

The background image shows a construction site for a railway. A blue excavator is in the foreground, working on a pile of rubble and debris. In the background, a high-speed train (TGV) is visible on the tracks. The train has a grey body with orange accents and the 'RRX' logo. The scene is set against a backdrop of trees with autumn foliage and a clear sky.

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

**Infrastrukturausbau für einen deutlich attraktiveren
Nahverkehr in NRW**



Die bestehende Bahninfrastruktur hat ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Der Ausbau ist dringend notwendig.

Ausbau der Infrastruktur für einen dichteren Takt

Die vielfältigen Verflechtungen zwischen den Städten der dicht besiedelten Rhein-Ruhr-Region mit anderen Teilen Nordrhein-Westfalens bringen ein hohes Verkehrsaufkommen mit sich. Gute Gründe sprechen dafür, möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern: Umweltschutz durch weniger Abgase, weniger Staus auf den Straßen und weniger Flächenbedarf für das Parken in den Innenstädten sind nur einige davon. Voraussetzung dafür ist ein attraktives Angebot im Schienenpersonenverkehr mit modernen Zügen, umsteigefreien Direktverbindungen und enger Taktung. Dies soll mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) verwirklicht werden.

Wo heute auf dem Kernkorridor von Köln nach Dortmund stündlich nur zwei Direktverbindungen im Regionalverkehr verkehren, fährt zukünftig jede Viertelstunde ein RRX über die Rhein-Ruhr-Achse. Im Abschnitt zwischen Düsseldorf und Duisburg wird es dann sogar sieben Linien pro Stunde geben. Mit der heutigen Infrastruktur sind zusätzliche Zugfahrten nicht möglich. Die Strecke Köln-Dortmund ist bereits so hoch belastet, dass sie keinen weiteren Verkehr mehr aufnehmen kann. Schon heute führt die extreme Auslastung immer wieder zu Problemen. Am Ausbau der Bahninfrastruktur führt deshalb kein Weg vorbei.

Das Zielkonzept des RRX sieht vor, die Rhein-Ruhr-Region mit sieben RRX-Linien besser zu vernetzen. Kernstrecke ist dabei die Achse Köln-Düsseldorf-Duisburg-Essen-Dortmund. Von den Endpunkten der einzelnen Linien außerhalb des Kernkorridors werden umsteigefreie Verbindungen von fast allen Landesteilen zur Rhein-Ruhr-Achse möglich. Auf den sogenannten „Außenästen“ verkehrt der RRX in einem 60-Minuten-Takt. Die Haltepunkte an den Außenästen lehnen sich an die heutigen Regional-Express-Linien an. Aufgrund der überregionalen Bedeutung des Projekts erfolgt die Förderung mit Mitteln des Bundes.



*halbständiger Takt vorgesehen

Die Linien der **Außenäste des RRX** (s. Karte) lehnen sich mit ihren Haltepunkten an den heutigen Regionalexpress-Linien an. Lediglich zwischen Oberhausen und Emmerich sowie zwischen Dortmund und Hamm sind für einzelne Stationen Änderungen vorgesehen. Eine Besonderheit gibt es in Wattenscheid: Da die Linien RE16 und RB40 diesen Haltepunkt künftig nicht mehr anfahren, wird der RRX stattdessen hier zwei Mal in der Stunde halten.

Das vollständige RRX-Verkehrskonzept mit dem geplanten 15-Minuten-Takt kann erst mit der kompletten Fertigstellung der Infrastruktur verwirklicht werden. Jedoch verbessert jeder fertiggestellte Abschnitt die Pünktlichkeit, Qualität und Flexibilität.

Vorteile für Reisende und Pendler:innen

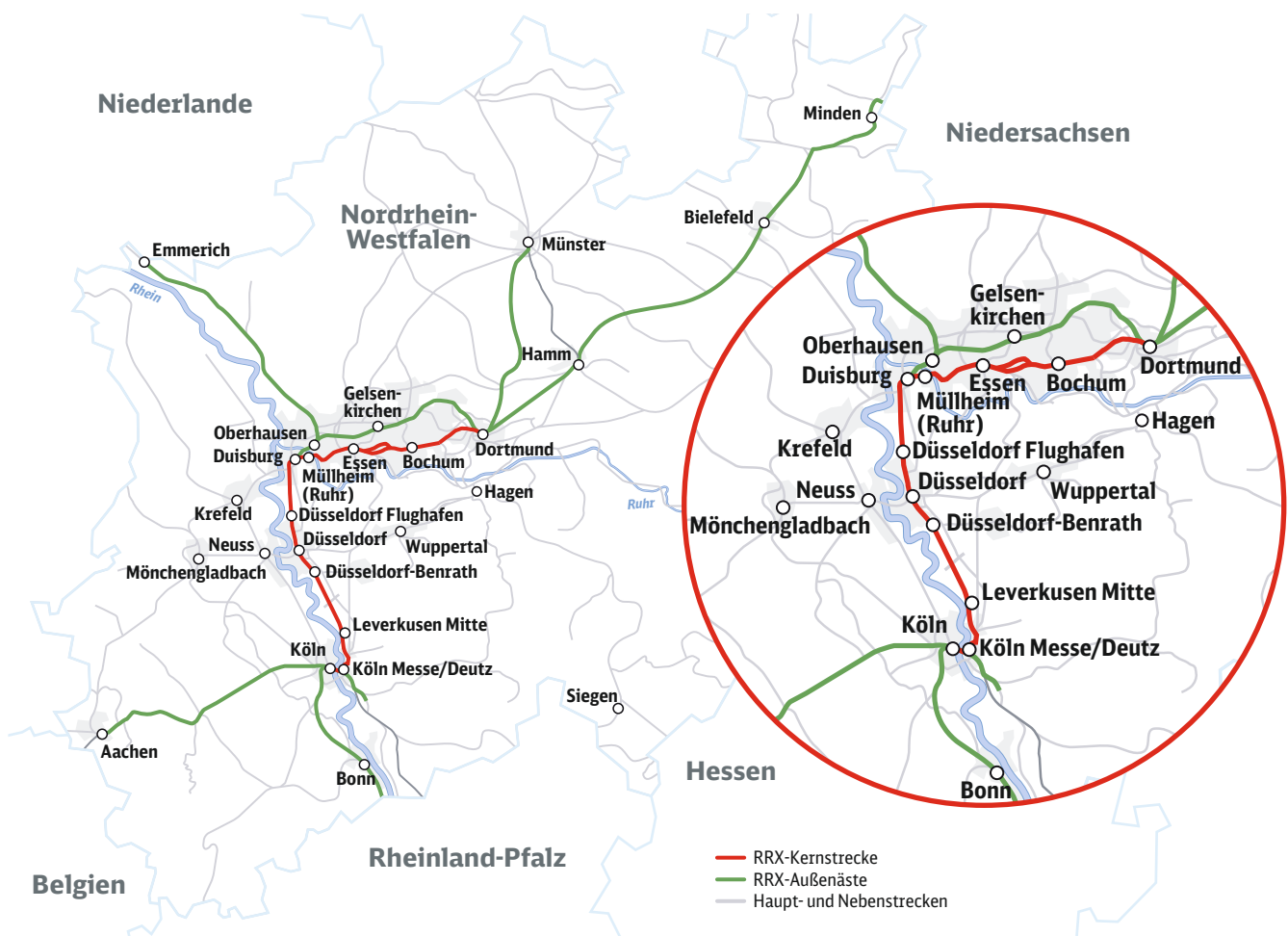
Der dichtere Takt des RRX bringt gleich mehrere Vorteile für die Fahrgäste: Die Kapazität der Züge erhöht sich deutlich, eine bessere Abstimmung mit anderen Verkehren wird möglich und es können mehr Direktverbindungen bis in alle Landesteile Nordrhein-Westfalens angeboten werden. Insgesamt wird der Nahverkehr damit deutlich attraktiver.

Die speziell für den RRX entwickelten Fahrzeuge sind schon seit 2018 im Rahmen des Vorlaufbetriebs auf den bestehenden Strecken unterwegs. Sie bieten einen besseren Komfort durch mehr Sitzplätze, Barrierefreiheit, eine moderne Innenraumgestaltung und W-Lan.



Die modernen RRX-Züge sind im Vorlaufbetrieb bereits unterwegs. Sie bieten mehr Komfort, Barrierefreiheit und W-Lan.

Für die Organisation des RRX-Betriebs sind die nordrhein-westfälischen Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Zusammenarbeit mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund und dem SPNV-Nord aus Rheinland-Pfalz zuständig. Den Betrieb selbst hat die National Express GmbH übernommen. Die Fahrzeuge fahren heute noch im Takt der bisherigen Regionalexpresslinien. Eine Erhöhung des Taktes ist nur durch den vollständigen Ausbau der Infrastruktur möglich.

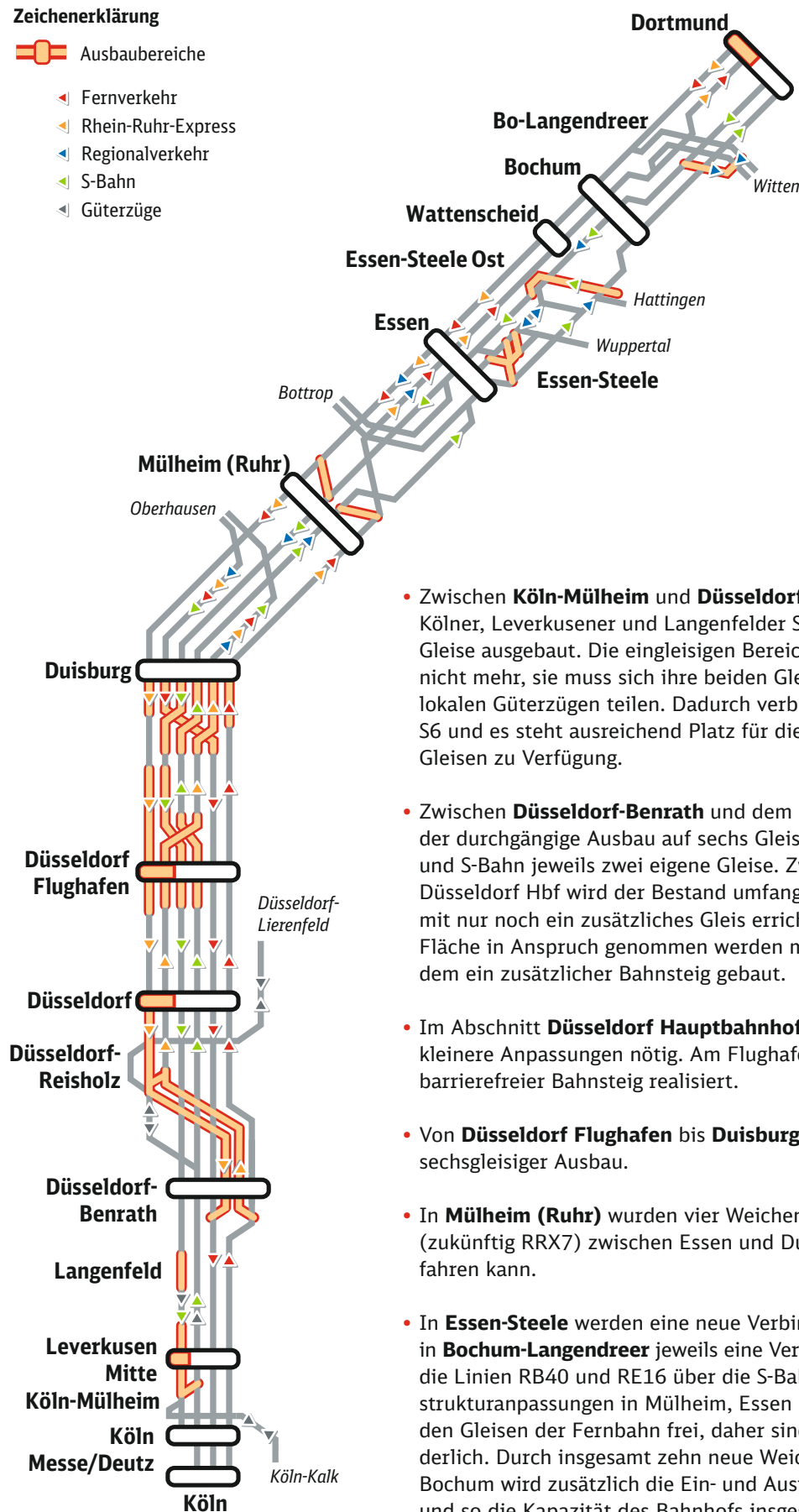


Die Außenäste des RRX verbessern die Bahnverbindungen in allen Landesteilen von NRW.

Ausbaumaßnahmen Rhein-Ruhr-Express

Zeichenerklärung

-  Ausbaubereiche
-  Fernverkehr
-  Rhein-Ruhr-Express
-  Regionalverkehr
-  S-Bahn
-  Güterzüge



- Zwischen **Köln-Mülheim** und **Düsseldorf-Benrath** wird die Strecke auf dem Kölner, Leverkusener und Langenfelder Stadtgebiet durchgängig auf vier Gleise ausgebaut. Die eingleisigen Bereiche der S-Bahn gibt es zukünftig nicht mehr, sie muss sich ihre beiden Gleise zukünftig nur noch mit einigen lokalen Güterzügen teilen. Dadurch verbessert sich auch die Qualität der S6 und es steht ausreichend Platz für die RRX-Züge auf den anderen beiden Gleisen zu Verfügung.
- Zwischen **Düsseldorf-Benrath** und dem **Duisburger Hauptbahnhof** erfolgt der durchgängige Ausbau auf sechs Gleise. Hier haben dann RRX, Fernverkehr und S-Bahn jeweils zwei eigene Gleise. Zwischen Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf Hbf wird der Bestand umfangreich angepasst und umgebaut, damit nur noch ein zusätzliches Gleis errichtet und möglichst wenig zusätzliche Fläche in Anspruch genommen werden muss. Am Düsseldorfer Hbf wird zudem ein zusätzlicher Bahnsteig gebaut.
- Im Abschnitt **Düsseldorf Hauptbahnhof** bis **Düsseldorf Flughafen** sind nur kleinere Anpassungen nötig. Am Flughafen wird ebenfalls ein zusätzlicher barrierefreier Bahnsteig realisiert.
- Von **Düsseldorf Flughafen** bis **Duisburg** erfolgt dann wieder ein vollständiger sechsgleisiger Ausbau.
- In **Mülheim (Ruhr)** wurden vier Weichen neu gebaut, damit der heutige RE2 (zukünftig RRX7) zwischen Essen und Duisburg über die Gleise der S-Bahn fahren kann.
- In **Essen-Steele** werden eine neue Verbindung und in **Essen-Steele-Ost** sowie in **Bochum-Langendreer** jeweils eine Verbindungskurve gebaut. So können hier die Linien RB40 und RE16 über die S-Bahngleise verkehren. Durch die Infrastrukturanpassungen in Mülheim, Essen und Bochum werden Kapazitäten auf den Gleisen der Fernbahn frei, daher sind hier keine zusätzlichen Gleise erforderlich. Durch insgesamt zehn neue Weichenverbindungen im Hauptbahnhof Bochum wird zusätzlich die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit deutlich erhöht und so die Kapazität des Bahnhofs insgesamt gesteigert.
- Im **Knoten Dortmund** werden umfangreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt.



Mit dem Ausbau für den RRX ist die Lärmvorsorge direkt verbunden. Viele Anwohner:innen erhalten einen besseren Schallschutz.

Mehr Züge – trotzdem weniger Lärm

Für viele Anwohner:innen bringt der Aus- und Neubau der Strecke für den RRX besseren Schallschutz, stellenweise sogar erstmalig Maßnahmen gegen Lärmbelastung. Bei wesentlichen Veränderungen an der Strecke schreiben die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vor, dass „keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden dürfen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“. Das heißt, dass die DB aufgrund der wesentlichen Veränderung der Strecke die jeweils gültigen Grenzwerte einzuhalten hat und Schallschutzmaßnahmen vorsehen muss. Von diesem Grundsatz kann nur dann abgewichen werden, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen.



In Leverkusen und Langenfeld wurden die ersten Schallschutzmaßnahmen bereits realisiert.

Die Vorkehrungen zum Schallschutz sehen an der RRX-Strecke häufig eine Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vor, wobei aktive Maßnahmen aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen grundsätzlich Vorrang vor den passiven Maßnahmen haben. Aktiv nennt man Maßnahmen, die sich direkt am Gleis befinden: Beispiele hierfür sind Schallschutzwände und das Besonders überwachte Gleis (BüG). Das BüG wird regelmäßig kontrolliert und die Schienen werden bei Bedarf geschliffen, was eine nachgewiesene Lärminderung erbringt. Passive Maßnahmen sind schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden wie zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftern.

In einem Schallgutachten – von unabhängigen Gutachter:innen erstellt – werden die Schallimmissionswerte und ihre Veränderung durch die Baumaßnahme errechnet. Die Gutachter:innen schlagen geeignete Maßnahmen vor, um die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten.



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

Artenschutz ist Teil des Projekts

Der verantwortungsvolle Umgang mit Natur und Umwelt ist uns ein großes Anliegen. Bei Baumaßnahmen an Bahnstrecken lassen sich Eingriffe in die natürliche Umwelt jedoch nicht immer vermeiden. In einem „Landschaftspflegerischen Begleitplan“ erfassen wir alle Maßnahmen, die die Eingriffe vermeiden, mindern oder ausgleichen. Dazu zählen insbesondere Artenschutzmaßnahmen, die vor der eigentlichen Baumaßnahme umgesetzt werden müssen. Wenn im Lebensraum von Tieren gebaut wird, muss ihnen rechtzeitig ein neuer Lebensraum bereitgestellt werden. Ein Beispiel ist die – meistens nur vorübergehende – Umsiedlung von Zauneidechen in ein Ersatzhabitat.

Die eigentliche Baumaßnahme wird ferner von umweltfachlichen Bauüberwacher:innen eng begleitet, um die Einhaltung der Regelungen durch alle Projektbeteiligten sicherzustellen sowie bei neuen Erkenntnissen schnell in Abstimmung mit den relevanten Behörden das weitere Vorgehen festzulegen.

Beispiele für Maßnahmen zum Artenschutz: ein neu angelegter Blühstreifen und ein Ersatzhabitat für Zauneidechen



Diese Vorteile bringt der RRX



Für die Region

- 15-Minuten-Takt auf dem Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund
- Schnellere Verbindungen durch abgestimmte Anschlüsse
- Entlastung der Autobahnen und Straßen durch die Verlagerung von Pendlerverkehr auf die Schiene
- Verbesserung der Qualität auch auf anderen Linien durch den Ausbau



Für die Fahrgäste

- Moderne, komfortable Fahrzeuge
- Barrierefreie Zugänge
- Mehr Sitzplätze durch neue Fahrzeuge und engeren Takt



Für die Anwohner:innen

- Mehr Schallschutz entlang der Strecke
- Weniger Lärm durch die Besonders überwachten Gleise (BüG)
- Mehr passiver Schallschutz an den Häusern



Für die Umwelt

- Weniger Emissionen durch Autoabgase
- Weniger Treibstoffverbrauch
- Weniger Flächenverbrauch für Parkplätze in den Städten

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Projekt Rhein-Ruhr-Express
Mercatorstraße 1a
47051 Duisburg
Telefon: 0203 3017-2799
E-Mail: rrx@deutschebahn.com
www.rheinruhrexpress.de

Foto

Deutsche Bahn AG/Michael Kolle (Titel, S. 6);
Kompetenzcenter Marketing (S. 4);
Deutsche Bahn AG/Julia Pietsch (S. 2, S. 7 groß);
DB Netz AG (S. 7 klein)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand September 2022

Weitere Informationen unter
www.rheinruhrexpress.de

