

## **Rhein-Ruhr-Express (RRX); Auswirkung der Planung im Bereich Busbahnhof/Bahnhof-Mitte**

### **1. Vorbemerkung**

Unter dem Arbeitstitel Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes geplant, welches qualitativ zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr und dem Regionalexpress angesiedelt ist.

Mit der am 12.12.2008 zwischen Bund, Land und Bahn abgeschlossenen Rahmenvereinbarung II werden die Planungsmittel für den RRX bis zum Vorliegen des Baurechts sichergestellt.

Eine wesentliche Auswirkung der RRX-Planung ist die Trassierung eines zweiten S-Bahn-Gleises in Leverkusen, beginnend ungefähr auf Höhe der Brücke des Europaringes im Norden bis ungefähr zur Stadtgrenze im Süden.

Der Ausbau eines zweiten S-Bahn Gleises erfordert entlang der gesamten Ausbautrasse verschiedene Anpassungen. Die weitestgehenden Auswirkungen eines zweiten S-Bahn Gleises sind im Bereich des Bahnhofes Mitte und Busbahnhof zu erwarten.

Die von der „DB ProjektBau GmbH“ vorgestellten Planüberlegungen wurden seitens der Verwaltung zum einen im Bereich der Gleisanlagen und des Bahnhofes Leverkusens-Mitte, zum anderen im Bereich Busbahnhof überprüft und bewertet.

### **2. DB-Planung Systemhalt des RRX in Leverkusen und Auswirkungen**

Im Sommer 2008 sind die Planüberlegungen für den RRX durch die mit der Planung beauftragte „DB ProjektBau GmbH“ im Baudezernat vorgestellt und erörtert worden.

Kernstrecke für den RRX ist die Achse Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund. Der an dieser Achse liegende Bahnhof Leverkusen-Mitte wird von allen RRX Linien im 15 Minutentakt als Systemhalt bedient.

Zur Realisierung des RRX-Konzepts ist in einigen Netzteilen eine Steigerung der Kapazität notwendig. Vor diesem Hintergrund sind gegenwärtig Ausbaumaßnahmen der Strecke 2670 (S-Bahn Köln - Düsseldorf) im Bereich des Bahnhofes Leverkusens-Mitte vorgesehen. Die vorliegenden Planüberlegungen der DB ProjektBau GmbH sehen eine vollständige Zweigleisigkeit dieser Strecke vor, welche zur Errichtung einer zusätzlichen Bahnsteigkante im Bahnhof Leverkusens-Mitte führt, während die Strecke 2650 (Fernbahn Köln - Düsseldorf) unverändert bliebe.

Aufgrund der begrenzten Entwicklungsfläche im Bahnhofsbereich Leverkusens-Mitte führt eine Erweiterung des Bahnkörpers zu Konflikten mit der bestehenden Nutzung. Im Zuge der Planumsetzung würde das heutige Bahnhofsgebäude entfallen.

Weiterhin erzwingen die derzeitigen Planüberlegungen der zusätzlichen Bahnsteigkante eine Anpassung des vorhandenen Busbahnhofs.

Die Planüberlegungen der DB ProjektBau sehen die Errichtung eines vergleichsweise schmalen Bahnsteigs für die S-Bahn Linie 6 vor, welcher über nur einen Zugang erreichbar wäre. Aufgrund der entfallenden Halte der bisherigen RE-Züge in den Bahnhöfen Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim wird voraussichtlich ein Anstieg der Fahrgastzahlen durch zusätzliche Umsteiger auf der im RRX-Konzept unverändert verkehrenden S-Bahnlinie 6 eintreten.

Die Verwaltung hat im Anschluss die Überlegungen sowohl intern als auch durch externe Gutachter umfangreich geprüft.

### **3. Überprüfung der DB Planung im Bereich Gleisanlagen und Bahnhof**

Zum einen wurde im November 2008 das Büro „VIA Consulting und Development GmbH“ beauftragt, die Planüberlegungen der DB ProjektBau auf Optimierungspotentiale hin zu untersuchen.

Im Ergebnis der Untersuchung ist festzuhalten, dass die Planüberlegungen der DB ProjektBau den Mindestanforderungen der einschlägig anzuhaltenden Regelwerke entsprechen. Breite von Bahnsteig und Treppenanlage würden den Mindestanforderungen genügen.

In dem Gutachten wurde weiterhin geprüft, ob die DB durch Nutzung vorhandener Gleisanlagen (vorhandenes Überholungsgleis) auf den Bau eines zusätzlichen Gleises verzichten kann, da nur nach Aufgabe des vorhandenen Überholgleises evtl. auf den Bau eines zweiten S-Bahngleises im Bereich des Bahnhofs Leverkusen-Mitte verzichtet werden könnte.

#### **Einschätzung der Verwaltung:**

Da nicht abschließend beantwortet werden konnte, ob die Bahn auf das Überholungsgleis im Bahnhof Leverkusen-Mitte betriebstechnisch verzichten könne, wurde die Variante der Untersuchung vorhandener Gleisanlagen nicht weiter verfolgt.

### **4. Überprüfung der DB Planung im Bereich Busbahnhof**

Auf Basis der Planüberlegungen der DB Projektbau vom 02.07.2008 wurden weiterhin die Machbarkeit und die möglichen Auswirkungen auf den Bereich des angrenzenden Busbahnhofes durch das Planungsbüro „ISA-Plan Ingenieur GmbH“ überprüft. Dabei sollten mögliche Defizite aufgezeigt, die besonderen funktionalen Anforderungen an Fußgänger, ÖPNV und Radfahrer abgeglichen und mögliche Optimierungspotenziale aufgezeigt werden. Hauptziel dieser Studie sollte die Lösungsfindung einer übergreifenden verkehrlichen Neuordnung in diesem Bereich unter der Berücksichtigung der derzeitigen städtebaulichen Absichten sein.

Bei der Überprüfung wurden verschiedene Detailpunkte als nicht endgültig gelöst identifiziert.

Als eine Auswahl der ungelösten Konflikte seien folgende Punkte beispielhaft genannt:

- die Abfahrt der Busse ist massiv beeinträchtigt,
- die Aufstellflächen für Taxen sind nicht sinnvoll positioniert,
- Wartepositionen der Fernreisebusse entfallen,
- die Breiten der Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer werden erheblich beschnitten und eingeschränkt,
- der behindertengerechte Zugang zu dem bestehenden Mittelbahnsteig ist nicht befriedigend gelöst.

### **Einschätzung der Verwaltung:**

Die dargestellten Punkte und weitere hier nicht aufgeführte Details lassen sich innerhalb der vorhandenen Flächen nicht sinnvoll nachbessern. Es ergibt sich hieraus die Notwendigkeit ein anderes Abwicklungskonzept für den Busbahnhof und den Bahnhofvorplatz anzudenken.

## **5. Abgeleitete Erstüberlegungen der Verwaltung**

### **Umbaukonzeption RRX/Busbahnhof**

Um den RRX-bedingten Flächenverlust und die damit einhergehende Funktionsbeeinträchtigung zu kompensieren, muss die erforderliche Fläche innerhalb des heutigen Busbahnhofs gewonnen werden. Die einzig, derzeit denkbare Möglichkeit hierzu besteht darin, die Zufahrtsrampe überflüssig zu machen und eine Direktzufahrt zu den Bussteigflächen, von der Rathenaustraße aus, herzustellen. Dies ließe sich nach ersten Planskizzen über einen Kreisverkehr realisieren.

Weiterhin sollen Übersichtlichkeit und kurze Wege für Fahrgäste und Busbetrieb zu einer Kostenminimierung führen. Die Zufahrt zu den Bussteigen könnte in Harfenform erfolgen, wobei jeder Bussteig durchfahrbar wäre. Die bisherigen Fahrzeitverluste durch die heute notwendige "Schleifenfahrt" würden entfallen. Eine Längsaufstellung würde 18 Haltepositionen ermöglichen, incl. der erforderlichen Warte- und Reisebuspositionen.

Bedingt aus den Vorüberlegungen zu einem "Bürostandort City Leverkusen" und den neuen Anforderungen an das Radwege- und Fußwegenetz könnte die Radhauptachse westlich der Bahn geführt werden. Mit dieser Änderung könnten Engpässe im Bereich des Rialto Boulevard beseitigt und die Nord-/Süd Radwegverbindung problemlos ermöglicht werden. Hauptvorteil dieser Änderung wäre der Wegfall der sanierungsbedürftigen Radwegbrücke über die Heinrich-von-Stephan-Straße und die dazugehörigen Rampen der heutigen Busbahnhofzufahrt.

Mit Betonung der Laufachsen der Fußgänger zur City und zu den Bahnsteigen ergibt sich Raum für ein neues Bahnhofsgebäude und einen Bahnhofplatz mit Priorität für Fußgänger. Es werden genügend Bewegungs- und Aufenthaltsflächen geschaffen, die gestalterisch aufgewertet einen ersten, repräsentativen Eindruck von Leverkusen

ermöglichen. Mit dem Drehpunkt zum Busbahnhof, City C und S-Bahn entsteht ein Mobilitätszentrum für den ÖPNV.

Die Andienung des Bahnhofes sowie des Bürostandortes sollte sinnvollerweise über den südlichen Bereich der B8/Heinrich-von-Stephan-Straße erfolgen.

## **Kostenüberlegungen**

Im bisherigen Konzept zum RRX sind in den Planüberlegungen aus Platzmangel Stützmauern und Bauwerke vorgesehen. Für die heutigen Fußgängerbrücken der Rathenaustraße und der Heinrich-von-Stephan-Straße sowie für die Stützmauern der Rampe ist Sanierungsbedarf vorhanden bzw. wird sich dieser in absehbarer Zeit einstellen.

Im Rahmen einer ersten Kostenabschätzung erscheinen ca. 2.000.000 Euro für eine Neugestaltung und Optimierung des Busbahnhofes als eine realistische Größe. Für den Umbau des Bahnhofsvorplatzes und die Anbindung der Rathenaustraße könnte man sinnvoll ca. 850.000 Euro ansetzen.

Dem gegenüber stehen als bezifferbare Einsparungen an Betriebskilometer von ca. 110.000 km pro Jahr, die zu einer Senkung der Betriebskosten bei der KWS von jährlich ca. 55.000 Euro führen können, Reduzierungen in der Unterhaltung der Bauwerke und Lichtsignalanlagen wären mit jährlich ca. 10.000 Euro anzusetzen.

Kosten für die Sanierung von Stützmauern und Rampen entfallen. Durch den Wegfall von Brücken und Stützwänden können Mittel, die für eine Betonsanierung notwendig sind, für den Umbau Busbahnhof verwandt werden.

Eine 70% Förderung durch ÖPNV-Mittel sind zu erwarten.

Eine Bündelung der Ressourcen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Leverkusen lässt es realistisch erscheinen die Maßnahme weitestgehend kostenneutral abzuwickeln.

## **Zeitschiene**

Nach Informationen durch die DB-Projektbau und Pressenachrichten soll das Planfeststellungsverfahren ab 2011 abschnittsweise eingeleitet werden. Dabei ist nach heutigem Kenntnisstand noch nicht geklärt, ob dies von Süden oder von Norden beginnend erfolgen soll.

Der Baubeginn eines Abschnittes könnte ab 2015/2016 erfolgen. Dabei ist nach heutigem Kenntnisstand noch nicht geklärt, wann ein möglicher Baubeginn in Leverkusen terminiert ist.

Die Inbetriebnahme könnte für das Jahr 2023 prognostiziert werden.

Das nächste Arbeitsgespräch zwischen Verwaltung und DB Projektbau ist für Februar 2010 vorgesehen.

## 6. Zusammenfassung

- Leverkusen ist Systemhalt des RRX.
- Es existieren momentan Planüberlegungen der DB Projektbau.
- Diese haben noch nicht den Konkretisierungsgrad, dass sie sinnvoll präsentiert werden können.
- Ein offizielles Planfeststellungsverfahren ist noch nicht eingeleitet.
- Der Wegfall des bisherigen Bahnhofsgebäudes kann kompensiert werden.
- Die Einrichtung eines weiteren S-Bahn Gleises hat einschneidende Veränderungen für den Busbahnhof Wiesdorf zur Folge.
- Eine realistische Umbaukonzeption des Busbahnhofes Wiesdorf lässt sich entwickeln.
- Die Umbaukonzeption des Busbahnhofes Wiesdorf hat noch nicht den Konkretisierungsgrad, dass sie präsentiert werden kann.
- Durch erwartete nachhaltige Einsparungen von Betriebskosten (Buskilometer, Bauwerksunterhaltung) lassen sich Investitionskosten minimieren.
- Eine Förderung ist möglich.
- Sobald verdichtete Informationen vorhanden sind, wird die Verwaltung die politischen Gremien entsprechend informieren.