

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsbereich 5: Stadtgebiete Essen und Bochum

Das Projekt im Überblick

Ziele des RRX

Vorteile für Reisende und Pendler

Grundlagen der Planung

Geplante Infrastrukturmaßnahmen

Schallschutz

Die Basis der Zukunft. DB Netze.



Das Projekt im Überblick

Die Rhein-Ruhr-Region ist die bevölkerungsreichste Metropolregion Deutschlands und zählt zu den fünf größten Ballungsräumen Europas. Aufgrund der dichten Besiedlung und der Lage im zentralen europäischen Wirtschaftsraum ist Rhein-Ruhr auch ein herausragender Verkehrsknotenpunkt: Täglich bewegen sich hunderttausende Reisende und Pendler in Nordrhein-Westfalen. Auf das gesamte Jahr betrachtet sind rund 500 Millionen Menschen pro Jahr auf dem Schienenverkehrsnetz des einwohnerstärksten deutschen Bundeslandes unterwegs. Und das bei steigender Tendenz, denn das Bedürfnis nach Mobilität und somit auch das Verkehrsaufkommen steigen von Jahr zu Jahr.

Trotz der hohen Nachfrage können heute auf der Kernstrecke von Köln nach Dortmund nur wenige Direktverbindungen angeboten werden. Das heutige Regionalverkehrsangebot basiert auf Einzellinien im Stundentakt, die untereinander nicht vertaktet sind.

Hier bietet sich der Schienenverkehr der Zukunft mit einem intelligenten Verkehrskonzept als Lösung an: der Rhein-Ruhr-Express (RRX).

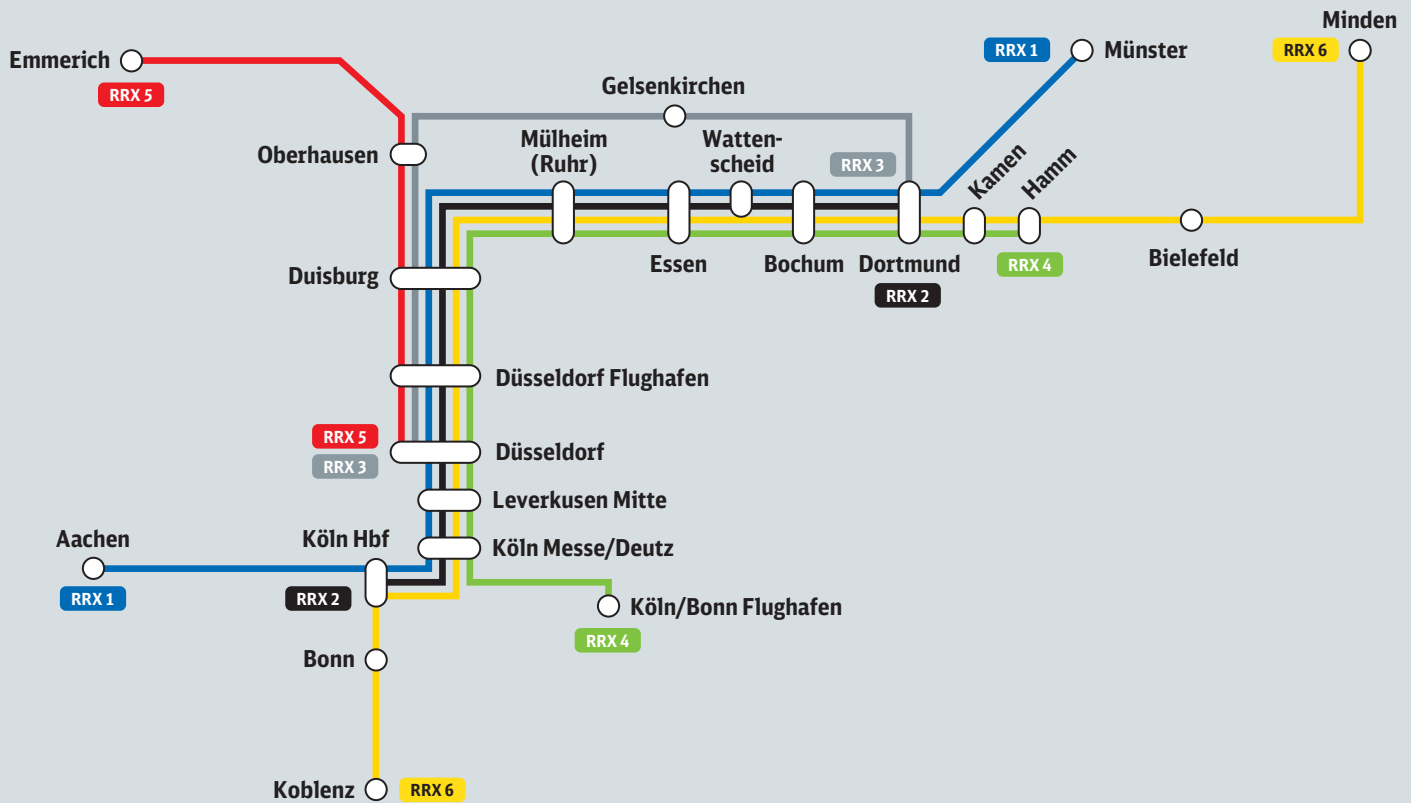
Das für Nordrhein-Westfalen bedeutendste Infrastrukturprojekt für Zuwachs im schienengebundenen Personenverkehr sieht vor, die Metropolregion mit sechs Linien des RRX zu vernetzen. Kernstrecke ist dabei die Achse Köln–Düsseldorf–Duisburg–Essen–Dortmund.

Aufgrund der überregionalen Bedeutung des Projekts ist eine Förderung mit Mitteln des Bundes vorgesehen.

Das Konzept des RRX berücksichtigt den integralen Taktfahrplan von Nordrhein-Westfalen und ermöglicht die von den Verkehrsverbänden in NRW vorgesehene Taktverdichtung im Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund: Künftig wird hier alle 15 Minuten ein RRX für die Passagiere verkehren.



Insgesamt sechs RRX-Linien verbinden zukünftig die Metropolregion Rhein-Ruhr.



Linienkonzept des Rhein-Ruhr-Express

Ziele des RRX: Taktverdichtung auf der Rhein-Ruhr-Achse

Eine deutliche Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonenverkehr in der Metropolregion Rhein-Ruhr ist vorrangiges Ziel des RRX. Qualitativ soll das neue Schienenverkehrsprodukt zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und dem Regionalexpress (RE) angesiedelt sein.

Das leistungsfähige Verkehrsangebot soll weitgehend ohne Beeinträchtigungen durch andere Zugsysteme verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden.

Neues Verkehrskonzept

Für den RRX wurde daher ein Bedienungskonzept mit sechs Linien entwickelt, die jeweils im Stundentakt verkehren und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometer pro Stunde erreichen. Auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln sind vier durchgehende RRX-Verbindungen zu einem 15-Minuten-Takt gebündelt. Von den Endpunkten der einzelnen Linien außerhalb des Kernnetzes sind umsteigefreie Verbindungen von fast allen Landesteilen zur Rhein-Ruhr-Achse möglich.

Komplettiert wird das RRX-Konzept durch die im Stundentakt eingebun-

denen Strecken Düsseldorf–Duisburg–Oberhausen–Emmerich (heute RE 5) und Düsseldorf–Duisburg–Gelsenkirchen–Dortmund (heute RE 3). Die Halte außerhalb der Kernstrecke (Außenäste) des Rhein-Ruhr-Express lehnen sich an die Stationshalte der heutigen Regional-Express-Linien an. Lediglich zwischen Oberhausen und Emmerich sowie zwischen Dortmund und Hamm sind für einzelne Stationen Änderungen vorgesehen.

Eine Besonderheit stellt Wattenscheid dar: Als Kompensation für den Wegfall der heutigen Halte der Linien RE 16/RB 40 wird der RRX hier zwei Mal in der Stunde halten.



Der Düsseldorfer Flughafen ist einer von zahlreichen RRX-Halten.

Vorteile für Reisende und Pendler

Dank des Verkehrskonzepts des RRX profitieren die Fahrgäste künftig von attraktiveren Verbindungen zwischen den Zentren ihrer Region: Die Taktverdichtung bewirkt eine deutliche Angebotsverbesserung. So fahren die Züge des RRX zwischen Köln und Dortmund im 15-Minuten-Takt. Durch die dichtere Zugfolge wird auch die Kapazität der Züge ausreichend gesteigert. Weitere Vorteile sind die bessere Vernetzung mit anderen Verkehren sowie eine höhere Anzahl von Direktverbindungen bis in alle Landesteile des Landes NRW.

Die heutigen Fernverkehrshalte Köln/Bonn Flughafen, Köln Hbf, Köln Messe/Deutz, Düsseldorf Hbf, Düsseldorf Flughafen, Duisburg Hbf, Essen Hbf, Bochum Hbf und Dortmund Hbf sind

als RRX-Halte vorgesehen. Darüber hinaus wird der RRX im Kernbereich auch in Leverkusen Mitte und Mülheim (Ruhr) halten.

Premium-Angebot ohne Aufpreis

Schneller, komfortabler und mehr Verbindungen – das alles soll es nach den Planungen ohne Aufpreis zu den Tarifen des Nahverkehrs geben.



Zwischen Köln und Dortmund verkehren die Züge des RRX im 15-Minuten-Takt.



Grundlagen der Planung

Das Projekt Rhein-Ruhr-Express ist eine betrieblich notwendige und verkehrspolitisch gewünschte Maßnahme. Aufgrund seiner überregionalen Bedeutung ist der RRX ein Bedarfsplanvorhaben und wird im Wesentlichen mit Mitteln des Bundes gefördert. Mit dem „Bedarfsplan Schiene“ legt der Bund den Infrastrukturbedarf fest, dessen Realisierung für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens erforderlich ist.

Bauherren für die Infrastrukturmaßnahmen des Projekts sind die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH, die vom Bund mit der Umsetzung beauftragt wurden. Planung und Realisierung der notwendigen Baumaßnahmen liegen in der Verantwortung der DB ProjektBau GmbH.

Planfeststellungsverfahren

Mit dem in den Paragraphen 18ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) gesetzlich vorgesehenen förmlichen Verwaltungsverfahren der Planfeststellung werden alle rechtlich relevanten Aspekte überprüft. Dabei werden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abgewogen und auch die Einwendungen von Betroffenen geprüft.

Die Deutsche Bahn erstellt als sogenannte Vorhabenträgerin die Unterlagen für die einzelnen Planfeststellungsanträge und reicht diese beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Das EBA ist die zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde.

Das EBA erlässt die am Ende der Verfahren stehenden Planfeststellungsbeschlüsse, welche die öffentlich-rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens regeln. Zuvor werden jedoch durch die Bezirksregierungen Köln, Düsseldorf und Arnsberg die Anhörungsverfahren und die sich daran anschließenden Erörterungstermine durchgeführt, in denen Verfahrensbeteiligte und Betroffene Gelegenheit haben, Stellung zu den Planungen zu nehmen.

Aufgrund der Streckenlänge und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse wird das Projekt in sechs Planfeststellungsbereiche und weiter in insgesamt 13 Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Die Anfangs- und Endpunkte der einzelnen Planfeststellungsabschnitte orientieren sich an den kommunalen Grenzen der beteiligten Städte und Kommunen bzw. Landkreise. Diese Aufteilung ist bei Eisenbahnvorhaben üblich: Sie schafft überschaubarere Abschnitte und entsprechend übersichtlichere Planfeststellungsunterlagen.

Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens

- ▼ **DB (Vorhabenträgerin) erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag**
- ▼ **Antrag wird beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht** (= Beginn des Verfahrens nach Vollständigkeitsprüfung)
- ▼ **Anhörungsverfahren durch die zuständige Behörde** (Regierungspräsidium oder Bezirksregierung)
 - Öffentliche Auslegung der Unterlagen für einen Monat (Beginn der Veränderungssperre)
 - Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden (bis zu zwei Wochen nach Auslegung)
 - Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange (bis zu zwei Monate nach Auslegung)
 - Erwiderungen zu den Einwendungen und Stellungnahme durch die DB
 - Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, DB
 - Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde
- ▼ **Eisenbahn-Bundesamt prüft alle Sachverhalte**
- ▶ **Eisenbahn-Bundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss** (Zustellung und Offenlage der Unterlagen bei der Anhörungsbehörde)

Nordrhein-Westfalen



PFB 1: Köln-Langenfeld

- PFA 1.1: Köln-Mülheim Gbf-Köln-Stammheim
- PFA 1.2: Leverkusen Chempark (ehem. Bayerwerk)-Leverkusen-Küppersteg
- PFA 1.3: Leverkusen-Rheindorf-Langenfeld-Berghausen

PFB 2: Langenfeld-Düsseldorf

- PFA 2.0: Düsseldorf-Hellerhof-Düsseldorf-Reisholz
- PFA 2.1: Düsseldorf-Reisholz-Düsseldorf Wehrhahn

PFB 3: Düsseldorf-Duisburg

- PFA 3.0: Düsseldorf Wehrhahn-Düsseldorf-Unterrath
- PFA 3.1: Düsseldorf-Unterrath-Düsseldorf-Angermund
- PFA 3.2: Düsseldorf-Angermund-Duisburg Hbf
- PFA 3.3: Duisburg Hbf-Abzw. Duisburg Kaiserberg

PFB 4: Mülheim (Ruhr)

- PFA 4.0: Mülheim (Ruhr)-Styrum-Mülheim (Ruhr)-Heißen

PFB 5: Essen-Bochum

- PFA 5a: Stadtgebiet Essen
- PFA 5b: Stadtgebiet Bochum

PFB 6: Dortmund




- PFA 6.0: Stadtgrenze Bochum/Dortmund-Dortmund Betriebsbahnhof

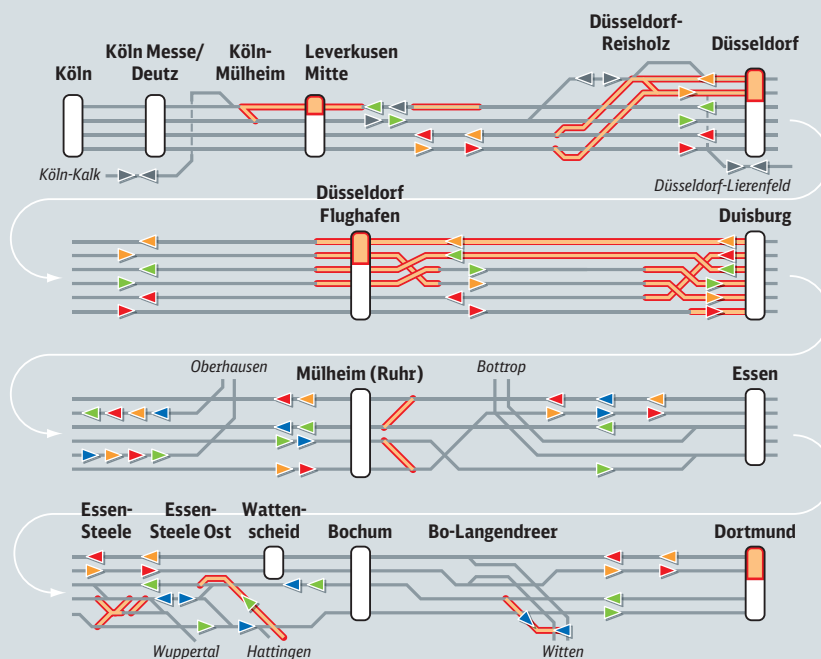
Die Planfeststellungsbereiche 1-6

Ausbaumaßnahmen Rhein-Ruhr-Express

- **Knoten Köln bis Duisburg:**
Vier- bzw. sechsgleisiger Ausbau
- **Duisburg bis Dortmund:**
Punktuellen Maßnahmen
- **Knoten Dortmund:** Umfangreiche
Spurplananpassungen

Zeichenerklärung

-  Ausbaubereiche
(Verzicht auf Details)
-  Fernverkehr
-  Rhein-Ruhr-Express
-  Regionalverkehr
-  S-Bahn
-  Güterzüge



Geplante Infrastrukturmaßnahmen

Die Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) sowie der Betrieb der verbleibenden Nahverkehrslinien und des Fernverkehrs erfordern einen umfangreichen Aus- und Umbau der Schieneninfrastruktur. Durch das Projekt wird die Strecke zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz durchgängig auf vier Gleise vervollständigt; im Anschluss erfolgt ein sechsgleisiger Ausbau von Düsseldorf-Reisholz bis Duisburg Hbf. Weitere Maßnahmen des RRX sind punktuelle Arbeiten im Bereich zwischen Duisburg und Dortmund sowie der umfangreiche Umbau der Gleisinfrastruktur im Knoten Dortmund Hbf.

Planfeststellungsbereich (PFB) 5

Der PFB 5 ist nach dem PFB 1 (Köln-Langfeld) und dem PFB 4 (Mülheim (Ruhr)) der dritte Bereich, für den die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurden.

Auf den Fernbahngleisen zwischen Essen und Bochum käme es durch den RRX zu Kapazitätsengpässen, wenn dort weiterhin die heutigen Züge der Regionalexpresslinie (RE) 16 (Siegen-Essen) und der Regionalbahn (RB) 40 (Hagen-Bochum-Essen) verkehren würden. Für eine Inbetriebnahme des RRX ist es daher erforderlich, diese Linien zwischen Essen Hbf und Bochum-Langendreer auf die S-Bahnstrecke zu verlagern. Dafür ist der Neubau von zwei Verbindungskurven und eines Kreuzungsbauwerks erforderlich. Durch diese Verlagerung und kleinen Anpassungen der Infrastruktur auf den Fernbahngleisen, wie beispielsweise der Einbau von zusätzlichen Weichen im Bereich Bochum Hbf, kann der RRX gemeinsam mit den Fernverkehrszügen auf den Fernbahngleisen verkehren, ohne dass zwei zusätzliche durchgehende Gleise gebaut werden müssen. Hierdurch wird nicht nur eine Kosteneinsparung erzielt, sondern ebenfalls der Eingriff in die Umwelt und die angrenzenden Flächen deutlich minimiert.

Die genannte Verlagerung führt auch zu einer Veränderung der Halte dieser Linien. Zwischen Essen und Bochum-Langendreer halten der RE 16 und die RB 40 daher künftig zusätzlich in Essen-Steele (RB 40), Wattenscheid-Höntrop (RE 16 und RB 40) und gegebenenfalls in Bochum-Langendreer (RB 40). Der Halt in Essen-Kray Süd, an dem heute die RB 40 hält, kann nicht mehr bedient werden. Da durch die Verlagerung der Verkehre auf die S-Bahn der Bahnhof Wattenscheid nicht mehr durch den RE 16 und die RB 40 bedient wird, erhält der Bahnhof Wattenscheid als Kompensation einen halbstündlichen Halt durch den RRX.

Der PFB 5 ist in zwei Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt. Der PFA 5a liegt im Gebiet der Stadt Essen und der PFA 5b im Stadtgebiet Bochum. Die Maßnahmen in den beiden Abschnitten werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.



Der Planfeststellungsbereich 5 erstreckt sich über die Stadtgebiete Essen (PFA 5a) und Bochum (PFA 5b).

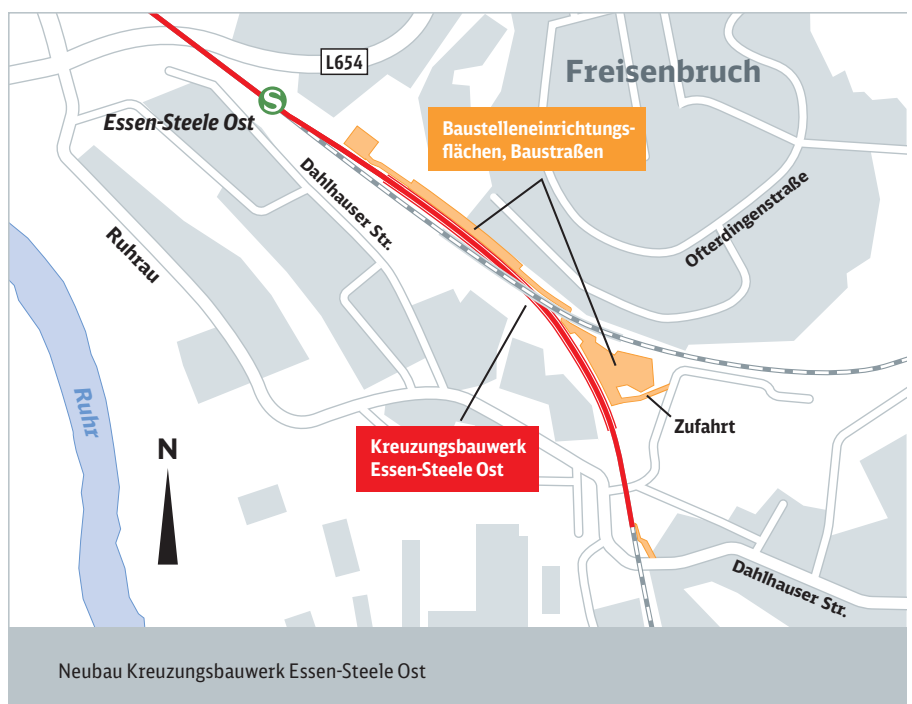
Planfeststellungsabschnitt 5a

Der Planfeststellungsabschnitt 5a verläuft zwischen der Stadtgrenze zu Mülheim (Ruhr) und der Stadtgrenze zu Bochum quer durch das Stadtgebiet Essen. Auf den heutigen Ferngleisen wird in diesem Abschnitt eine sogenannte Blockverdichtung durchgeführt. Das bedeutet, dass der Abstand zwischen den Signalen, in der Fachsprache „Block“ genannt, welcher den Abstand zwischen zwei Zügen vorgibt, durch zusätzliche Signale verkürzt wird. Diese Maßnahme führt dazu, dass mehr Züge auf diesem Streckenabschnitt fahren können.

Im Bereich zwischen Essen Hbf und Essen-Steele ist der Neubau einer eingleisigen Verbindungskurve nötig, so dass die Züge, die in Essen auf Gleis 9 beginnen oder enden, direkt auf die Gleise der S-Bahn wechseln können. Diese neue Verbindung wird in Essen-Steele an den Bahnhof angebunden und erfordert die Veränderung einiger Weichen und Signale im Bahnhof Essen-Steele. Zudem werden in Essen-Steele die Bahnsteige geringfügig in Richtung Essen verschoben. Im Bereich des Bahnhofs Essen-Steele Ost ist als zweite größere Maßnahme ein

Kreuzungsbauwerk geplant. Dadurch können die Züge der Linien S1 und S3 kreuzen, ohne sich gegenseitig zu behindern. Umbaumaßnahmen an den Bahnsteigen in Essen-Steele Ost sind nicht erforderlich. Neben den beschriebenen

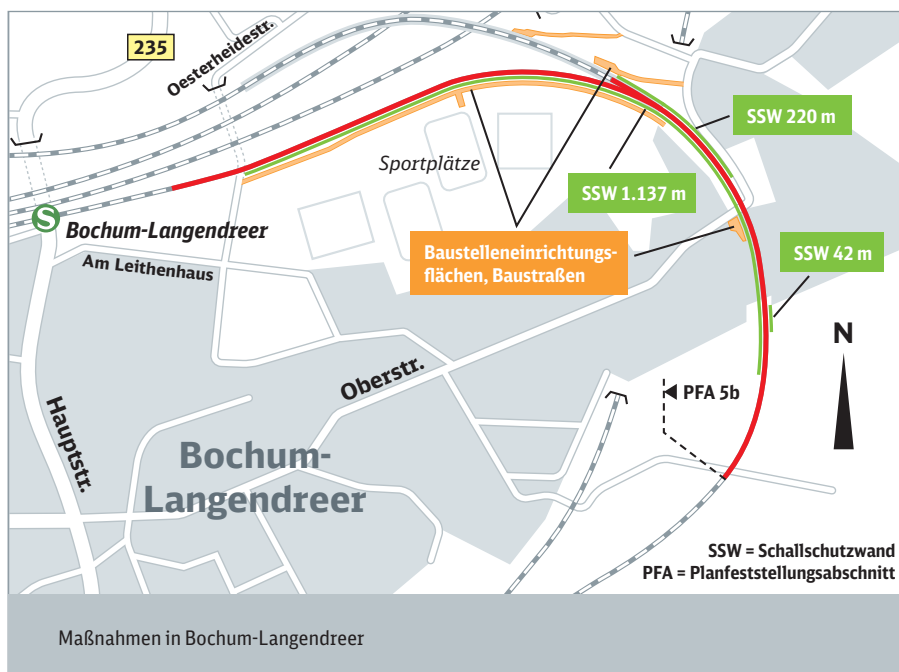
Baumaßnahmen werden zudem geringe Umbauarbeiten an Weichen, an der Leit- und Sicherungstechnik, an der Oberleitung, an der Entwässerung und an der Stromversorgung der Strecke umgesetzt.





Planfeststellungsabschnitt 5b

Der Planfeststellungsabschnitt 5b verläuft zwischen der Stadtgrenze zu Essen und der Stadtgrenze zu Dortmund quer durch das Stadtgebiet Bochum. Auch in diesem Planfeststellungsabschnitt ist zwischen Essen und Dortmund sowie zwischen Bochum-Langendreer und Witten eine Blockverdichtung geplant. Im Bereich des Bochumer Hauptbahnhofs sind geringe Umbaumaßnahmen erforderlich, um die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten in den Bahnhof anheben zu können. Aktuell nutzen die Züge der RE-Linien und des Fernverkehrs in Bochum vor allem die Gleise 3 und 5, da die Gleise 4 und 6 aufgrund einer begrenzten Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit in den Bahnhof weniger geeignet sind. Um die zusätzlichen Züge des RRR in den Fahrplan zu integrieren, ist in Bochum jedoch die Nutzung der Gleise 3 bis 6 bei voller Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit erforderlich. Hierfür sind Anpassungen an Weichen und an der Signaltechnik nötig. Da das Verschieben der Signale dazu führt, dass sich die nutzbare Länge des Bahnsteigs 2 verkürzt, muss der Bahnsteig um rund 60 Meter in Richtung Dortmund verlängert werden. Hierdurch wird der



Neubau einer Bahnsteigbrücke über die Wittener Straße notwendig, so dass diese baulich verändert werden muss.

Zur störungsfreien Abwicklung des Verkehrs in Bochum-Langendreer ist eine weitere bauliche Maßnahme in Form einer Verbindungskurve zwischen der S-Bahn auf der Strecke von Bochum nach Dortmund und der Strecke von Dortmund nach Hagen erforderlich.

Im Anschluss an die Verbindungskurve muss das Gleis in Richtung Witten etwas versetzt werden. Neben den beschriebenen Baumaßnahmen sind noch diverse Umbauarbeiten an Weichen, Stützwänden, an der Leit- und Sicherungstechnik, an der Oberleitung, an der Entwässerung und an der Stromversorgung der Strecke erforderlich. Zudem sind Anpassungsarbeiten an der Eisenbahnbrücke über die Oberstraße nötig.

Schallschutzwände reduzieren den Lärm direkt an der Quelle.



Schallschutz

Neben einer leistungsfähigen Infrastruktur ist eine leise Bahn – mit hoher Akzeptanz bei den Anwohnern – entscheidend für die Zukunft des Verkehrsträgers Schiene. Die Deutsche Bahn ist sich ihrer Verantwortung im Hinblick auf den Schallschutz bewusst und arbeitet intensiv daran, Lärmemissionen zu minimieren. Sie hat sich das anspruchsvolle Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm von 2000 bis 2020 zu halbieren.

Lärmvorsorge bei Ausbau- und Neubaustrecken

Bei Ausbau- und Neubaustrecken wie dem Projekt RRX kommen die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zur Anwendung („Lärmvorsorge“). In Paragraph 41 heißt es, „dass beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden dürfen, die nach dem Stand der Technik ver-

meidbar sind“. Von diesem Grundsatz kann nur dann abgewichen werden, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Mit den geplanten Maßnahmen zur Lärmvorsorge erfüllt die Bahn die gültigen gesetzlichen Bestimmungen des Schallschutzes.

Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen

Die Vorkehrungen zum Schallschutz sehen eine Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vor. Aktiv nennt man Maßnahmen, die direkt an den Verkehrswegen liegen. Beispiele hierfür sind Schallschutzwände und das Besonders überwachte Gleis (BüG).

Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV

Anlagen und Gebiete	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser Schulen Kurheime Altenheime	57	47
Reine Wohngebiete Allgemeine Wohngebiete Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete Dorfgebiete Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Passive Maßnahmen sind dagegen schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftern. Grundsätzlich besteht ein Vorrang der aktiven vor den passiven Maßnahmen. In einem Schallgutachten – von unabhängigen Gutachtern erstellt – werden die Schallimmissionswerte und die Veränderung durch die Baumaßnahme errechnet. Dabei basieren die Berechnungen auf den aktuellen Verkehrsprognosen, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegen. Die Prognose der Zugzahlen, die relevant für die Dimensionierung des Schallschutzes sind, bezieht sich auf das Jahr 2025. Die in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte sind für die Bemessung der Schallschutzmaßnahmen verbindlich.

Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 5a

Im Planfeststellungsabschnitt 5a können entlang des Ausbaubereichs die Immissionsgrenzwerte an einigen Gebäuden nicht eingehalten werden. Da dies jedoch nur eine geringe Anzahl betrifft, werden keine aktiven, sondern passive Schallschutzmaßnahmen an den entsprechenden Gebäuden umgesetzt. Aktive Maßnahmen sind aufgrund der Verhältnismäßigkeit hier zu aufwändig und wirtschaftlich nicht vertretbar.

In den Bereichen des PFA 5a, in denen keine Baumaßnahmen stattfinden (sogenannte Baulücke), besteht kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge. Dennoch wurde dieser Bereich schalltechnisch untersucht und Maßnahmen vorgesehen. Eine ist das sogenannte Besonders überwachte Gleis (BüG), bei dem ein Schallmesszug regelmäßig den Zustand der Schienenoberfläche auf ihren akustisch relevanten Zustand überprüft. Überschreiten die gemessenen Werte die Vorgaben, wird die Oberfläche der Schienenköpfe geschliffen. So wird eine dauerhafte Lärmreduktion von 3 dB(A) erzielt. Außer-



Besonders überwacht Gleis: der Schienenschleifzug im Einsatz

dem wird an den Gebäuden, bei denen die Schwellenwerte überschritten werden, die Umsetzung passiver Maßnahmen geprüft.

Darüber hinaus sind im Essener Stadtgebiet im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ mehrere Schallschutzwände geplant und teilweise bereits im Bau sowie die Umsetzung passiver Maßnahmen in Planung.

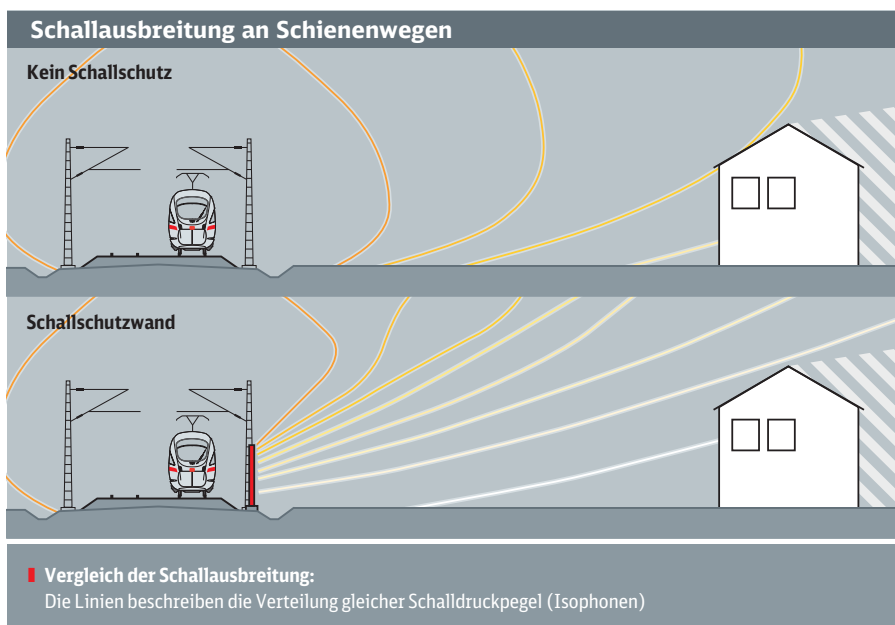
Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 5b

Im Planfeststellungsabschnitt 5b ist im Ausbaubereich Bochum-Langendreer eine Erhöhung der bestehenden Schallschutzwände auf bis zu 4 Metern sowie eine Verlängerung dieser Schallschutz-

wände, die sich rechts und links neben der Bahnstrecke befinden, geplant. Die verbleibenden Gebäude, die durch diese Maßnahme nicht ausreichend geschützt werden können, haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz.

In der Baulücke des PFA 5b sind, analog zum PFA 5a, ebenfalls der Einsatz des BüG und die Überprüfung auf passiven Schallschutz geplant.

Entlang der im PFA 5b betrachteten Strecken wurden durch das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ in den Jahren 2013 und 2014 insgesamt drei Schallschutzwände errichtet. Darüber hinaus ist die Umsetzung passiver Maßnahmen in Planung.



Impressum

Herausgeber:
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Königsberger Allee 28
47058 Duisburg
Telefon: 0203 3017-2799
E-Mail: [dbprojektbau-west@
deutschebahn.com](mailto:dbprojektbau-west@deutschebahn.com)
www.deutschebahn.com

Fotos:
Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen/www.rrx.de
(S.2, S. 4 oben), Kai Michael Neuhold –
Fotolia (S. 4 unten), Dirk Freder – iStock
(S. 5 links), Lothar Mantel (S. 5 rechts,
S. 10), Tibor Gugau (S. 11)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: August 2014