

Siemens stellt den neuen Rhein-Ruhr-Express vor

Von: Daniel Gerhards



Weiß-grau lackiert, mit orangefarbenen Türen und Frontblenden: Der Prototyp des RRX-Triebwagens zugespricht zeitgemäßen Fahrkomfort.

Wegberg. Dass der Zug losfährt, ist kaum zu spüren. Er rollt leise an, nichts ruckelt. Im ersten Prototypen des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX), der am Mittwoch auf dem Siemens-Prüfcenter im Wegberger Ortsteil Wildenrath vorgestellt wurde, sind die meisten Sitze noch mit einer Kunststoffolie überzogen, und es liegen einige Kabel herum. Aber der Prototyp fährt.

Der Hersteller Siemens wertet das als Signal, dass das Unternehmen bei Bau und Entwicklung der neuen Züge im Zeitplan liegt.

Ab Dezember 2018 sollen die ersten RRX-Züge in einer sogenannten Vorlaufphase auf der Strecke von Düsseldorf nach Kassel eingesetzt werden. Die RE 1-Strecke von Aachen über Köln und Düsseldorf nach Hamm soll im Juni 2020 dran sein. Und ab Dezember 2020 soll der RRX an Stelle des RE 4 von Aachen über Mönchengladbach und Düsseldorf nach Dortmund rollen.

Jede der Zügeinheiten soll aus vier zum Teil doppelstöckigen Wagen bestehen und 400 Fahrgästen Platz bieten. Es ist auch vorgesehen zwei Zügeinheiten zu koppeln, so dass Platz für 800 Fahrgäste entsteht. WLAN-Zugang, Steckdosen und leistungsfähige Klimatisierung soll es im gesamten Zug geben, Klappische und Leseleuchten nur in der ersten Klasse. Der Zug fährt mit einer Spitzengeschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde.

Bei der Entwicklung des schnellen Zuges war zum Beispiel auch wichtig, breite Türen und genügend Raum hinter den Türen einzuplanen, so dass die Passagiere zügig ein- und aussteigen können. Weil der RRX auch zügiger anfährt als ein aktueller Regionalexpress können Verspätungen auf der Strecke besser aufgeholt werden.

Und die Züge sind auch weitgehend barrierefrei, ohne Einstiegsrampe. Das bedeutet, dass alle Bahnhöfe an den vorerst sechs RRX-Strecken so umgebaut werden, dass man vom Bahnsteig ohne Stufe in die 76 Zentimeter hohe Tür des Zuges einsteigen kann. Deshalb sind enorme Investitionen in die Infrastruktur an den Bahnhöfen nötig. Und damit die Züge häufiger fahren können, sind auch zusätzliche Gleise nötig. „Die Baumaßnahmen werden den Verkehr erstmal stören. Unsere Aufgabe wird es sein, ein Ersatzkonzept zu erstellen“, sagt Heiko Sedlaczek, Geschäftsführer von Nahverkehr Rheinland.

Den Auftrag für die 82 Züge hatte Siemens im März 2015 bekommen, daran gekoppelt ist auch die Wartung für 32 Jahre. Der Auftrag hat nach Unternehmensangaben ein Volumen von mehr als 1,7 Milliarden Euro. „Ein Novum ist, dass der Hersteller Wartung und Instandhaltung für Jahrzehnte übernimmt. Wir können über mehr als 30 Jahre eine Verfügbarkeit von 99 Prozent garantieren. Das bedeutet, dass die Züge immer da sind“, sagt Sabrina Soussan, Leiterin des Geschäfts mit Hochgeschwindigkeits- und Regionalzügen bei Siemens. Dank moderner Datentechnik könne das Unternehmen Probleme bereits erkennen, „bevor sie auftreten“.

In Wildenrath beginnen jetzt Tests mit sieben Prototypen des Zuges, der ab Ende 2018 Köln, Düsseldorf und das Ruhrgebiet im 15-Minuten-Takt verbinden soll. Siemens will prüfen, ob die Fahrzeuge fit für den täglichen Einsatz sind. Anschließend sind Tests im öffentlichen Bahnnetz geplant.