

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsbereich 4: Mülheim (Ruhr)

Das Projekt im Überblick

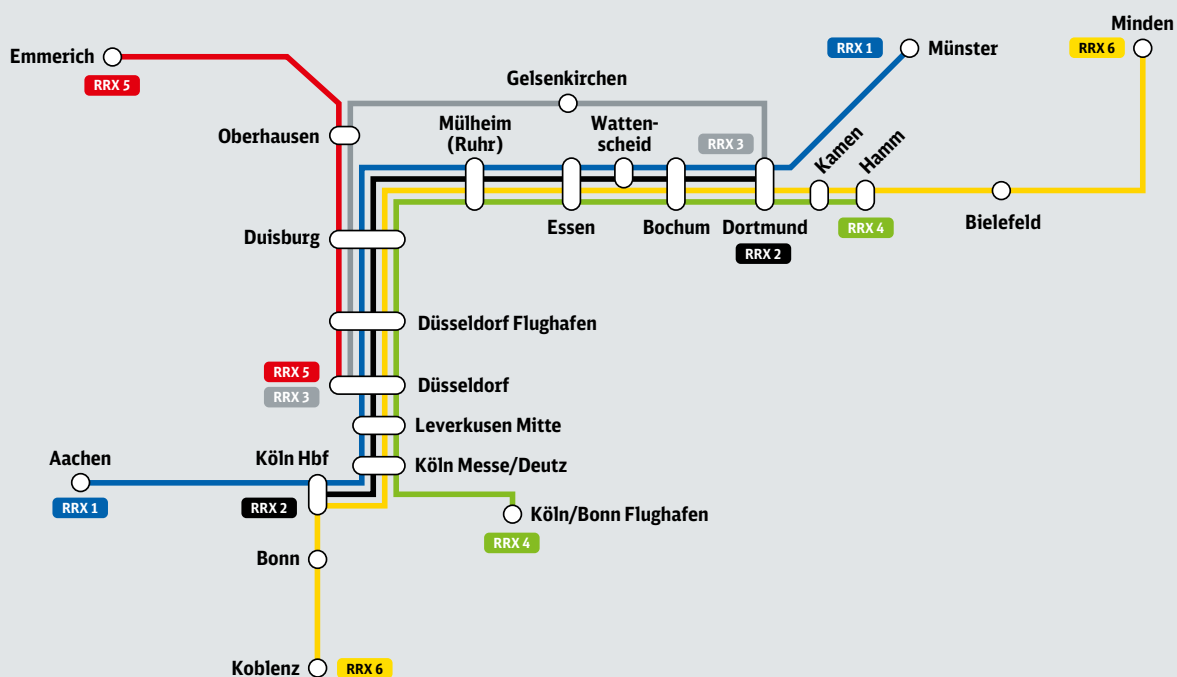
Ziele des RRX

Grundlagen der Planung

Geplante Infrastrukturmaßnahmen

Die Basis der Zukunft.

Linienkonzept Rhein-Ruhr-Express



Linienkonzept des Rhein-Ruhr-Express

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 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 schienegebundenen 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.

Ziele des Projekts

Eine deutliche Verbesserung des Angebots 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.

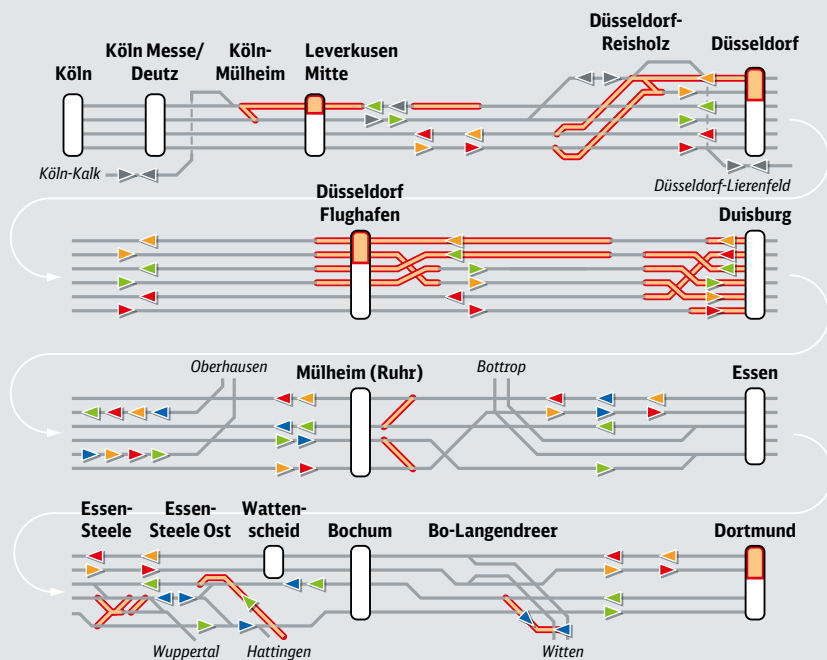
Neues Verkehrskonzept

Für den RRX hat das Land Nordrhein-Westfalen daher ein Bedienungskonzept mit sechs Linien entwickelt, die jeweils im Stundentakt verkehren und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometern 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 eingebundenen Strecken Düsseldorf–Duisburg–Oberhausen–Emmerich (heute RE 5) und Düsseldorf–Duisburg–Gelsenkirchen–Dortmund (heute RE 3).

Ausbaumaßnahmen Rhein-Ruhr-Express

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



Zeichenerklärung

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

Die Halte außerhalb der Kernstrecke (Außenäste) des Rhein-Ruhr-Express lehnen sich an die Stationshalte der heutigen Regionalexpress-Linien an. Lediglich zwischen Oberhausen und Emmerich sowie zwischen Dortmund und Hamm sind für einzelne Stationen Änderungen vorgesehen.

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 gesteigert. Weitere Vorteile sind die bessere Vertaktung mit anderen Verkehren sowie eine höhere Anzahl von Direktverbindungen bis in alle Landesteile Nordrhein-Westfalens.

Die 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) sowie voraussichtlich in Düsseldorf-Benrath halten.

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.

Künftiger Betrieb

Der eigentliche Betrieb des RRX wird durch 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 organisiert. Mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen wird das sogenannte „NRW-RRX-Modell“ umgesetzt. Hierbei wurden die von der SIEMENS AG entwickelten, produzier-

ten und später auch instand gehaltenen Fahrzeuge von den jeweiligen Zweckverbänden erworben. Diese stellen die Fahrzeuge dann als Eigentümer für den Betrieb bereit. Der Betrieb der Linien – für eine Dauer von 15 Jahren – wurde separat ausgeschrieben. Betreiber der neuen RRX-Linien sind zukünftig die Abellio Rail NRW GmbH sowie die National Express Rail GmbH. Mit Auslieferung der ersten Fahrzeuge zum Fahrplanwechsel 2018 beginnt der RRX-Vorlaufbetrieb mit den neuen Betreibern. Da die RRX-Fahrzeuge erst nach und nach zur Verfügung stehen werden, sollen Abellio und National Express den Betrieb der einzelnen Linien ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 bis Ende 2020 gestaffelt aufnehmen.

Das vollständige Bedienkonzept mit dem geplanten 15-Minuten-Takt ist jedoch erst mit der Fertigstellung der Infrastruktur möglich.

Weitere Informationen finden Sie auf den Internetseiten der SPNV-Aufgabenträger unter www.vrr.de, www.nvr.de und www.nwl-info.de.



Grundlagen der Planung

Das Projekt Rhein-Ruhr-Express ist eine betrieblich notwendige und verkehrspolitisch gewünschte Maßnahme. Die Deutsche Bahn wurde beauftragt, die für den Betrieb des RRX erforderlichen Anpassungen der Infrastruktur durchzuführen. Aufgrund seiner überregionalen Bedeutung ist der RRX ein Bedarfsplanvorhaben und wird im Wesentlichen mit Mitteln des Bundes gefördert. Mit dem „Bedarfsplan Schiene“, auch Bundesverkehrsweegeplan, kurz BVWP genannt, 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.

Planfeststellungsverfahren

Mit dem in den Paragraphen 18ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) 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.

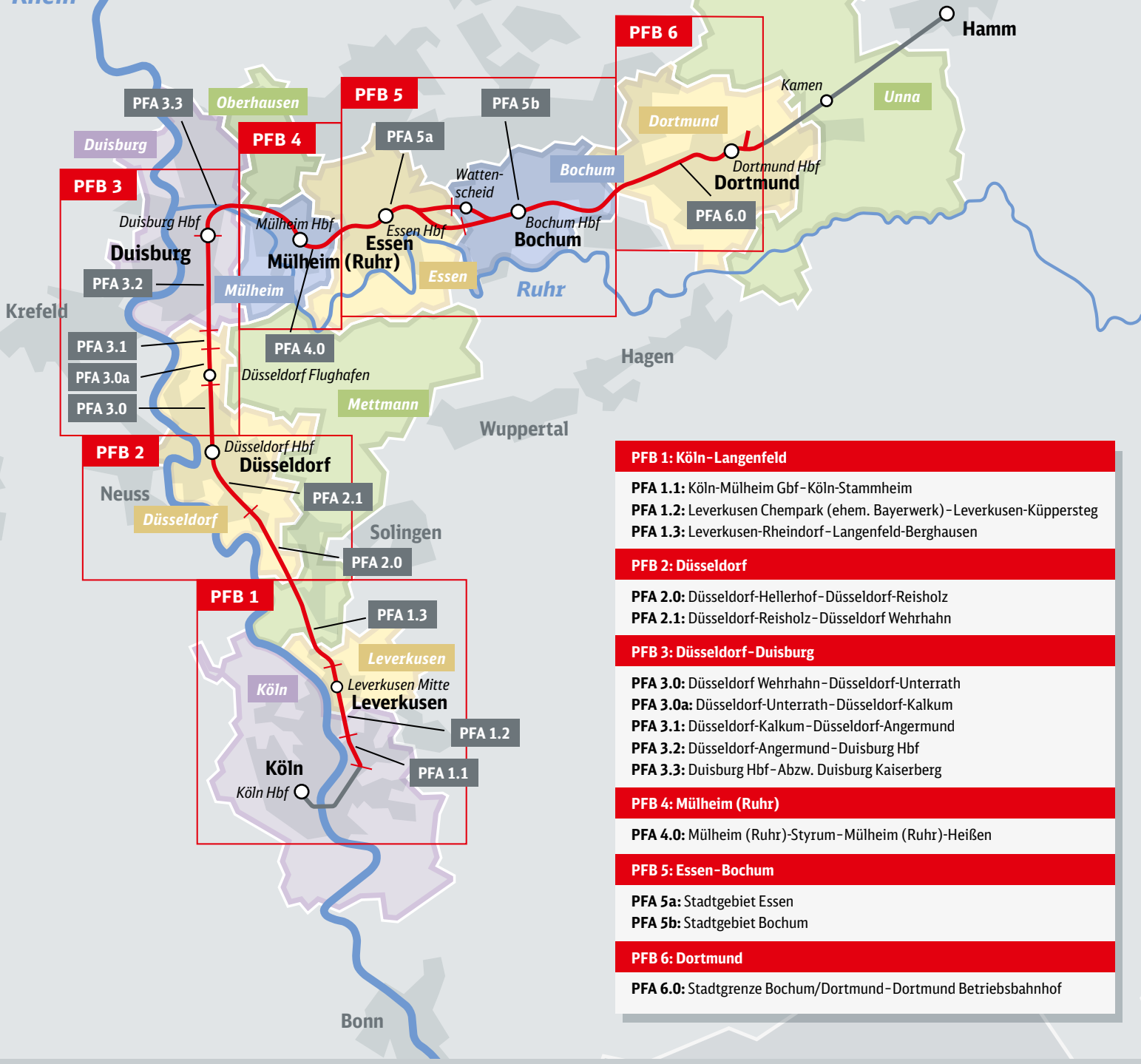
Aufgrund der Streckenlänge und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse wird das Projekt in sechs Planfeststellungsbereiche (PFB) und weiter in insgesamt 14 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt. Die Anfangs- und Endpunkte der einzelnen PFA orientieren sich an den kommunalen Grenzen der beteiligten Städte und Kommunen beziehungsweise 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)

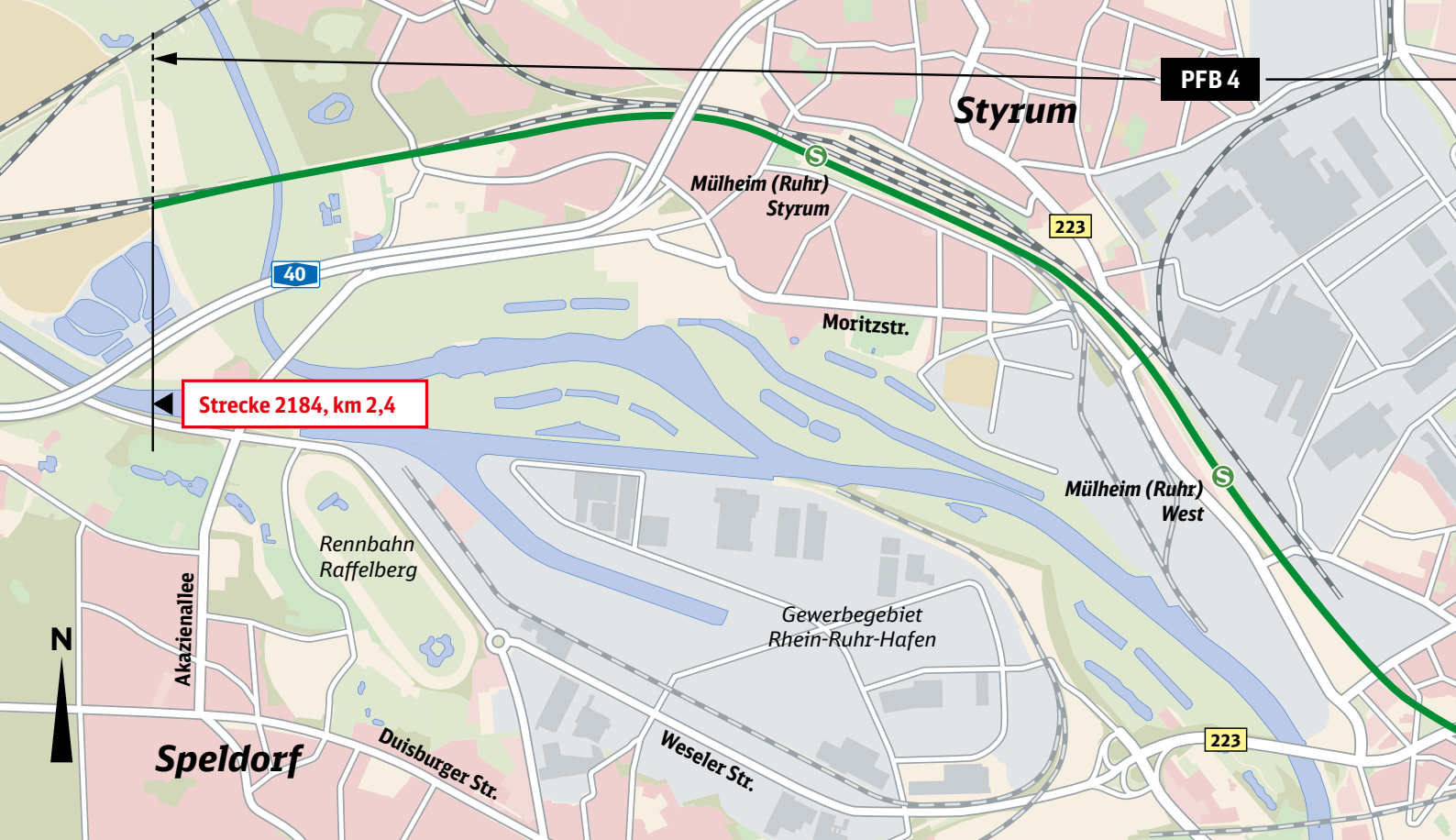
Nordrhein-Westfalen

Rhein



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: 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 3.0a: Düsseldorf-Unterrath-Düsseldorf-Kalkum
PFA 3.1: Düsseldorf-Kalkum-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



Geplante Infrastrukturmaßnahmen

Der Planfeststellungsbereich 4 Mülheim (Ruhr) ist ein sehr kurzer Streckenabschnitt, der von der Stadtgrenze Duisburg bis zur Stadtgrenze Essen reicht. Daher besteht der PFB 4 nur aus einem Planfeststellungsabschnitt (PFA) 4.0. Im Wesentlichen sind zur Aufnahme des RRR-Betriebes der Bau einer neuen Abzweigstelle mit insgesamt vier Weichen sowie Anpassungen an der Oberleitung notwendig. Die neue Abzweigstelle ermöglicht dem Regionalexpress 2 (RE 2, Münster-

Düsseldorf) zukünftig zwischen den Gleisen der Fernbahn und denen der S-Bahn mit Geschwindigkeiten von bis zu 100 Kilometern pro Stunde zu wechseln. Außerdem kann der Zugverkehr im Falle von Störungen leichter über die Gleise der S-Bahn geführt werden. Diese Maßnahme in Mülheim (Ruhr)-Heißen reicht bereits aus, um auf einen Neubau von zusätzlichen Gleisen für den RRR verzichten zu können.

Der RE 2 fährt heute zwischen Duisburg und Essen durchgängig auf der hochbelasteten Fernbahn. Mit Inbetriebnahme des RRR ist geplant, diese Linie soweit wie möglich über die Gleise der S-Bahn zu führen. Diese Strecke hat heute, insbesondere zwischen Mülheim und Duisburg, nur eine geringe Auslastung. Eine vollständige Führung des RE 2 über die gesamte S-Bahn-Strecke zwischen Duisburg und Essen ist aber nicht möglich, da das S-Bahn-System die Verkehre des RE 2





unmittelbar vor Essen und im Hauptbahnhof Essen nicht mehr aufnehmen kann. Trotz des Streckenwechsels hält der RE 2 weiterhin in Mülheim (Ruhr).

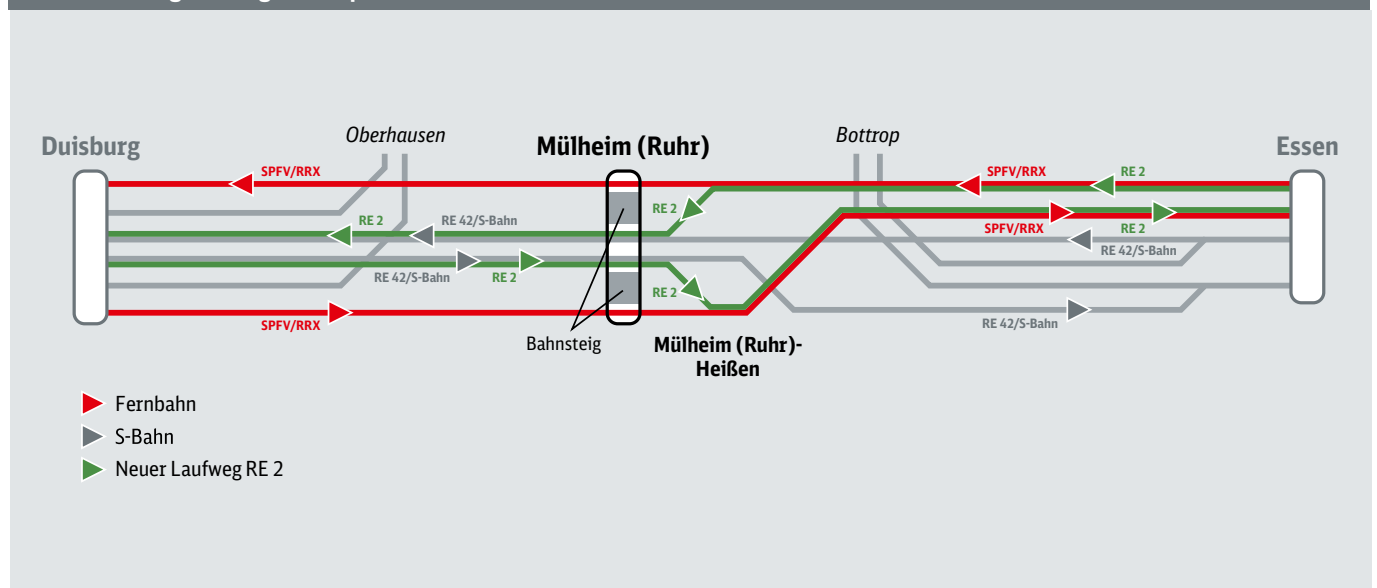
Für die Maßnahmen im PFA 4.0 hat das Eisenbahn-Bundesamt bereits das Baurecht erteilt. Der Einbau der neuen Weichen erfolgt gemeinsam mit der zweiten Baustufe des elektronischen Stellwerks in Duisburg (ESTW Duisburg). Hierdurch können die Auswirkungen auf den Betrieb so gering wie möglich gehalten werden.

Schallschutz

Gemäß der zum Zeitpunkt der Einreichung gültigen Gesetzeslage, stellt der Einbau der neuen Weichen im Bereich Mülheim-Heißen keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bzw. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Entsprechend können die projektbezogenen Schallschutzmaßnahmen im Stadtgebiet Mülheim (Ruhr) nur sicherstellen, dass es in dieser „Baulücke“ nicht lauter wird als vorher.

Der RRX-Korridor im Stadtgebiet Mülheim (Ruhr) ist jedoch Bestandteil des Lärmsanierungsprogramms des Bundes, für das nun die Planungen – unter Berücksichtigung des RRX-Betriebsprogramms – aufgenommen wurden. Es bestehen damit gute Chancen, dass mit dem Programm der Lärmsanierung im Stadtgebiet Mülheim (Ruhr) eine spürbare Lärmreduzierung erzielt wird. Die Planungen werden in Kürze aufgenommen.

Neuer Laufweg des Regionalexpress 2



Impressum

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

Fotos:
Dirk Freder – iStock (S. 4 links),
Lothar Mantel (S. 4 rechts),
Uwe Miethe (S. 6)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: August 2016