

Bezirksregierung Köln



**Unterkommission
Schiene der Verkehrs-
kommission des Regio-
nalarates**

4. Sitzungsperiode

**Drucksache Nr. UK Schiene
94/2016**

Sitzungsvorlage

**für die 2. Sitzung der Unterkommission Schiene der Verkehrskommis-
sion des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln**

- TOP 4** **Sachstandsbericht zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) inklusi-
ve Außenäste/Linienführung und Anbindung des Bahn-
hofs Köln-Mülheim**
- Rechtsgrundlage: § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)
- Berichterstatter: Nahverkehr Rheinland
- Inhalt: Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 15. August 2016 (per
Email)
- Anlagen: Sachstandsbericht des Nahverkehr Rheinland (NVR)
Anlage 1: Übersicht der neuen Linienführung des RRX im End-
zustand (1 Seite)
Anlage 2: RRX-Systemhalt Köln-Mülheim, Zielsetzungen und
Grundlagen (2 Seiten)

Die Unterkommission Schiene der Verkehrskommission des Regionalrates nimmt die Information des Nahverkehr Rheinland zur Kenntnis.

Drucksache Nr. UK Schiene 94/2016	
TOP 4	Seite
Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Sachstandsbericht zum RRX	2

Zu der mit Datum vom 15. August 2016 gestellten Anfrage der Fraktion „Die Grünen“ bzgl. des - Sachstandes zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) inklusive Außenäste / Linienführung und Anbindung des Bahnhofs Köln-Mülheim - nimmt der NVR wie folgt Stellung:

Im Kabinettsentwurf zum BVWP vom August 2016 wurde die Stammstrecke des RRX Köln – Dortmund um die beiden Teilabschnitte Düsseldorf-Kalkum – Duisburg und um den Systemhalt Düsseldorf – Benrath im vordringlichen Bedarf ergänzt.

Der Vorlaufbetrieb des RRX im Bereich des Nahverkehrs Rheinland startet am 09.06.2019 mit dem RRX 5 Wesel – Köln – Koblenz (Betrieb durch National Express) und am 14.06.2020 mit dem RRX 1 Hamm – Köln – Aachen.

Die Linie RE 4 Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Dortmund wird im Dezember 2020 mit RRX-Wagenmaterial ausgerüstet.

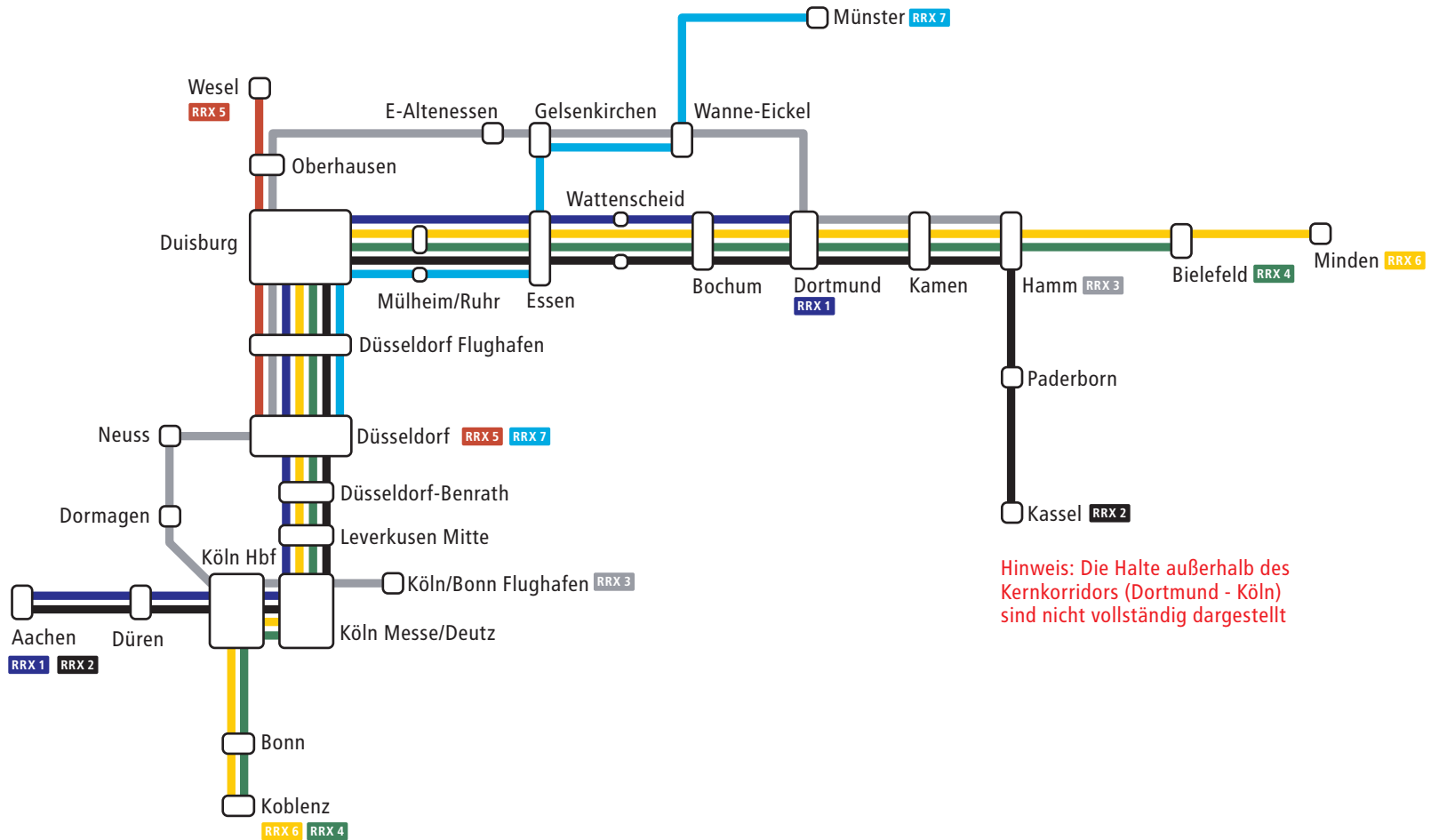
Die für den Betrieb des RRX notwendigen Ausbaumaßnahmen an den Haltepunkten der drei Außenäste Köln – Aachen, Köln – Koblenz und Aachen – Mönchengladbach sind zurzeit in der Genehmigungsplanung und werden von 2018 bis 2020 fristgerecht umgesetzt.

Die neue Linienführung des RRX im Endzustand (Anlage zu § 2 Absatz 2 Ziffer 1 ÖPNVP-VO – Anlage 1) ist als Anlage beigefügt. Die Linienführung enthält folgende neue Elemente:

1. Vier Linien im 15-Minuten-Takt im Kernkorridor Hamm – Dortmund – Köln Hbf (bislang wurde die Linie RRX 4 von Köln Messe/Deutz (tief) nach Köln/Bonn Flughafen geführt)
2. Köln/Bonn Flughafen wird an das RRX-Netz mit der Linie RRX 3 Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg – Düsseldorf – Dormagen – Köln Hbf – Köln/Bonn Flughafen angebunden. Der NVR strebt langfristig eine Verlängerung dieser Linie über Siegburg nach Siegen an.
3. Die Außenäste Köln – Aachen und Köln – Koblenz erhalten jeweils eine zweite RRX-Linie

RRX-Systemhalt Köln-Mülheim

Siehe Anlage 2



Hinweis: Die Halte außerhalb des Kernkorridors (Dortmund - Köln) sind nicht vollständig dargestellt

RRX-Systemhalt Köln-Mülheim Zielsetzungen und Grundlagen

1. Wiederaufnahme von Köln-Mülheim als RRX-Systemhalt in den Potentiellen Bedarf des BVWP 2030. Damit Öffnung des BVWP für die Einbeziehung des derzeit laufenden und detaillierten Gutachtens zur betrieblichen Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit (vereinfachte Standardisierte Bewertung) von Köln-Mülheim als RRX-Systemhalt. Der ZV NVR und die Stadt Köln hatten das Gutachten Ende März d. J. im Vertrauen auf die zunächst vorgenommene Einstufung von Köln-Mülheim in den Potentiellen Bedarf vergeben.
2. Nach Vorlage des Gutachtens vsl. Ende November d. J. Überprüfung der bisher für die Aufnahme in den BVWP zugrunde gelegten Projektdefinition und Neubewertung von Köln-Mülheim als zusätzlicher RRX-Systemhalt durch den Bund.

427.000 Einwohner im Einzugsbereich, 487.000 Einwohner bis 2040, 19 % Wachstum	Der Einzugsbereich des Bahnhofs Köln-Mülheim hat rund 427.000 Einwohner, davon wohnen rund 146.000 im Stadtbezirk Mülheim. Auf der Grundlage der Prognosewerte von IT.NRW werden im Einzugsbereich 2040 voraussichtlich rund 487.000 Menschen leben (Wachstum von 19 % in den Kölner Stadtbezirken). Als Einzugsbereich sind hier die der Stadtbezirk Mülheim und die durch die Stadtbahnlinie 13 an den Bahnhof Köln-Mülheim angebundenen Kölner Stadtbezirke Ehrenfeld, und Nippes sowie die nördlichen Bezirke der Stadt Bergisch Gladbach mit Ausrichtung zum S-Bahnhof Bergisch Gladbach definiert.
BVWP 2030 (Kabinettsfassung): kein RRX-Systemhalt mehr in Köln-Mülheim	Die Verkehrsstationen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath waren als RRX-Halte im Referentenwurf des BVWP 2030 vom März d. J. noch im Potentiellen Bedarf enthalten. Hinter beide Haltepunkte hatte sich auch die Metropolregion Rheinland gestellt. In der Fassung des Kabinettsbeschlusses ist Düsseldorf-Benrath zusammen mit dem Gleisausbau Benrath – Reisholz in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Der Ausbau des Bahnhofs Köln-Mülheim zum RRX-Systemhalt ist entfallen.
Künftig 4 RRX-Linien ohne Halt in Köln-Mülheim	Der Bf Köln-Mülheim wird derzeit im Regionalverkehr durch die beiden Linien RE 1 Hamm – Aachen und RE 5 Emmerich – Koblenz sowie durch die RB 48 Wuppertal – Köln – Bonn-Mehlem bedient. Im Zeitraum bis 2030+ wird Köln-Mülheim weiterhin von den RE-Linien 1 und 5 bedient. Im Vorlaufbetrieb werden hier ab 2019+ die neuen RRX-Fahrzeuge eingesetzt (RE 5 ab 06/2019 und RE 1 ab 06/2020). Ab dem Übergang auf das geplante RRX-Zielnetz würden auf der Grundlage der derzeitigen Fassung des BVWP für Köln-Mülheim die beiden Regionallinien ersatzlos entfallen, da der Bahnhof nicht als RRX-Systemhalt vorgesehen ist. Gleichwohl sollen dann vier RRX-Linien ohne Halt über Köln-Mülheim geführt werden: <u>RRX 1</u> Münster – Aachen, <u>RRX 2</u> Kassel – Köln, <u>RRX 4</u> Hamm – Köln/Bonn Flughafen und <u>RRX 6</u> Minden – Koblenz.
RRX-Halt K-Mülheim ist in den Fahrplan mit den Systemhalten Leverkusen-Mitte, Düsseldorf-Benrath integrierbar	Der NVR und die Stadt Köln haben Ende März d. J. eine Studie zur betrieblichen Machbarkeit und zur Ermittlung der Investitionskosten des zusätzlichen RRX-Systemhalts Köln-Mülheim an das Gutachterkonsortium IBV/SMA/IVV vergeben. Erste Erkenntnisse aus der gemeinsam von Stadt Köln und NVR beauftragten Machbarkeitsstudie zur Realisierung eines RRX-Halts in Köln-Mülheim zeigen erhebliche Chancen zur Realisierung eines RRX-Halts auf, ohne aus makroskopischer Sicht die Fahrbarkeit des Gesamtsystems aus RRX und Fernverkehr nachteilig zu beeinträchtigen.

<p>Für den RRX-Systemhalt ist nur ein drittes Hauptgleis im Stationsbereich erforderlich</p>	<p>Sehr positiv ist, dass sich hierdurch keine negativen Auswirkungen auf die Halteintensität von 4 RRX-Halten in Leverkusen und in Düsseldorf-Benrath ergeben.</p> <p>Die Studie hat ergeben, dass lediglich in der Nord-Süd-Richtung – wie in der Süd-Nord-Richtung bereits vorhanden – ein drittes durchgehendes Hauptgleis im Stationsbereich geschaffen werden muss (Gleis 0). Dies erlaubt es, dass der Fernverkehr nicht durch einen in Köln-Mülheim zusätzlich haltenden RRX beeinträchtigt bzw. verlangsamt wird. Mit einer derartigen Infrastrukturergänzung können in Fahrtrichtung Nord-Süd alle 4 RRX-Linien in Köln-Mülheim halten, in der Gegenrichtung sind nur drei Linienhalte möglich.</p> <p>Eine erste bautechnische Abschätzung zeigt, dass eine derartige Bahnsteiggleisergänzung inklusive der erforderlichen Weichenverbindungen unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten möglich sein sollte. Insofern sollten diese betriebstechnischen und bautechnischen hinreichend fundierten Einschätzungen ausreichen, um angesichts der immensen verkehrlichen Vorteile, die der RRX mit sich bringt, diese Positivwirkungen zugunsten von Köln-Mülheim zu nutzen. Wir gehen davon aus, dass die im weiteren Linienverlauf kompensierten Fahrplanauswirkungen durch den generierbaren Fahrgastzuwachs mehrfach übertroffen werden.</p>
<p>Wichtige Verknüpfungsfunktion</p> <p>S-Bahn ist keine zumutbare Alternative zwischen Mülheim und Düsseldorf</p>	<p>Köln-Mülheim ist der nördliche rechtsrheinische Verknüpfungspunkt im ÖPNV und SPNV: In Köln-Mülheim erfolgt der Übergang mit der S 11 in/aus Richtung Bergisch Gladbach bzw. Rheinisch-Bergischer Kreis, mit der RB 48 in/aus Richtung Wuppertal, mit der S 6 Essen – Köln sowie mit den Stadtbahnlinien 13 Sülzgürtel – Bf Ehrenfeld – Bf Köln-Mülheim – Buchheim – Holweide („Gürtelstrecke“) und 18 Thielenbruch – Bf Köln Mülheim – Dom/Hbf – Bonn.</p> <p>Betrachtet man die Ein- und Aussteiger in den Hauptverkehrszeiten, so nimmt man in den Spitzenzeiten Fahrgastbewegungen von bis zu knapp 100 Ein- und Aussteiger je Zug in bzw. aus Richtung Düsseldorf wahr, die künftig entweder vom ÖPNV abwandern oder deutlich längere Umwegfahrten über den Bahnhof Köln Messe/Deutz in Kauf nehmen müssten. Gegen diese deutliche Verschlechterung des Angebots hat sich vor Ort massiver Widerstand in Bürgerinitiativen formiert. Denn die Fahrzeit von 22 Minuten von Köln-Mülheim in das Stadtzentrum von Düsseldorf ist unschlagbar attraktiv: Die parallele S-Bahn ist mit ihren 15 Unterwegsstationen und einer etwa doppelt so langen Fahrzeit von 42 Minuten keine zumutbare Alternative.</p>
<p>Entlastungswirkung</p>	<p>Die Anbindung von Köln-Mülheim an den Regionalverkehr entlastet die Verkehrsanlagen in Köln Hbf und Köln Messe/Deutz sowie den in den Hauptverkehrszeiten überfüllten Stadtbahnverkehr nach/von Köln Hbf. Über die „Gürtelstrecke“ (Stadtbahnlinie 13) können unter Umgehung der City-Bereiche viele Wohngebiete sowie große Büro- und Einzelhandelsstandorte im linksrheinischen Kölner Norden direkt erreicht werden.</p>
<p>Deutlicher Fahrgastzuwachs aus Bevölkerungsentwicklung und infolge eines attraktiveren Zugangebots zu erwarten</p>	<p>Anhand des Bevölkerungswachstums im o. a. Einzugsbereich lässt sich für das gegenüber dem heutigen Fahrplan deutlich attraktivere RRX-Angebot eine starke Fahrgaststeigerung prognostizieren, zumal durch den zweigleisigen Ausbau der S 11 in Richtung Bergisch Gladbach auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs Köln-Mülheim verbessert wird.</p>