

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



BahnflächenEntwicklungs-  
Gesellschaft NRW mbH

Vorstellung der Ergebnisse  
der Machbarkeitsstudie zur  
Errichtung des RS 1 und  
der städtebaulichen  
Entwicklung „Eltingviertel“



Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Machbarkeitsstudie  
Radschnellweg Ruhr RS 1  
des RVR im Bereich  
Eltingviertel und  
Werksgelände EVONIK



E<sup>24</sup> | Gladbecker Straße - Gleisdreieck

Kenndaten	Maßnahmen	Gestalt
Länge	Strecken Neubau 2,2 km	Regelquerschnitt 4 m
Anschlussstellen	Brückenbau / -instandsetzung 1/4	3,5 m / 4 m
Fahrtzeit	Unterführungs-standsetzung 1	Streckentypologie
Umfeld	Rampenneubau 3	
	Gewerbe, Innenstadt	

**Streckenbeschreibung**

Der Trassenabschnitt östlich der Essener Innenstadt ist neu zu bauen. Der Abschnitt wird in weiten Teilen niveaugleich zu seiner Umgebung geführt. Er durchfährt dabei überwiegend Gewerbegebiete, die sich zwischen der Goldschmidtstraße im Westen und dem Hangetal im Osten angestrichelt haben. Mit dem noch vorhandenen ehemaligen Reltterstellwerk befindet sich in diesem Abschnitt ein außergewöhnlicher Zeuge der Eisenbahngeschichte.

**Bautische Betange**

Zwischen der B224/Gladbecker Straße und dem Werksgelände der Evonik Industries AG wird der RS1 parallel zum Güterbahnhanschluss des Standortortes geführt und an geeigneter Stelle das Gütergleis quert. Das geringe Verkehrsaufkommen macht eine leichte, barrierefreie Lösung wahrscheinlich. Detailliertere Aussagen sind in den weiteren Planungsschritten in Abstimmung mit den Betreibern herbeizuführen.

**Gestalterische Betange**

Aufgrund der selbstständig geführten Trasse ist ein reduzierter Einsatz der Grund- und Warnmarkierungen möglich. Es sind zusätzliche Markierungselemente für Nah- und Fernziele sowie die Kilometerierung in Ergänzung zur wegweisenden Beschilderung gemäß HBR NRW anzuwenden. Die Nutzung des Reltterstellwerks als Rast- oder Service-Station ist zu prüfen, ebenso der Einsatz einer wettergeschützten Station unter der Brücke.

**Nutzungskonflikte**

- Querung Gleisanlagen der Evonik Goldschmidt
- Keine gesetzlich geschützten Flächen und Objekte

Bei  
Ma

Nutzungskonflikt :

- höhengleiche Querung der Gleisanlagen EVONIK durch den RS 1

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Machbarkeitsstudie  
Radschnellweg Ruhr RS 1  
des RVR im Bereich  
Werksgelände EVONIK bis  
Bahnhof Essen-Kray Nord



E<sup>26</sup> | Gleisdreieck - Joachimstraße

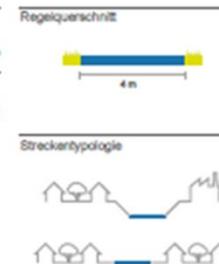
**Kenndaten**

Länge	2,2 km
Anschlussstellen	5
Fahrzeit	7 Min bei 20 km/h
Umfeld	Gewerbe, Suburban

**Maßnahmen**

Streckenneubau	2,2 km
Rampenneubau	5

**Gestalt**



**Streckenbeschreibung**

Die Strecke verläuft größtenteils in Troglage und muss neu gebaut werden. Sie durchquert Gebiete mit Gewerbeflächen, Kleingärten und mehrgeschossigem Wohnungsbau. Ab Höhe Ernestinenstraße bildet sich die Bahnstrecke der S2, RE2 und RB&2 ein und wird ab dort parallel bis östlich des Bahnhof Kray-Nord geführt.

**Bauliche Belange**

Aufgrund der Troglage sind die Anschlüsse überwiegend als Rampananlagen anzulegen. Als Sicherung zur Bahnstrecke ist eine Zaunanlage vorzusehen.

**Gestalterische Belange**

Es ist darauf zu achten, frühzeitig und eindeutig auf die Anschlussstellen und deren Ziele zu verweisen. Brücken und Unterführungen sind als wegweisende Streckenelemente zu integrieren (z.B. durch Beschriftung; siehe Kap. 06, S. 189). Es können an Unterführungen kleinere Service-Stationen (Größe S; siehe Kap. 06, S. 185) installiert werden. So entstehen wettergeschützte Orte entlang der Strecke mit einer zusätzlichen Aufenthaltsqualität. Licht ist einzusetzen, um Sicherheitsgefühl zu schaffen.

**Nutzungskonflikte**

- Verbindfläche VB-D-4508-003 großflächige Freizeitanlagen im Essener Norden | Fläche im Biotopkataster BK-4508-0075 Bachlauf Schönscheldstraße, beides nördlich angrenzend

Nutzungskonflikt ab Ernestinenstraße:

- Parallelführung des RS 1 zu Betriebsgleisen und Unterfahrung der Oberleitung

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6

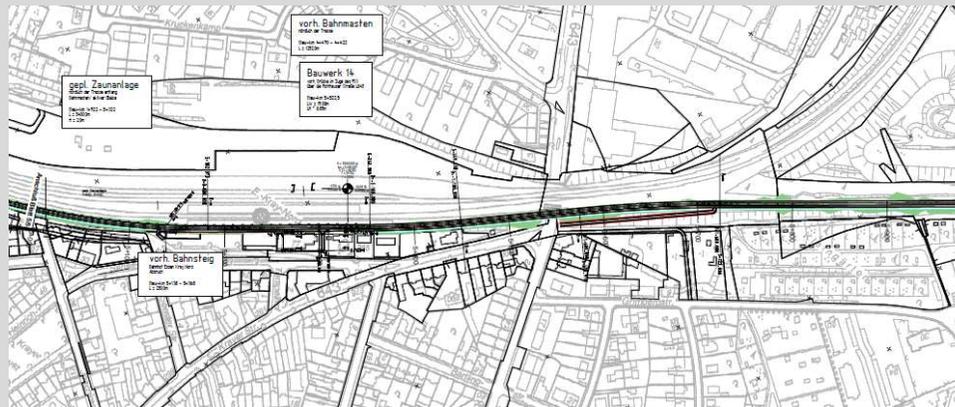
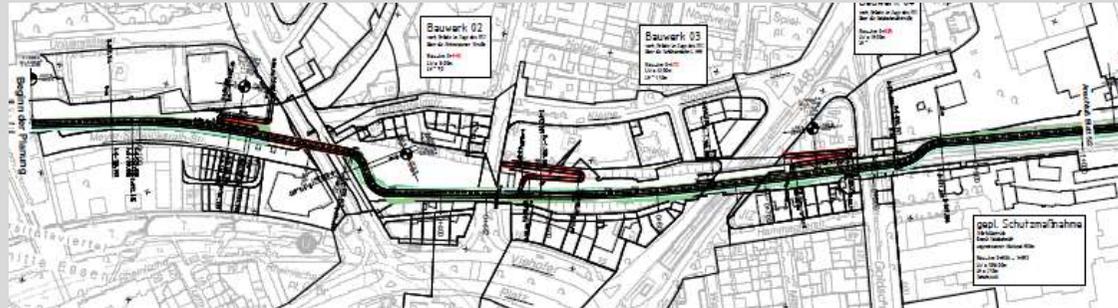


KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



## Planung RS 1 des Landesbetriebs Straßen NRW



### Nutzungskonflikt:

- Gleisanschluss und Querung Gleisanlagen EVONIK
- Unterfahrung Querfelder der DB Netz AG

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6

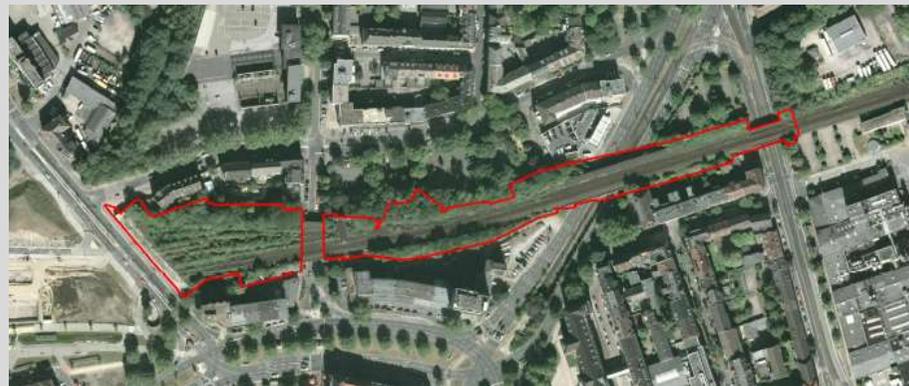
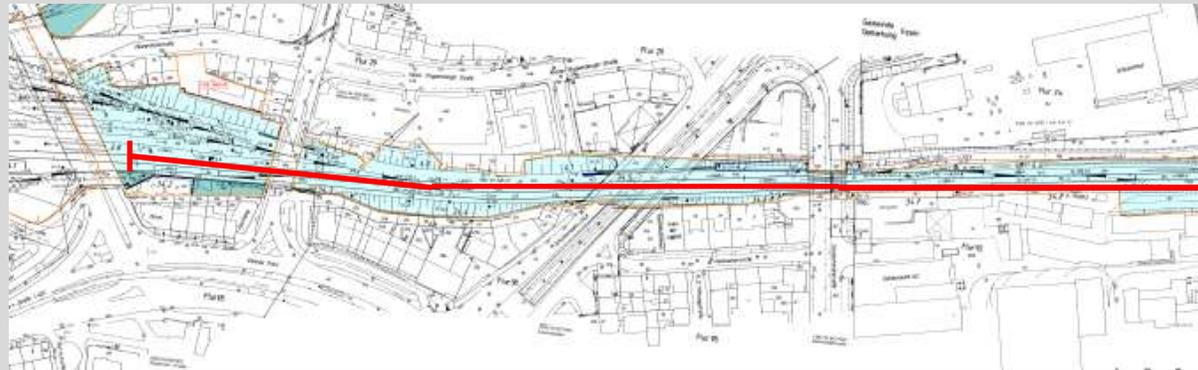


KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Gleisanlagen der DB Netz  
AG und Gleisanschluss  
Evonik im Bereich  
Eltingviertel



Nutzungskonflikte:

- Bestehender Gleisanschluss für EVONIK
- Prellbock unmittelbar östlich der Gladbecker Straße

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



## Planung Eltingviertel, Vorzugsvariante 3, Stadt Essen



Nutzungskonflikt :

- Gleisanschluss EVONIK und Führung des RS 1 über und durch geplante Gebäude

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

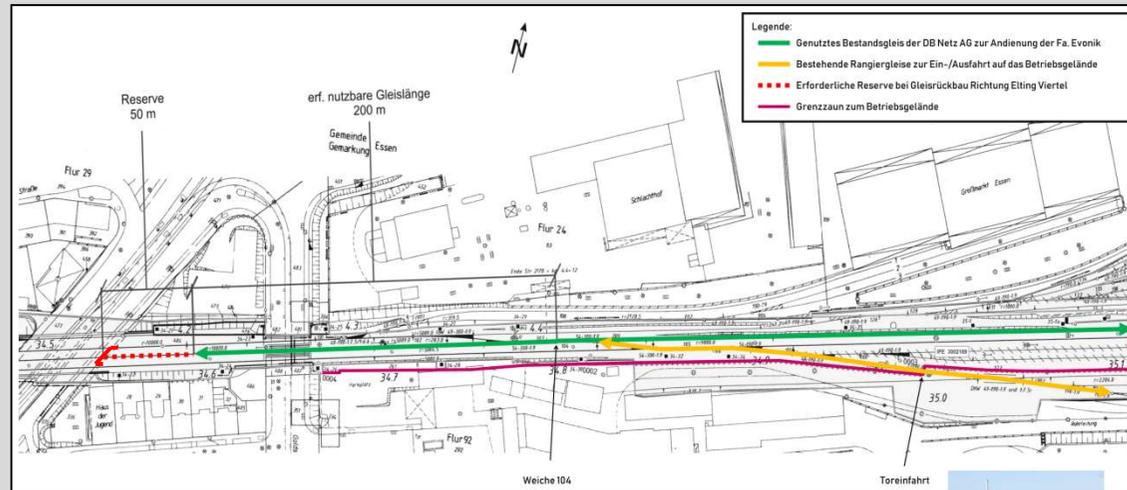
Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Ergebnis  
Machbarkeitsstudie



Anforderung  
Gleisanschluss EVONIK



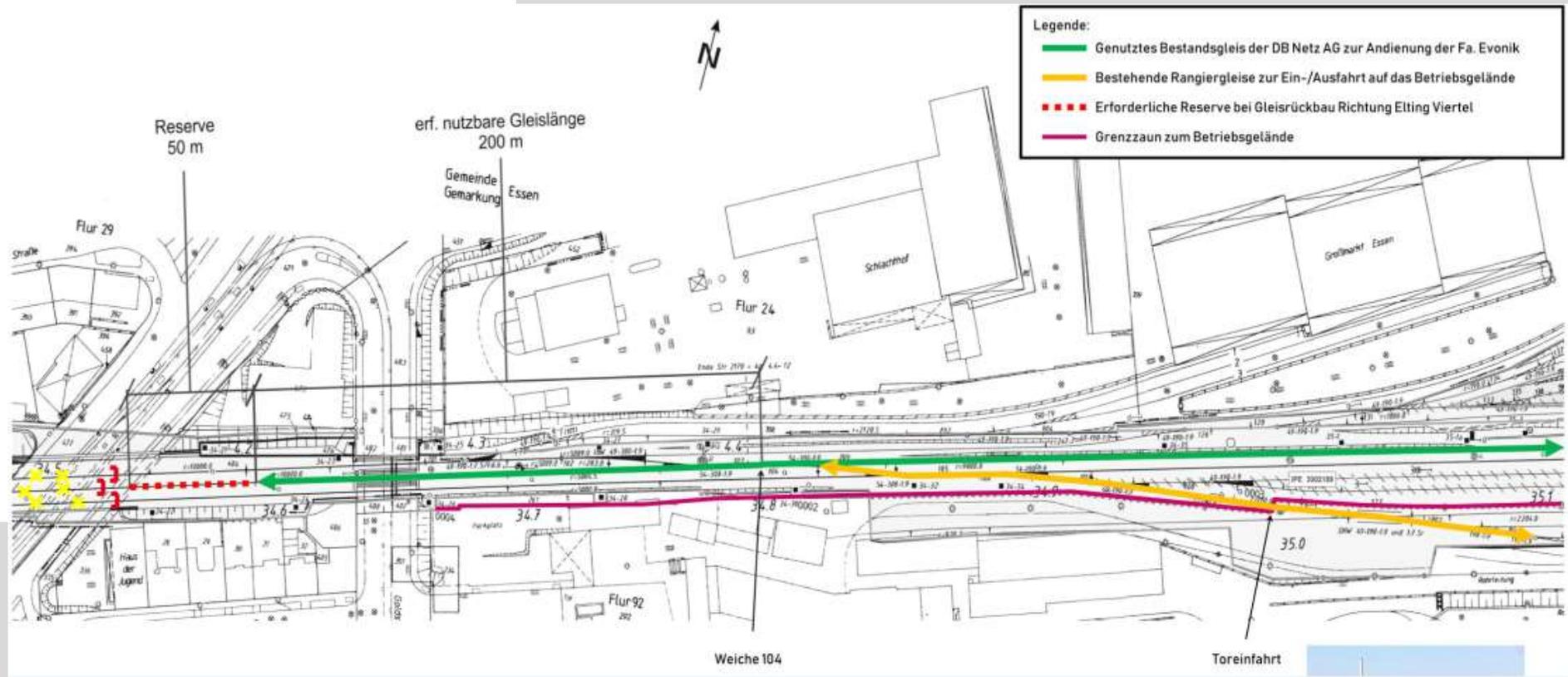
- Betriebliche Anlieferung ausschließlich über Schiene möglich
- 1 x je Tag eine Garnitur von 6-8 Kesselwagen (je 18 m max.) mit Lok Anlieferung morgens).
- Nutzlänge von ca. 200 m hinter der Weiche 104 (also Bahn-km 34,6 bis 34,8) erforderlich plus Sicherheitsreserve

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

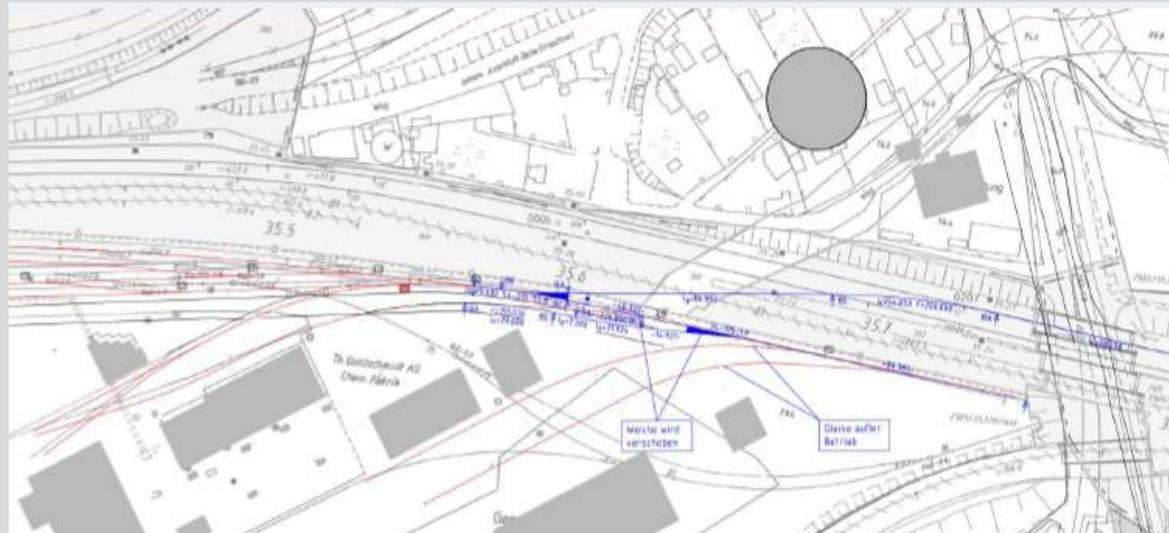
Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Ergebnis  
Machbarkeitsstudie



Prüfung Neuorganisation  
Gleisanschluss EVONIK



Ergebnis:

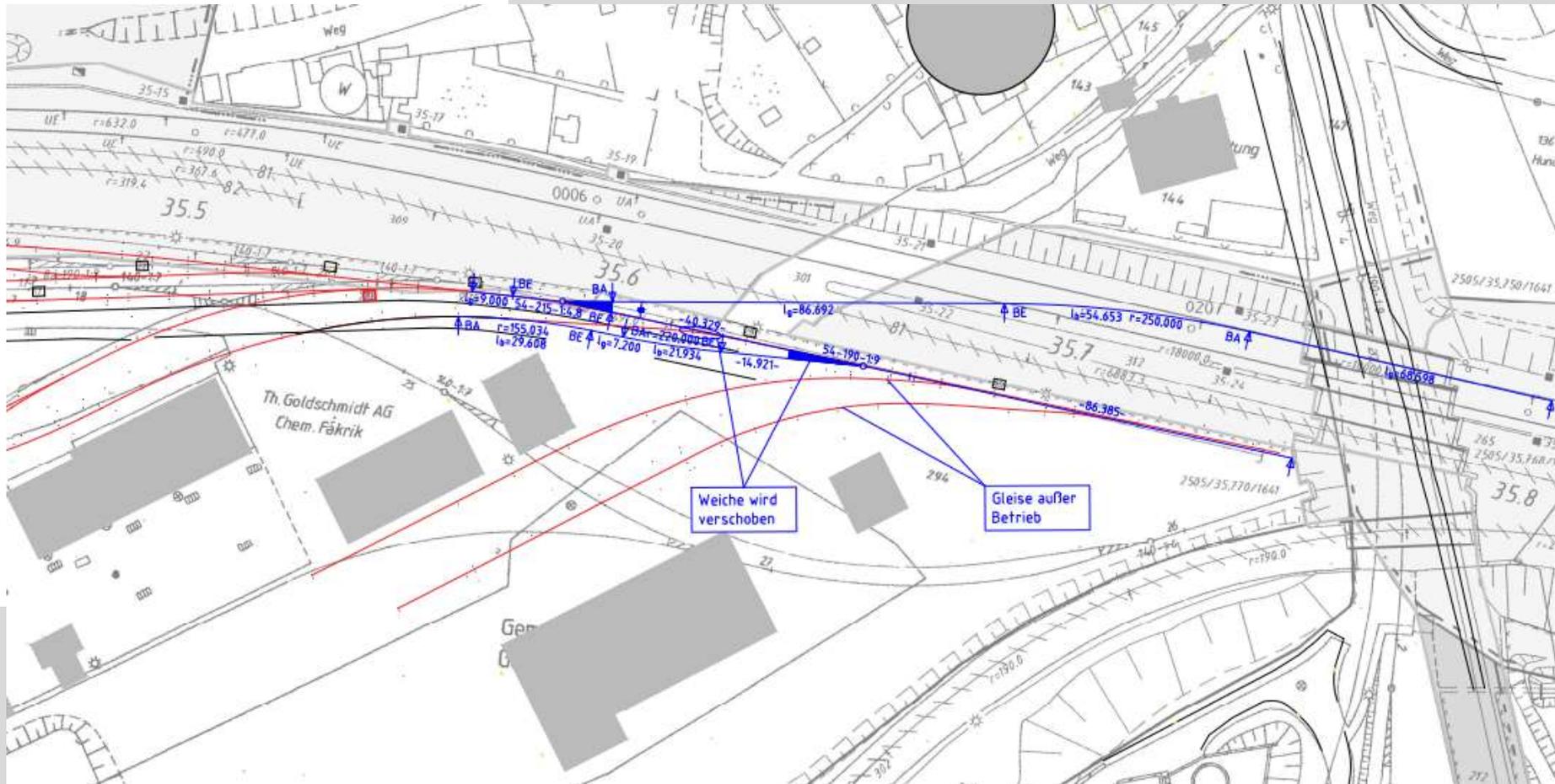
- Grundsätzliche Zustimmung EVONIK liegt vor
- Beantragung Stilllegung von Gleisinfrastruktur und Beauftragung Plangenehmigungsverfahren zum Gleisumbau beim Eisenbahnbundesamt erforderlich

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur

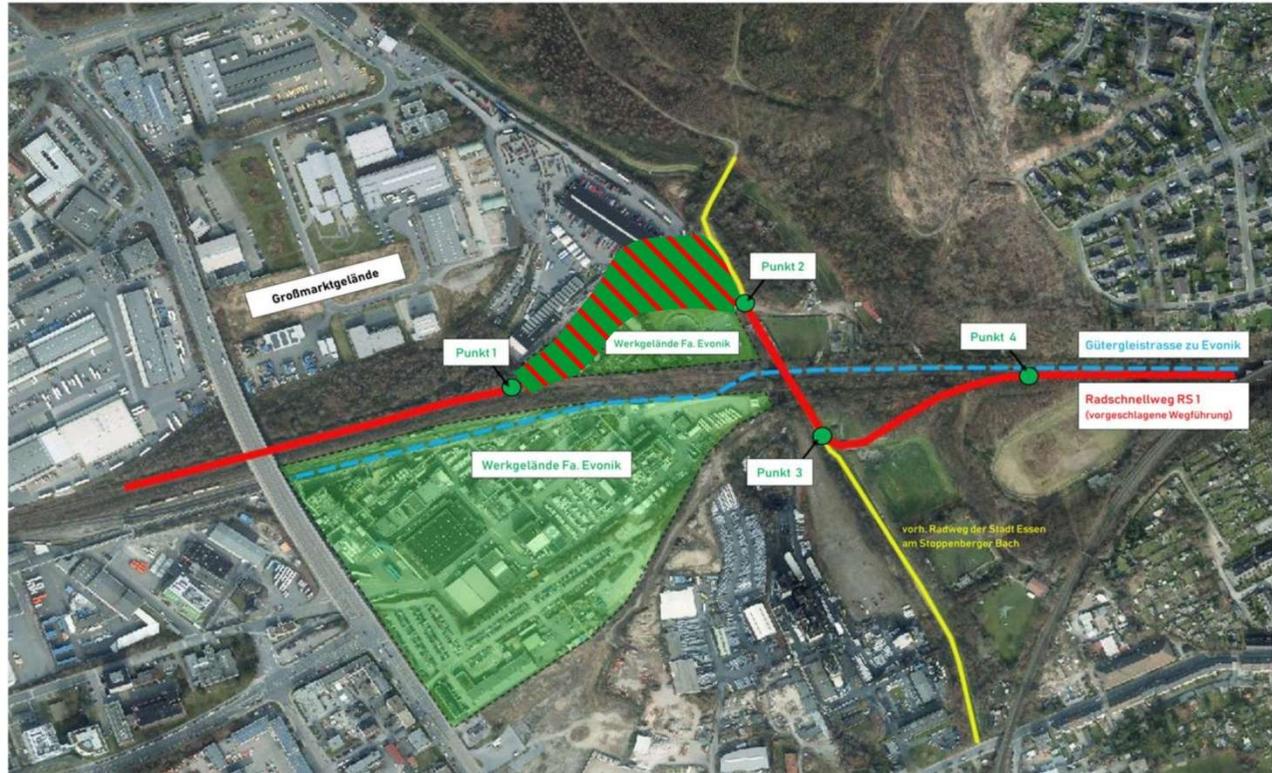


Ergebnis  
Machbarkeitsstudie



Prüfung: Querung RS 1  
Gleisanschluss EVONIK

Draufsicht Kreuzungsbereich Radschnellweg RS01 / Güterschienenentrasse Werksanschluss Fa. Evonik



Ergebnis:

- Um- und Unterführung Brückenbauwerk zwischen den Punkten 1 – 4 möglich, genaue Lage muss in der Örtlichkeit noch festgelegt werden

Zustimmung EVONIK erforderlich

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6

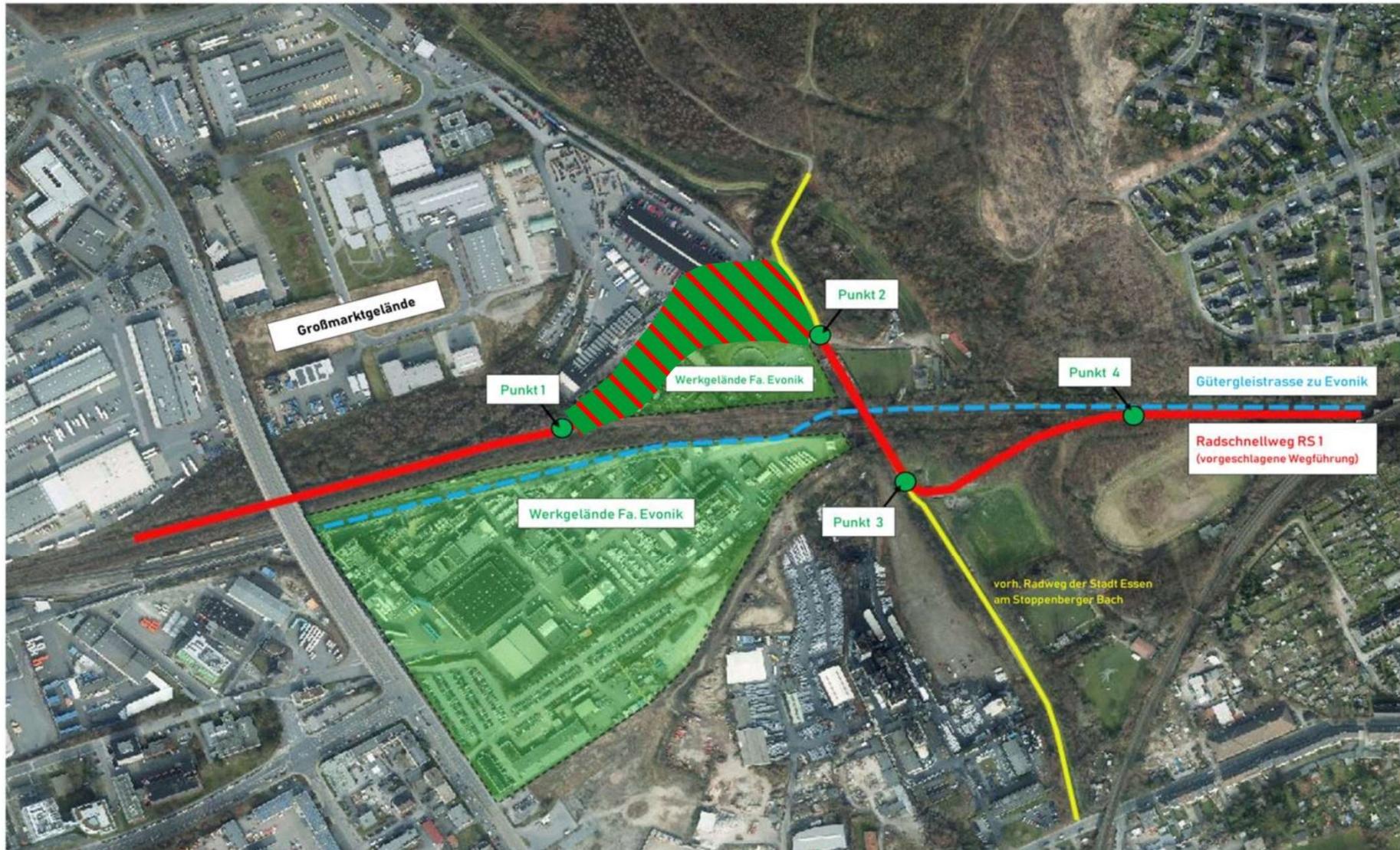


KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



### Draufsicht Kreuzungsbereich Radschnellweg RS01 / Güterschienenentrase Werksanschluss Fa. Evonik



Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Ergebnis  
Machbarkeitsstudie



Prüfung Querung RS 1  
Gleisanschluss EVONIK



Ergebnis der Prüfung:

- Die geplante höhengleiche Querung des Gleisanschlusses durch den RS 1 ist nicht sinnvoll (Kosten / Sicherheit / Betrieb).  
Die gefundene Verknüpfung der Radwege RS 1 und Radweg am Stoppenberger Bach bietet eine zusätzliche Verknüpfung und Attraktivierung des Radwegenetzes.

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Ergebnis  
Machbarkeitsstudie



Fortführung RS 1 unter  
Oberleitung



Nutzungskonflikt:

- Fortführung RS 1 im Teilbereich unter Oberleitung
- Alternative: Auflösung von ca. 44 Querfeldern

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

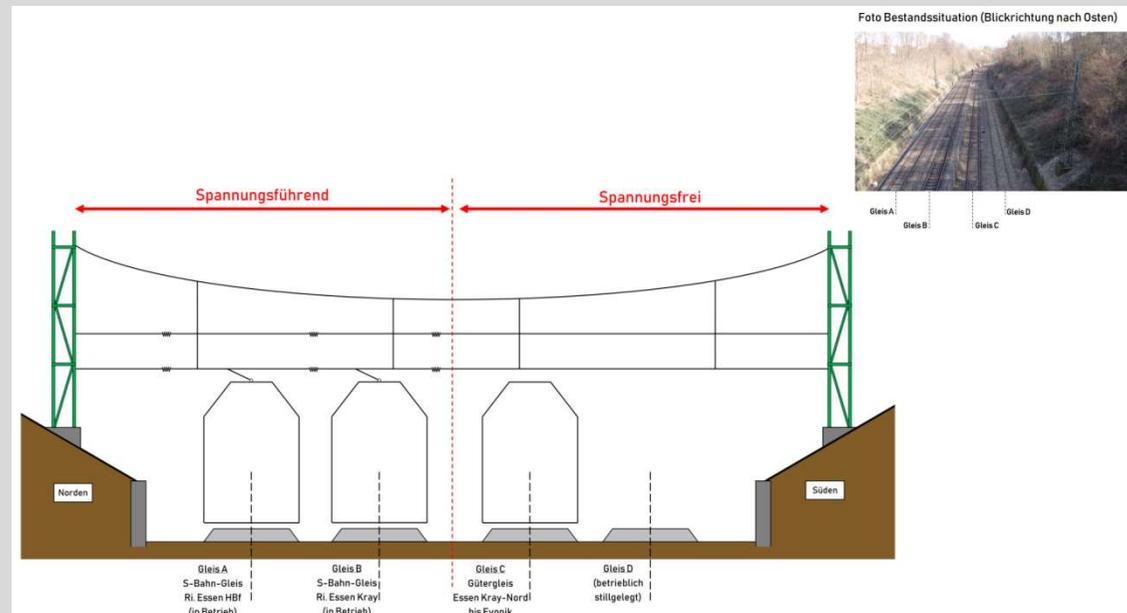
Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Ergebnis  
Machbarkeitstudie



Fortführung RS 1 unter  
Oberleitung



Nutzungskonflikt :

- Unterfahrung Oberleitung
- Zustimmung des Sachanlagenverantwortlichen Oberleitung der DB Netz AG und des Ministeriums für Verkehr NRW erforderlich

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

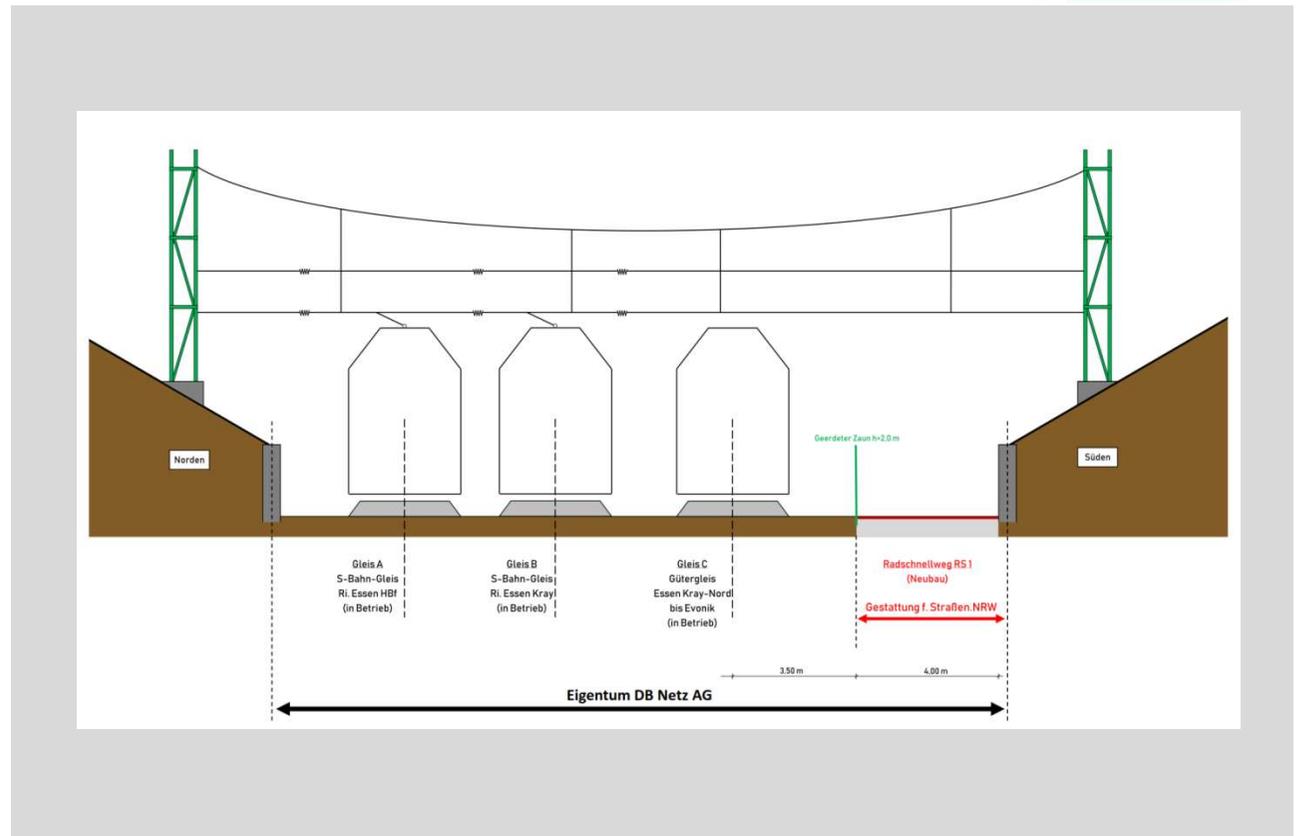
Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Ergebnis  
Machbarkeitsstudie



Fortführung RS 1 unter  
Oberleitung



Ergebnis:

- Grundsätzliche Zustimmungen des Sachanlagenverantwortlichen Oberleitung der DB Netz AG und
- Zustimmung des Ministeriums für Verkehr NRW liegen vor
- In Teilbereichen Gestattungsvertrag und kein Grunderwerb (Verkauf DB-Flächen unter Oberleitungen nicht möglich)

# Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

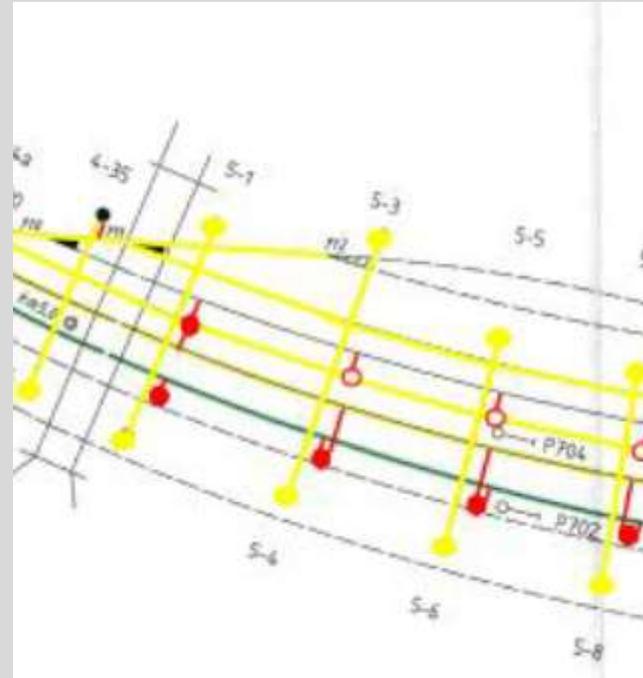
Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Ergebnis  
Machbarkeitstudie



Sachstand Planungen der  
DB Netz AG am Bahnhof  
Essen-Kay Nord



- Anpassung der Quersfelder geplant
- Stand der Planung : Entwurfsplanung
- Baudurchführung : voraussichtlich 2019 / 2021
- Hierdurch Optimierung der Trassierung des RS 1

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Die Klärung für die Führung  
des RS 1 unter Querfeldern  
ist erfolgt

Radschnellweg Ruhr (RS 1)

Klärung Grundsatzfragen der Planung und Wertermittlung

Gespräch am 29.03.2018 mit Straßen NRW, BEG im  
Ministerium für Verkehr

Erlass Ministerium für Verkehr vom 11.06.2018 an den  
Landesbetrieb Straßen NRW



Empfehlung zum weiteren  
Vorgehen nach Vorliegen der  
Ergebnisse der Machbarkeits-  
studien für die weiteren  
Planungen „**Eltlingviertel**“

- Beauftragung Vorplanung Umbau Gleisanschluss Evonik
  - Klärung der genauen Wegeführung durch das Eltingviertel
  - Abstimmung mit den Fachdiensten der DB AG
  - Klärung Kostenübernahme / Kostenträger
  - Planung und Plangenehmigung Gleisumbau im Bereich  
EVONIK
  - Beauftragung Bebauungsplan
  - Abschluss Kaufverträge
  - Freistellung von Bahnbetriebszwecken
- 
- Erarbeitung Bebauungsplan und Planungen zur Anpassung  
der Bahninfrastruktur der DB Netz AG können zeitgleich  
erfolgen

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Empfehlung zum weiteren  
Vorgehen nach Vorliegen der  
Ergebnisse der Machbarkeits-  
studie für die Planungen **RS 1**  
**östlich Schützenbahn bis**  
**Bahnhof Essen-Kray-Nord**

- Beauftragung Vorplanung Umbau Gleisanschluss Evonik
- Abstimmung mit den Fachdiensten der DB AG
- Klärung Kostenträger Gesamtmaßnahme
- Änderung Gleisanschluss im östlichen Betriebsgelände EVONIK
- Planung beauftragen und Plangenehmigung für die Anpassung der Bahninfrastruktur beantragen
- Abschluss Gestattungsvertrag für die RS 1-Trasse zwischen DB und Straßen NRW

Vorstellung Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr  
(RS 1) in Essen - DB Strecke 2505 von Bahn-km 34,2 - 39,6



KE:FI

Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur



Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit