholz und Duisburg Schlenk ist die Strecke heute fünfgleisig. Hier wird ein sechstes Gleis in die bestehende Infrastruktur eingefügt. Dabei sind auch Anpassungen der bestehenden Gleise erforderlich, um möglichst geringe Flächen zusätzlich zu beanspruchen. Auch einige Brückenbauwerke werden erweitert. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Brückenbauwerke über den Winkelhauser Weg, Rahmer Bach, der Wedauer Straße und der Straße Im Schlenk.

Schallschutz im PFA 3.2

Im PFA 3.2 ist im Ausbaubereich eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz vorgesehen. Als aktive Maßnahmen werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 6,2 Kilometern und einer Höhe zwischen vier und sechs Metern



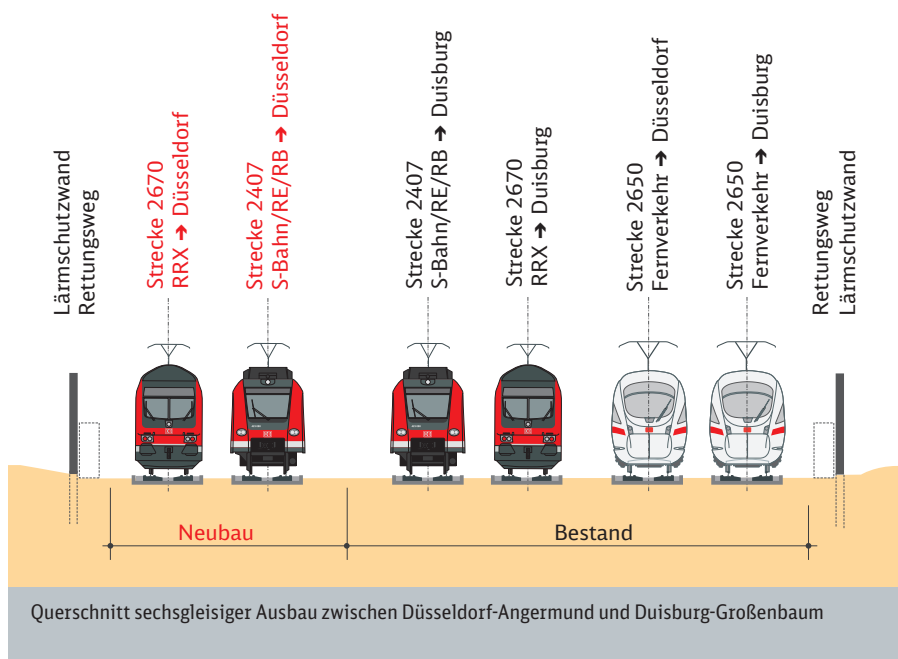
Besonders überwachtes Gleis: Ein Schleifzug glättet die Schienen.

sowie das Besonders überwachte Gleis (BüG) auf einer Länge von rund 7,5 Kilometern eingesetzt. Beim BüG überprüft ein Schallmesszug regelmäßig den akustischen Zustand der Schiene. Liegen die Messwerte über dem definierten Lärmpegel, werden die Schienoberflächen mit einem Schienenschleifzug geglättet.

Dort, wo aktive Maßnahmen aus technischen, wirtschaftlichen oder auch topografischen Gründen nicht realisiert werden können oder ihre Wirkung nicht ausreicht, um die ge-

setzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte vollständig einzuhalten, kommen im PFA 3.2 ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz, zum Beispiel schallgedämmte Fenster. Im PFA 3.2 haben rund 414 Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

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



Weitere Informationen unter
www.rheinruhexpress.de

Impressum

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

Foto:
Deutsche Bahn AG/Claus Weber (S. 2)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Januar 2018