



Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsbereich 6: Dortmund

Das Projekt im Überblick

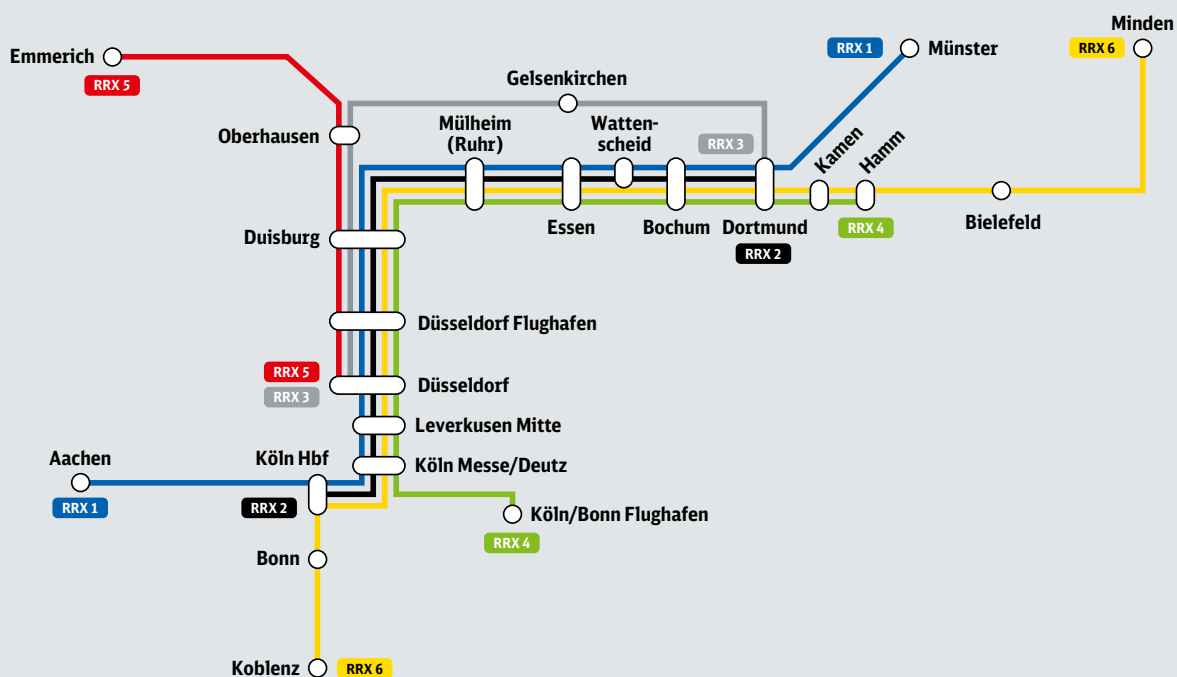
Ziele des RRX

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 Verkehrs-

aufkommen 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.

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

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.

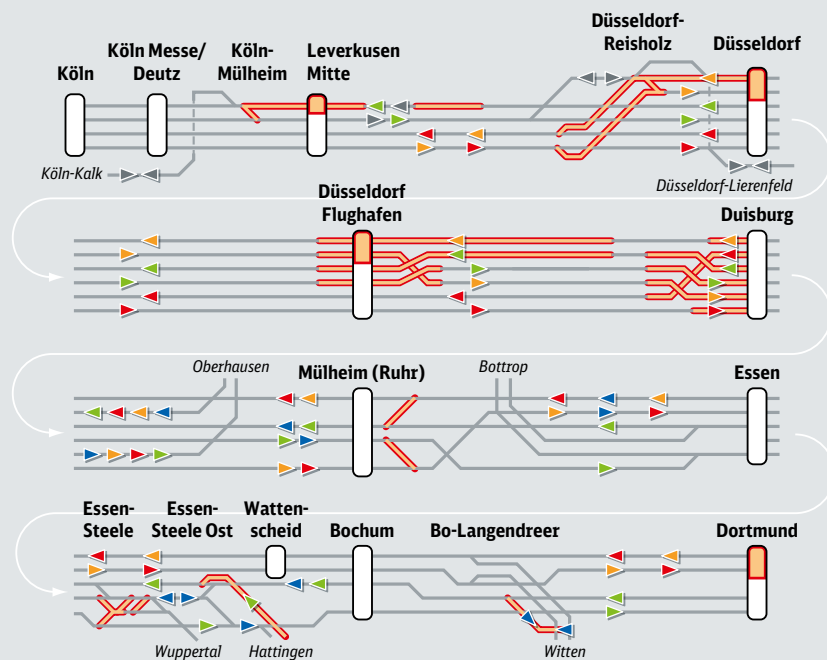
Das leistungsfähige Verkehrsangebot soll weitgehend ohne Beeinträchtigungen durch andere Zugsysteme verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden.

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

Ausbaumaßnahmen Rhein-Ruhr-Express

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



Zeichenerklärung

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

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). 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 Vernetzung mit anderen Verkehren sowie eine höhere Anzahl von Direktverbindungen bis in alle Landesteile des Landes NRW.

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 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, produzierten 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.

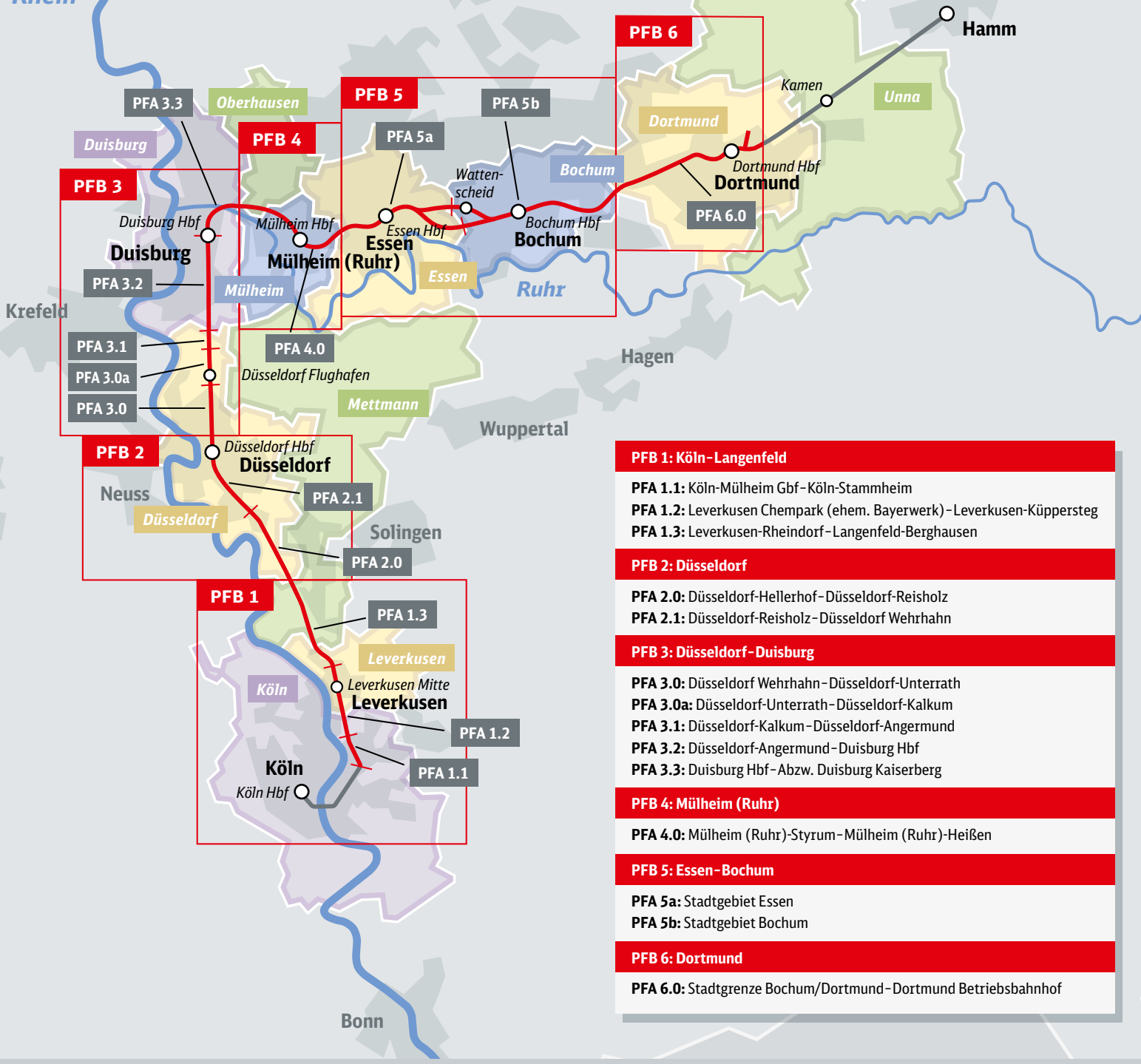
Aufgrund der Streckenlänge und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse wird das Projekt in sechs Planfeststellungsbereiche (PFB) und weiter in insgesamt 14 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt. Die Anfangs- und Endpunkte der einzelnen PFA orientieren sich an den kommunalen Grenzen der beteiligten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

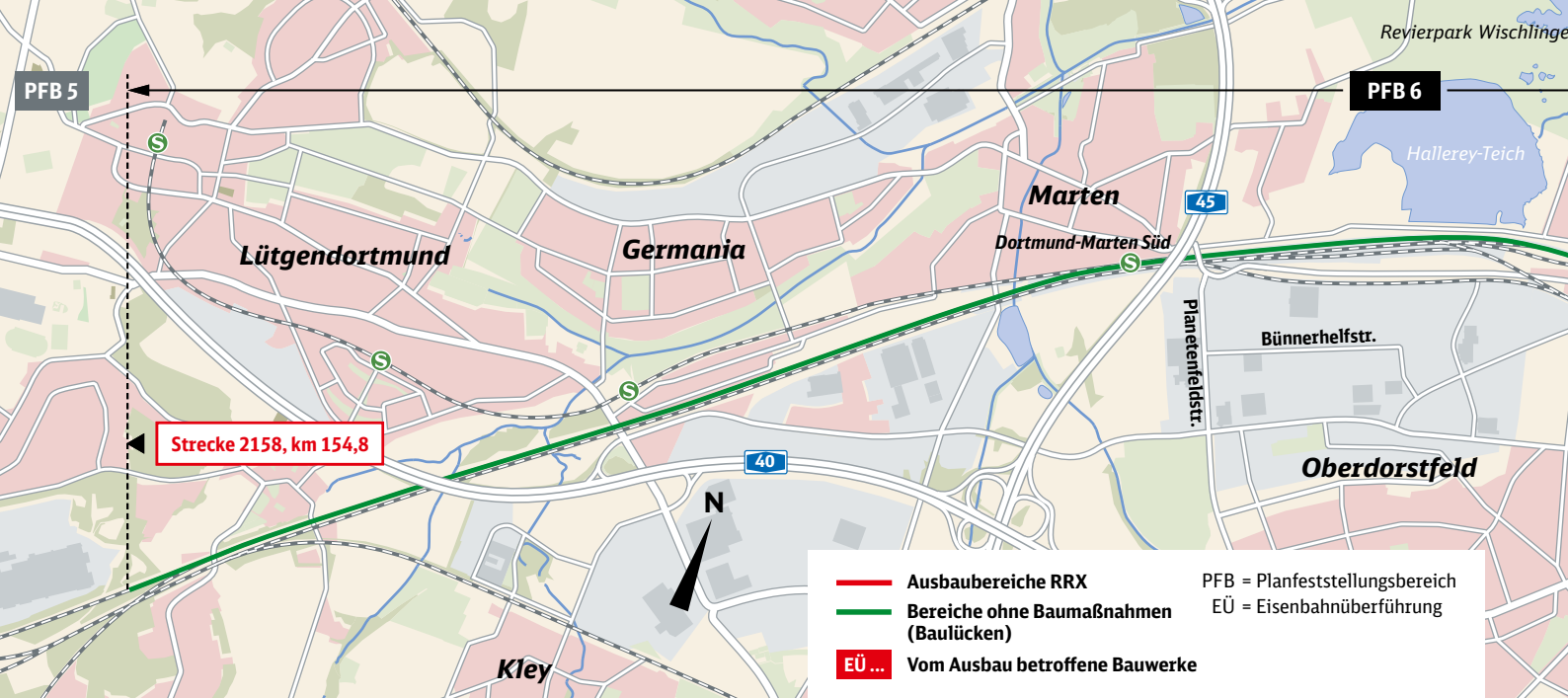
PFB 5: Essen-Bochum

- 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

Planfeststellungsbereich 6

Der Planfeststellungsbereich (PFB) 6 umfasst das Stadtgebiet der Stadt Dortmund. Die erforderliche Infrastruktur in diesem Abschnitt ist maßgeblich von einem anderen Ausbauprojekt abhängig: dem Ausbau der Strecke Münster-Lünen. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist der Ausbau dieser Strecke als „potentieller Bedarf“ enthalten, steht also derzeit noch zur Überprüfung.

Daher steht der Umfang der Umbaumaßnahmen für den RRX zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend fest.

Derzeit prüft die DB, welche Ausbaumaßnahmen in Dortmund erforderlich wären, wenn der Ausbau der Strecke Münster-Lünen nicht vorgesehen wird. Der Umfang der Maßnahmen würde in diesem Falle geringer.

Geplante Maßnahmen

Die geplanten Maßnahmen im Planfeststellungsbereich 6 erstrecken sich rund um den Dortmunder Hauptbahnhof und bis zum Werk Spähenfelde.

Der Dortmunder Hauptbahnhof ist ein wichtiger Knotenbahnhof in Nordrhein-Westfalen. Hier treffen nicht nur diverse Nahverkehrslinien, sondern auch viele Hauptlinien des Fernverkehrs aufeinander. Der Hauptbahnhof Dortmund

ist bereits durch den heutigen Zugverkehr stark ausgelastet. Die Infrastruktur rund um den Hauptbahnhof kann die zusätzlichen Verkehre, die durch den RRX entstehen, nicht mehr aufnehmen. Die Infrastrukturmaßnahmen am Bahnhof Dortmund können in zwei Ausbaubereiche unterteilt werden, die im Folgenden näher erläutert werden.

Ausbaubereich Westkopf des Bahnhofs

Ein Ausbaubereich ist am Westkopf des Bahnhofs geplant. Als Westkopf werden von der Deutschen Bahn in Dortmund die Ein- bzw. Ausfahrtgleise in Richtung Bochum bezeichnet. Der Ausbaubereich beginnt auf dieser Bahnhofsseite auf Höhe der Eisenbahnbrücke über die Unionstraße. Hier sind neue Weichen nötig, um andere Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten zu schaffen und um die schnellere Ein- und Ausfahrt der Züge zu ermöglichen. Zudem sind kleinere Anpassungen an der Strecke in Richtung Gelsenkirchen sowie an der Brücke über die Brinkhoffstraße auf Höhe des Dortmunder U nötig.

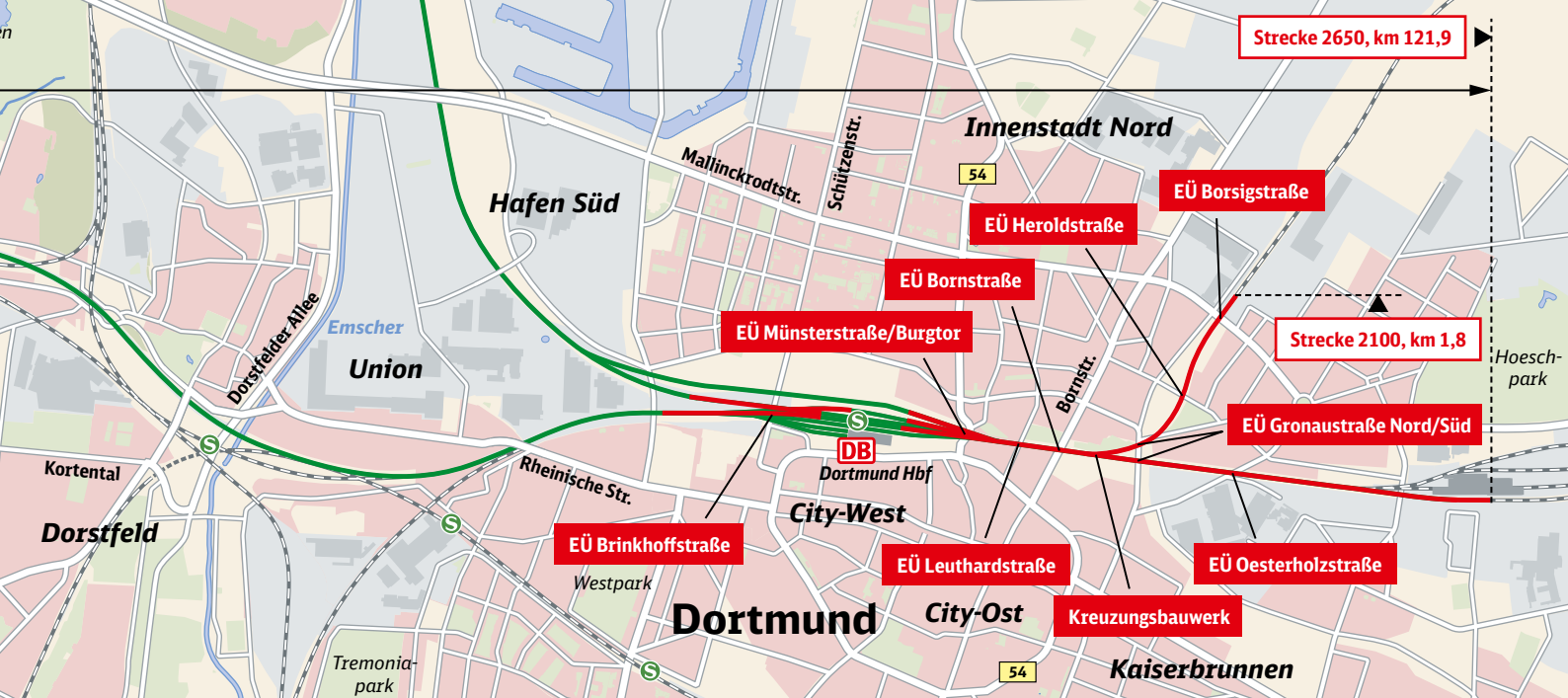
Ausbaubereich Ostkopf des Bahnhofs

Als Ostkopf des Bahnhofs bezeichnet die DB die Ein- und Ausfahrt in Richtung Münster/Lünen, in Richtung

Hamm sowie zum Werk Spähenfelde. Im Falle des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus der Strecke Münster-Lünen sind voraussichtlich umfangreiche Änderungen und Erweiterungen der Infrastruktur an dieser Stelle erforderlich. Der Ausbaubereich erstreckt sich vom Hauptbahnhof bis zur Oesterholzstraße (Strecke in Richtung Hamm) beziehungsweise bis zur Borsigstraße (Strecke in Richtung Münster). Das Gleisfeld auf der Ostseite des Bahnhofs wird deutlich erweitert. Zwischen Münster- und Gronaustraße stehen dann zukünftig sechs Gleise zur Verfügung, heute sind es vier. Diese neuen Gleise erleichtern auch die Anbindung des Fernverkehrswerkes Spähenfelde, so dass Züge den Bahnhof in Richtung Werk schneller verlassen und an den Bahnsteig gebracht werden können. An der Gronaustraße wird sich das Stadtbild am stärksten verändern, da hier ein neues Kreuzungsbauwerk erforderlich wird, das die Gleise Richtung Münster sowohl über die anderen Gleise als auch über die Straße führt. Daneben müssen auch alle Brücken zwischen Hauptbahnhof und Oesterholzstraße (Strecke in Richtung Hamm) beziehungsweise bis zur Borsigstraße (Strecke in Richtung Münster) angepasst werden.

Weitere Maßnahmen

Neben den Baumaßnahmen an der eigentlichen Bahntrasse müssen auch die Signale, die Oberleitungen und die



übrigen Anlagen angepasst werden. Es ist geplant, vor dem RRX-Ausbau auch die Signaltechnik am Bahnhof Dortmund vollständig zu erneuern und mit einem elektronischen Stellwerk auf den neusten Stand der Technik zu bringen. Daneben werden im Rahmen einer Blockverdichtung die Signalabstände verkürzt, so dass die Züge in kürzeren Abständen fahren können.

Bahnhofsqualität wird verbessert

Der Umbau der Verkehrsstation Dortmund ist aufgrund der unterschiedlichen Finanzierung ein separates Bauprojekt, das jedoch eng mit den Ausbaumaßnahmen für den RRX abgestimmt ist. Der Umbau startet

im Jahr 2017 mit bauvorbereitenden Maßnahmen; ab 2018 beginnen dann die Bauhauptaktivitäten. Aufgrund der Baumaßnahmen für den RRX müssen Anpassungen an den Bahnsteigen vorgenommen werden, da sich die Gleise leicht verschieben. Darüber hinaus müssen die Bahnsteige teilweise in Richtung Osten verlängert und in Richtung Westen verkürzt werden.

Ein Schwerpunkt der Arbeiten im Dortmunder Hauptbahnhof sind Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung für die Reisenden und Kunden. Jeder Bahnsteig wird barrierefrei über einen Aufzug sowie über zwei Fahrtreppen erreichbar sein. In diesem Zusammenhang wird auch die Personenunterführung von derzeit 9,5 auf 13,2 Meter

erweitert. Eine neue Ausstattung, neue Dächer, eine neue Beleuchtung und eine neue Wegeleitung sind weitere Aspekte des Umbaus. Darüber hinaus sollen der Nordausgang und der Übergang zur Stadtbahn neu und barrierefrei gestaltet werden.

Schallschutz

Bei einer umfassenden Anpassung der Infrastruktur haben die Anwohner im Ausbaubereich zukünftig Anspruch auf Schallschutz gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz. Derzeit sind jedoch noch keine Aussagen über Art und Umfang der Maßnahmen möglich, da die notwendigen Gutachten erst im weiteren Planungsverlauf erstellt werden.



Die Empfangshalle des Dortmunder Hauptbahnhofs wurde bereits saniert. Ab 2018 werden auch die Bahnsteige und die Personenunterführung modernisiert.

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:
Erhard Hehl (Titel), Siemens AG
(S. 2), Dirk Freder – iStock
(S. 4 links), Lothar Mantel
(S. 4 rechts), Wolfgang Klee (S. 7)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: August 2016