



Fahrgastverband  
**PRO BAHN**

*Regionalverband Niederrhein e. V.*



# NiederrheinSchiene



Aktuelle Elektrifizierungsarbeiten an der S28 Neuss – Kaarst © privat

## **Aus dem Inhalt**

[Grußwort](#) (S. 2) • [Mobilitätswende – aber wie?](#) (S. 2) • [Leserbrief](#) (S. 4) • [Schlaures Vorgehen bei der Infrastruktur](#) (S. 5) • [Ausbau der S28](#) (S. 7) • [Gleise und Stellwerke](#) (S. 8) • [Modernisierte Bahnhöfe und Gebäude](#) (S. 12) • [Vorträge und einmalige Termine](#) (S. 14) • [Wie gut ist der Schienenersatzverkehr?](#) (S. 16) • [Gelungener Schienenersatzverkehr](#) (S. 18) • [Der Bahnhof, die Töpfe und die Zukunft](#) (S. 20) • [Fast alles neu bei der RB 31](#) (S. 22) • [Aufgegleist – Änderungen im Regelfahrplan](#) (S. 25) • [Der Tribut der Baustellen](#) (S. 27) • [Neue Triebzüge](#) (S. 28) • [Aufgegleist – Politik und Co.](#) (S. 30) • [Das Verkehrsgoodie](#) (S. 31) • [Termine Monatstreffen](#) (S. 32) • [Impressum](#) (S. 32)

**NiederrheinSchiene Ausgabe 2 – September 2024**

## Grußwort

Liebe PRO-BAHN-Mitglieder und Bahninteressierte,

nach der überwiegend sehr positiven Resonanz auf die erste Ausgabe der wiederbelebten Niederrheinschiene halten Sie gerade das zweite Exemplar in Ihren Händen.

Im letzten halben Jahr hat sich am Niederrhein bahntechnisch viel getan. Der Ausbau einiger Bahnstrecken im Rheinischen Kohlerevier kann dank bewilligter Mittel geplant werden, neue geplante Stellwerke verringern die Fehleranfälligkeit, erzwingen teilweise jedoch Fahrzeugnarrüstungen mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS, Strecken am Niederrhein werden modernisiert. Und beim RE 10 Krefeld – Kleve ist endlich Ruhe eingekehrt. Es werden neue Triebwagen für RE und S-Bahn kommen.



Auch in der Bahnpolitik gab es viel Bewegung. Die Finanzierung der Infrastruktur und die Auswirkung auf Nah- und Fernverkehr bleiben heiß diskutiert.

In den Sommerferien hatten wir so viel Schienenersatzverkehr, dass ich zwei Tage die Qualität stichprobenartig getestet habe.

So deckt auch diese Ausgabe viele Bereiche der Bahn ab und ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieses etwas umfangreicheren Hefts. Aufgrund der hohen Portokosten haben wir uns für mehr Seiten bei weniger Ausgaben entschieden.

Viele Grüße

A handwritten signature in black ink that reads "Thomas Probol". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Thomas Probol (Stellvertretender Vorsitzender RV Niederrhein)

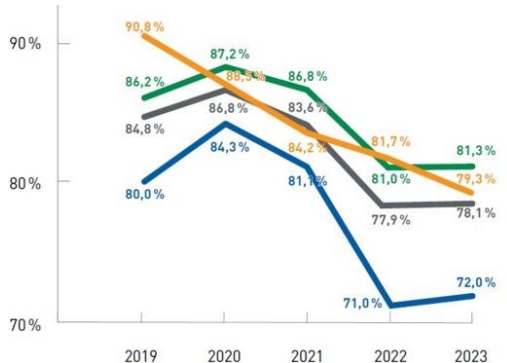
## ***Mobilitätswende – aber wie?***

Von Thomas Probol

Das letzte halbe Jahr hat viel schlechte Nachrichten im Nahverkehr produziert. Eine Menge Ersatzverkehre im Dreieck Duisburg – Mönchengladbach – Düsseldorf, Ausfall von Zügen durch Mangel an Triebfahrzeugführern, einige Zukunftsplanungen bei Reaktivierung und Ausbau liegen auf Eis, da noch nicht einmal die

***NiederrheinSchiene Ausgabe 2 – September 2024***

Mittel für die Planung ausreichen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Keller, siehe Grafiken. Die Verspätungsanzeigen an Bahnhöfen und in Apps haben gravierende Mängel. Gleichzeitig bleibt Nordrhein-Westfalen Stauland Nr. 1. Der Trend zum Homeoffice wirkt zwar verkehrsverringern, dafür nehmen Pendlerzahl und zurückgelegte Strecke seit 2021 wieder zu. Im Verbandsgebiet bleibt die Quote der Autonutzer enorm hoch. Grund genug, alles einmal in einem Gesamtbild zu betrachten und einen Blick in eine mögliche Zukunft zu werfen.



*Pünktlichkeit in NRW. Blau: RE; Grün: RB; Orange: S-Bahn; Grau: Gesamt  
Quelle: mobil.nrw*

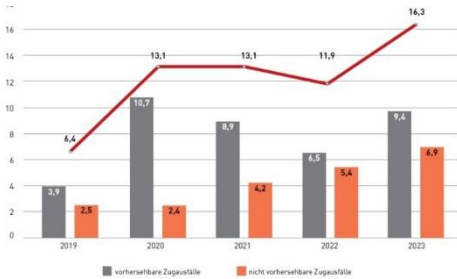
Eigentlich ist Nahverkehr ganz einfach. In einer App oder Webseite suche ich mir eine Route samt Abfahrtszeit heraus. Verspätungen sind dabei längst berücksichtigt. Sofern ich kein Abo habe, kann ich das Ticket gleich digital buchen oder mir anzeigen lassen, welches Ticket ich benötige. Alles läuft zuverlässig, und so lange ich mich in einem Zentrum oder seinem Speckgürtel befinde, gibt es häufig viele gute Verbindungen. Ich kann einfach früher oder später fahren, einen Zwischenstopp oder Abstecher machen. Die Wissenschaft kommt – oh Wunder – zum gleichen Ergebnis: Zufälligkeit, Flexibilität und Schnelligkeit sind die wichtigsten Einflussfaktoren bei der Wahl des Verkehrsmittels.

Doch wie sieht die Praxis aus? Auch kurzfristig fallen immer wieder Züge und Busse aus, die Verspätungsanzeigen stimmen nur manchmal, selbst ausgefallene Fahrten werden nicht immer als solche markiert. Innerhalb kürzester Zeit entstehen bei den Zügen durch Wartezeiten so große Verspätungen, dass das Erreichen der Anschlussverbindung in Gefahr gerät. Und bei einem Anschluss, der nur stündlich fährt, heißt das dann richtig lange warten. Selbst bei halbstündigem Takt benötigen 25 Minuten Wartezeit viel Geduld.



*Eine Mobilitätswende braucht gerade frühmorgens zuverlässige Verbindungen © privat*

Generell mehr Züge auf neuen Strecken, ist zwar schön und gut. Viel wichtiger ist und bleibt, Ausfälle und Verspätungen deutlich zu reduzieren, und den Takt auf vorhandenen Strecken so zu verdichten, dass man bei einem verpassten Anschluss nicht so lange warten muss. Man kann gezielt Takte dort verdichten, wo



*Ausgefallene Zugkilometer in NRW.  
2023 beträgt der Ausfall 14%  
Quelle: mobil.nrw*

Anschlüsse unsicher sind, beispielsweise bei der im Januar eingeführten Kurzlinie RB 37 Neuss – Krefeld einer wichtigen Alternative zum dauer-verspäteten RE 7. Vor allem die Anzeigen auf Webseiten, in Apps und an den Haltepunkten müssen deutlich verlässlicher werden. Kaum etwas ist belastender als die Ungewissheit, ob überhaupt oder ob nicht oder wann Bus oder Bahn fahren. Alle Maßnahmen zur Erhöhung von Zuverlässigkeit und Flexibilität sind deutlich billiger und schneller zu realisieren, als eine Reaktivierung

umzusetzen.

Natürlich freue auch ich mich auf Reaktivierungen, sei es die 2026 geplante nach Kamp-Lintfort und die hoffentlich Anfang der 2030er vorgesehene Reaktivierung der Walsumbahn. Beide bringen für die betroffenen Regionen eine völlig neue ÖPNV-Qualität. Auch WLAN und Auflademöglichkeiten in Bus und Bahn sind interessante Mosaiksteine, die den ÖPNV ein Stück weit beliebter machen.

Doch wichtiger bleibt, im ganzen Gebiet von go.Rheinland und VRR Zuverlässigkeit und Flexibilität zu erhöhen. Damit sparen dann zig Millionen Einwohner und Pendler Zeit und Nerven. Zwischen Aachen im Westen und Dortmund im Osten, zwischen Bonn im Süden und Emmerich im Norden. So kommt das System ÖPNV berechtigterweise aus den dauerhaft schlechten Nachrichten heraus.

Genauer betrachtet ist das System auch heute schon nicht so schlecht, wie es häufig dargestellt wird. Sonst wären die Züge nicht so voll. Im Stauand Nr. 1 Nordrhein-Westfalen wird im stehenden Pkw viel Zeit vertan. Doch das ist aus unerfindlichen Gründen irgendwie egal und wird kaum in den Medien thematisiert.

## Leserbrief

### Nur noch One-way-tickets, eine Einbahnstraße?

Im Seit dem 1. September werden in den Bussen und Straßenbahnen im VRR nur noch EinzelTickets und das FahrradTicket verkauft. Begründet wird es mit dem Rückgang der Barverkäufe seit der Corona-Pandemie. Und: „Fahrgäste profitieren zukünftig von pünktlicheren Abfahrten an den Haltestellen und einem deutlich verlässlicheren Fahrplan“, so der VRR.

Ob das so hinnehmbar ist? Der Kunde hat das Nachsehen: kein Zusatzticket mehr für treue Abo-Kunden, die beim Ticket1000 oder Ticket2000 geblieben sind und mal weiter fahren wollen. Sowie Spontangruppen und -grüppchen, die kurzfristig

eine Tour planen und die Strab oder den Bus besteigen, zahlen deutlich mehr. Und was ist mit den Tickets der Übergangstarife zum VRS und zum AVV sowie dem NRW-Tarif? Diese Tickets gibts ja noch nicht einmal in den Kiosken oder Lotto-Annahmestellen in den Stadtteilen.

Weiter heißt es noch, man fände jetzt viel leichter neue Busfahrer, wenn diese nicht noch eine ausführliche Tarifschulung besuchen müssten. Aber: Wer bitte soll denn dann den unbeholfenen Fahrgast beraten?

Wer diese Umstellung für einen Vorteil hält, der mag es glauben. Zu befürchten ist jedoch, dass so manch ein unbeholfener Fahrgast auf der Strecke bleibt. Bleibt nur zu hoffen, dass er nicht gleich dem ganzen ÖPNV den Rücken kehrt.

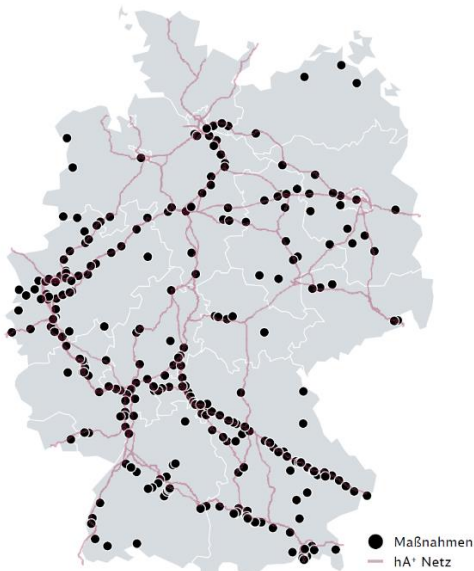
*Axel Friese*

## Schlaueres Vorgehen bei der Infrastruktur

Die immer weiter steigende Zahl an Zugausfällen wurde ja schon weiter vorne kommentiert. Ein Grund dafür ist die gestiegene Zahl an Baustellen beim Ausbau, siehe zum Beispiel Langenfeld – Köln oder Emmerich – Oberhausen. Aber auch die Zahl der Instandhaltungsmaßnahmen hat zugenommen, was endlich einem immer schlechter werdenden Netz entgegenwirken soll. Das Schienennetz hat

2022 mit 3,01 nochmals eine schlechtere Schulnote als 2021 mit 2,93 bekommen. Die Zahlen sind übrigens aktuell: Die Werte von 2022 wurden im Januar dieses Jahres veröffentlicht.

Da man die Zahl der Sperrpausen nicht noch mehr erhöhen kann, haben Bahn und Politik entschlossen, mehrere Arbeiten an der Strecke gleichzeitig durchzuführen, sofern machbar. Das Zauberwort heißt Maßnahmenbündelung. Als zum Beispiel bei Meerbusch-Osterath eine neue Brücke eingebaut wurde, um einen Bahnübergang aufzulösen, hat man während der Sperrpause gleichzeitig den 38 cm hohen Bahnsteig beim Haltepunkt Osterath auf 76 cm erhöht. Das hat eine Sperrpause gespart, während wieder eine Bahnsteigkante mehr einen barrierefreien Einstieg in den Zug ermöglicht.



Übersicht über 355 kleine und mittlere Maßnahmen (KMM) Quelle: DB

Extreme Maßnahmenbündelungen sind die Generalsanierungen der über 40 Hochleistungskorridore. Bei der jetzt im Juli begonnenen Sanierung der Riedbahn werden innerhalb von 5 Monaten auf 65 km Streckenlänge 117 km Gleise mit 152 Weichen getauscht, 20 Bahnhöfe modernisiert, 15 km Lärmschutzwände gebaut und Umrüstungen auf moderne ETCS-Stellwerke durchgeführt. So kann man auch viel Geld in die Erneuerung der Infrastruktur investieren, da Planung und Ausführung kompakt erfolgen. Bei der Riedbahn wird behauptet, dass alle Maßnahmen bei bisheriger Vorgehensweise über 5 Jahre benötigen würden.

Generell werden zukünftig Bahnhöfe bei DB und Politik auf Bundesebene nun mit größerer Wichtigkeit betrachtet. Seit der großen Bahnreform 1994 wurden sie samt Gebäude quasi wie Ballast behandelt, da sie, von wenigen Großbahnhöfen abgesehen, defizitär liefen.

Die einzelnen Bereiche der Infrastruktur sollen zukünftig auf einer Strecke möglichst zeitgleich in sogenannten Containern abgearbeitet werden. Die Bahn behauptet, nur noch halb so viele Sperrpausen zu benötigen.

Ein Umdenken findet auch bei der Ertüchtigung von Ausweichstrecken statt. Diese gab es bisher kaum bis gar nicht, da unter anderem das Geld noch nicht einmal für die Hauptstrecken reichte. Ein erstes bekanntes Beispiel ist die Modernisierung zwischen Halle (Saale) und Eichenberg (Hessen). Moderne Stellwerke helfen gegen den Personalmangel, neue Überholgleise werden gebaut. Und wäre diese Strecke nicht eine notwendige Umleitungsstrecke bei zukünftigen Generalsanierungen, wäre sie wohl nicht schon 2027 umgerüstet.

Eine völlig neue Form an Infrastrukturausbau sind die sogenannten 355 kleinen und mittleren Maßnahmen. Dazu gehören zum Beispiel neue Überleitstellen, Geschwindigkeitserhöhungen, Blockverdichtungen, Wende- und Überholgleise, Bahnsteiganpassungen. Sie dienen nur begrenzt der Kapazitätserhöhung, sollen vor allem bei Störungen Verspätungen verringern und Baustellenfahrpläne verbessern.

All diese angeschobenen Maßnahmen wirken sich nur langsam aus. Sie sind auf jeden Fall ein Schritt in die richtige Richtung. So sagt der Vorstandschef der DB InfraGO Philipp Nagl, dass mit dem aktuellen Sanierungsprogramm 2024 die Überalterung der Infrastruktur gestoppt und eine Trendwende eingeleitet ist. Wie ausgeprägt diese Trendwende sein wird, wird sich leider frühestens 2026 zeigen, wenn der Netzzustandsbericht für dieses Jahr veröffentlicht werden wird.



*Ein Überwerfungsbauwerk, Beispiel für eine KMM, ermöglicht mehreren Zügen gleichzeitiges Fahren. © privat*

Allerdings tut sich eine neue, richtig große Baustelle auf: Die Fahrpläne für Baustellen, von DB InfraGO angefertigt, sind nicht immer fahrbar und / oder werden viel zu spät veröffentlicht.

Die Verkehrsunternehmen fluchen zu Recht darüber, weil so Fahrzeug- und Personaleinteilung über den Haufen geschmissen werden müssen. Kurzfristig sind neue Pläne zu erstellen und in die Datenbanken einzutragen. Hier besteht Optimierungsbedarf. Das Thema ist bekannt, endgültige Abhilfe wird es erst 2028 geben. PRO BAHN fragt: „Warum dauert selbst das so lange?“

## **Ausbau der S28**

Noch kämpft sich die von der Regiobahn betriebene S28 von Manko zu Manko: Die veralteten Dieselfahrzeuge sind wirklich laut und einzelne Modelle vibrieren darüber hinaus sehr stark. Sie sind langsam, eher klein und fallen mit vielen Reparaturen häufig aus. Alle Haltepunkte im Kaarster Zweig und 4 weitere im Zweig Mettmann haben mit 96 cm zu hohe Einstiege und sind zu kurz, während man im VRR-Netz konsequent 76 cm Höhe anstrebt und auf den Haltepunkten der S28 mindestens 85 m lange Bahnsteige haben möchte. Neue Fahrzeuge werden auch entsprechend eingekauft.

Weiterhin verhindert das lange eingleisige Stück im Kaarster Zweig einen 15 Minuten Takt, wie er für Ende der 20er Jahre angestrebt wird. Zusammen mit einer Angebotsverdichtung für viele andere Linien auf den beiden Ästen Neuss – Düsseldorf Hbf – Gerresheim und Derrdorf – Düsseldorf Hbf – Oberbilk.

Und zu guter Letzt ist der Neusser Norden nicht an den SPNV angebunden, die Busse zum Neusser Hauptbahnhof machen wegen der Staus im Berufsverkehr keine wirkliche Freude.



*Arbeiten an einem Fundaments für einen Strommast der S28 © privat*

Das riecht nach einer grundlegenden Überholung der Infrastruktur durch die Regiobahn als Voraussetzung für längere elektrische Triebzüge und dichtere Takte und einem neuen Haltepunkt Neuss-Morgensternsheide.

Bis Ende 2026 soll alles modernisiert sein. Ein rund 1,7 km langer zweigleisiger Abschnitt zwischen Kaarst und Neuss wird einen Begegnungsverkehr im 15 Minuten Takt ermöglichen, der aber erst später eingeführt wird.

Alle 8 Stationen mit noch 96 cm Bahnsteighöhe, also auch die im Mettmanner Zweig, werden durch Erhöhung des Schotterbetts (Aufschotterung) oder durch Absenkung der Bahnsteige auf 76 cm umgebaut. Unterhalb von zwei Brücken ist das Schotterbett abzusenken, damit der Fahrdraht noch mit unter die Brücke passt.

Jetzt in den Sommerferien gab es eine mehrwöchige Sperrpause. Fundamente für die Strommasten wurden gegossen, erste Masten auch gesetzt. An den Bahnsteighöhen wurde allerdings noch nicht gearbeitet.

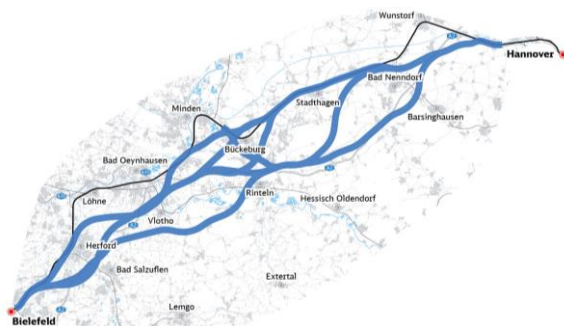
Im Herbst folgen nach 20:00 Uhr weitere Elektrifizierungsarbeiten, die abends zu einem SEV führen. Die Arbeiten an Bahnsteig und Strom werden noch weitere Sperrpausen bedingen. Bis Ende 2026 ist alles gut schaffbar. Die Umbauten im Neusser Hauptbahnhof und seinen Gleisanlagen muss dann der VRR zusammen mit DB InfraGO angehen. Allerdings hat das noch etwas mehr Zeit. Erst einmal müssen die aktuellen Verkehrsverträge der S-Bahnen auslaufen.

## Planungen und Arbeiten an Gleisen und Stellwerken

Wir starten mit 3 überregionalen Meldungen, bevor es mit Regionalverband und Umgebung weiter geht.

### Planungsfortschritte bei der Neubaustrecke Hannover – Bielefeld

DB InfraGO hat für die Neubaustrecke Hannover – Bielefeld zwölf mögliche Varianten vorgestellt, deren Unterschiede ohne Ortskenntnis kaum sichtbar sind.



12 Planungsvarianten der NBS Hannover – Bielefeld. Quelle: hannover-bielefeld.de

Alle wurden bzgl. Umwelt, Technik und Raumordnung in einer ersten und gründlichen Einschätzung gewichtet. Die beiden PRO BAHN Infrastrukturexperten Rainer Engel und Malte Diehl sehen allerdings Verfeinerungsbedarf. Einen ersten fachlichen Austausch mit Planern der DB gab es schon, weitere werden folgen.

Die Planungen der DB sollen einen Dialog mit den betroffenen Regionen ermöglichen,

der weitere Vor- und Nachteile der Varianten offenlegen wird. Wie so häufig, blockieren allerdings Bürgerinitiativen und lokale Bundestagsabgeordnete von SPD und FDP, die die regionalen, deutschlandweiten und sogar europäischen Vorteile, vor allem Kapazitätserhöhungen, nicht wahrhaben wollen. Sie gehen sogar so weit, den gesamten Bundestag zu einer Finanzierungsverweigerung zu

bewegen. Wir Niederrheiner sind es ja auch gewohnt, dass die europäische Bedeutung der Strecke Odenkirchen – Rheydt – Kaldenkirchen im Güterverkehr nicht gesehen wird: Die vielen Güterzüge bringen dem Nahverkehr viele Verspätungen und auch eingekürzte Streckenverläufe.

Es wäre schön, wenn sich unsere Landesregierung für die Umsetzung dieser Strecke öffentlich einsetzen würde, z. B. mit Zusagen von zusätzlichem Regionalverkehr oder gar einer Planungsförderung für schnelle Regionalzüge nach Bad Salzuflen. Bayern macht das gerade wieder einmal vor, dieses Mal bei der Neubaustrecke Ulm – Augsburg. Der Lokalpolitik wurde die Strecke frühzeitig mit dem schnellen Regionalhalt Zusmarshausen schmackhaft gemacht.

### **Reaktivierung zwischen Homburg und Zweibrücken beschlossen**

Erwähnenswert, weil die Reaktivierung seit über 20 Jahren angedacht wird und aufzeigt, wie lokales, egoistisches Denken überaus sinnvolle Projekte verzögert. Im Saarländischen Rundfunk nimmt man deutliche Worte wie Blockadepolitik in den Mund.

Seit 2006 fährt eine S-Bahn von Mannheim nach Homburg und könnte während der Wendezeit nach Zweibrücken und zurück fahren. Man benötigt also noch nicht mal ein weiteres Fahrzeug. Bereits seit 2018 besitzt die Reaktivierung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).

Nun kann man sich zumindest freuen, dass auch der letzte Betroffene über den eigenen Schatten gesprungen ist. Ende 2028 soll die Bahn Homburg und Zweibrücken verbinden.



*Egal, wie positiv eine Reaktivierung ist. Die Landesregierung muss wollen. Bildquelle: sr.de*

In NRW gibt es, Gott sei Dank, einen guten Kontakt zu unseren Nachbarn.

### **Seit 2 Jahren Stillstand bei der Hönnetalbahn**

Auch in NRW gibt es Projekte mit Stillstand. Seit 2022 ruht der Betrieb auf der Strecke Unna – Freudenberg (RB 54), da eine Dachsfamilie den Bahndamm unterhöhlt hat. Keiner findet eine Lösung, wie man beim Umweltschutz die Aspekte „Schutz bedrohter Tiere“ und „CO2-Ersparnis durch die Schiene“ unter einen Hut bringt. Die Dachse vergrößern ihre Bauten immer weiter. Fahrgäste verlieren Zeit im SEV oder nehmen gleich das Auto.

### **Förderbescheid für Elektrifizierung der Euregiobahn überreicht**

Im Großraum Aachen kann man sich freuen. Die Euregiobahn RB 20 kann elektrifiziert werden. Am 22.8. wurde der Förderbescheid über 43 Mio € übergeben. Zunächst wird das Grundnetz mit dem Ring Stolberg – Herzogenrath – Aachen –

Stolberg mit den beiden Zweigen nach Stolberg-Altstadt und Langerwehe elektrifiziert. Es folgen die noch zu reaktivierenden Strecken nach Breinig und Aldenhoven-Siersdorf.

Durch die Spurtstärke elektrischer Fahrzeuge verspricht man sich kürzere Fahrzeiten und neue möglich Haltepunkte in Aachen-Richterich und Eschweiler-Aue.

### **Neue Kabel beim RE 10 Krefeld – Kleve (Niers-Express) hilfreich**

Nachdem die ersten Kabel zwischen Krefeld und Kleve erneuert worden sind, läuft es auf der Strecke problemlos. Sagt nicht nur Herr Mattevi, Leiter des Betriebs Netz Duisburg auf einer Podiumsdiskussion. Auch ein Triebfahrzeugführer hat dieses bestätigt. Auf dieser Strecke ist damit Ruhe im Betrieb eingekehrt.

Meldungen wegen kurzfristigen Personalausfalls oder eines unbesetzten oder defekten Stellwerks Bilk. bleiben allerdings. Da kann auch die Technik nichts für.

### **S6 Ratingen – Essen nach Hangabsenkung gesperrt**

Eine unangenehme Ruhe erlebt die S6 nach massiven Regenfällen im Januar, denen ein Hangrutsch folgte. Bahndamm und Unterbau wurden massiv geschädigt.

Die DB zeigt bei dieser Baustelle auch so wunderbar, wie man versucht, vom Personalmangel durch einen schlechten Ersatzverkehr abzulenken: Der unnötig lange SEV von Kettwig bis Düsseldorf-Rath Mitte verringert die Zahl der notwendigen Eisenbahner. Nach intensiven Interventionen fährt die S6 bis Ratingen-Ost.

Der Hangrutsch veranschaulicht ebenfalls das typisch deutsch korrekte Vorgehen. Nach einer erfolgten Bewertung durch Wetterexperten samt juristischer Einschätzung handelt es sich nicht um eine Naturkatastrophe. Also steht ein Bebauungsplan an. Der Wiederaufbau zieht sich bis zum 2. Quartal 2026. Immerhin kann die Planfeststellung von 36 auf 18 Monate verkürzt werden. Eine Bohrpfahlwand soll die wieder aufgebaute Trasse schützen, ein 300 m langes Netz den Hang sichern.

Bonmot am Rande: Mit schon erfolgter Reaktivierung der seit über 15 Jahren geforderten sogenannten Rater Weststrecke Ratingen – Velbert – Duisburg würden die Nachteile des SEV nicht so wiegen, da Ratingen eine zweite Verbindung Richtung Norden besitzen würde.

### **Arbeiten an drei Kölner Stellwerken**

Der Knoten Köln bekommt drei neue Stellwerke für die Bereiche Köln Hbf (Regional- und Fernverkehr), Linker Rhein und Bonn-Bad Godesberg. Hier sind die Bauarbeiten schon weit fortgeschritten. Eine erste Inbetriebnahme gibt es zum Fahrplanwechsel 2024, eine weitere zum Wechsel 2025. Wegen Inbetriebnahmearbeiten gibt es immer wieder Fahrplanänderungen im Großraum Köln bis zum Jahresende. Es empfiehlt sich ein Blick in die digitale Fahrplanauskunft, falls man Richtung Köln oder Bonn fährt.

### Mönchengladbacher Stellwerke: Auch alles neu

Auch der Knoten Mönchengladbach bekommt drei neue Stellwerke. Bis Ende 2027 erhält die Strecke Rheydt – Dalheim ein ETCS Stellwerk mit Signalen. ETCS steht für „European Train Control System“, also einem europaweit einheitlichen System zur Zugsteuerung. Züge können, müssen aber kein ETCS besitzen. Weiter geht es bis Ende 2028 mit der Strecke Richtung Viersen und Abzweigen nach Venlo und Krefeld, ebenfalls mit Signalen. Auch die Gladbacher Güterumgebungsbahn und Strecken rund um Rheydt und Grevenbroich werden erneuert.

Bis Ende 2029 soll ETCS ohne Signale auf der Strecke Rheydt – Mönchengladbach Hbf – Korschenbroich und der Stichstrecke nach Geneicken ausgerüstet sein. Die Zugsteuerung erfolgt dann über Mobilfunk, Signale werden überflüssig. Vorteilhaft wirkt sich das auf die hoch ausgelastete Strecke zwischen Mönchengladbach Hbf und Rheydt Hbf aus, da hier zukünftig mehr Züge fahren können. Allerdings benötigen alle Fahrzeuge, die den Gladbacher Hauptbahnhof anfahren, dann ETCS. Betroffen sind die Linien RE 4, RE 8, RE 13, RE 42, RB 27, RB 33, RB 34, RB 35 und S8.

### Großraum Aachen auch mit ETCS-Stellwerken ohne Signale

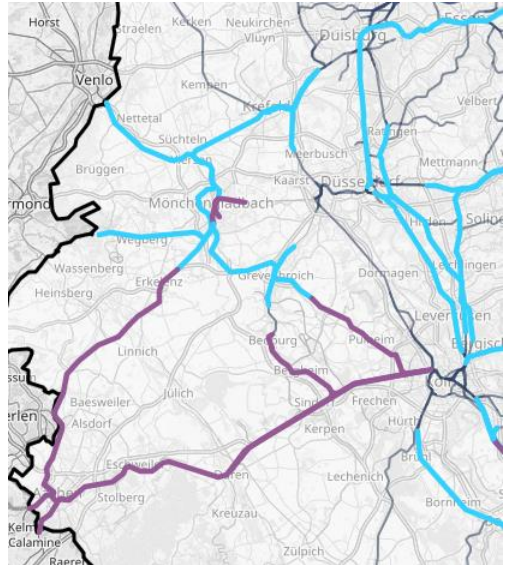
Der Knoten Aachen soll bis 2029 ein neues ETCS Stellwerk ohne Signale bekommen. Es reicht im Westen bis zur belgischen Grenze, Richtung Köln bis Köln-Ehrenfeld mit Abzweigen bis Rommerskirchen mit den Linien RE 8 und RB 27 sowie Bedburg mit der Linie RB 38. Von Aachen in Richtung Mönchengladbach über Erkelenz mit den Linien RE 4 und RB 33 zieht es sich bis kurz vor Herrath.

Go.rheinland stellt sich wegen der notwendigen ETCS-Nachrüstung der Fahrzeuge auf die Hinterbeine, da nicht geklärt ist, wer für die Kosten aufkommt. DB InfraGO spart Kosten und macht sich einen schlanken Fuß.

„Güterbahnen“, „Mofair“ und „AERRL“ kritisieren als private Bahnverbände die Bundesregierung, die noch keine Strategie zur Migration auf ETCS vorgelegt hat.

### Knoten Neuss bleibt noch „alt“

Bei den ganzen Stellwerksumrüstungen im Großraum Aachen – Köln – Krefeld sei



*ETCS im Raum Aachen-Venlo-Duisburg-Köln 2029. Lila gefärbte Strecken benötigen Fahrzeuge mit ETCS Quelle: db.de*

angemerkt, dass der Knoten Neuss bis nach Korschenbroich, Osterath, Kapellen, Longerich, Düsseldorf-Friedrichstadt in diesem Jahrzehnt unangetastet bleibt.

### **Planungsmittel zur Modernisierung von Neuss – Bedburg beschlossen**

Ende Juli wurde der Planungsstart vom Streckenausbau Cottbus – Görlitz gefeiert, der aus finanziellen Mitteln des Kohleausstiegs bezahlt wird.

In dem Zusammenhang wurden auch Planungsmittel für das S-Bahn-Netz Rheinisches Revier (Abschnitt Ost) freigegeben, also der besseren Anbindung von Bedburg und Grevenbroich an Neuss und Düsseldorf. Die Strecke soll elektrifiziert werden. Ferner sieht das Zielnetz 2040 zwei Züge je Stunde zwischen Bedburg und Grevenbroich sowie vier Züge zwischen Grevenbroich und Neuss vor.

Bonmot am Rande: Im September 2021 schreibt das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium, dass „in Kürze“ eine „Sammelvereinbarung Planung“ unterschrieben werden kann. Wenn damit die gerade verabschiedete Freigabe gemeint sein soll und drei Jahre „in Kürze“ sind, braucht man sich nicht zu wundern, dass sich in Deutschland so wenig tut.

### **go.rheinland plant weiter mit dem Ausbau Köln – Horrem – Bedburg**

Die RB 38 soll bis 2030 mit mehreren Verlängerungsoptionen bis 2034 vergeben werden. Das zeigt, dass go.rheinland mit baldigem Ausbau rechnet. Nach dem Ausbau incl. Elektrifizierung benötigt man neue, elektrische Fahrzeuge und will auch den Takt verdichten, benötigt also eine neue Vergabe.

### **Kleine Fortschritte bei der Planung der Walsumbahn**

Die Strecke Wesel – Duisburg-Walsum – Oberhausen soll bei einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis reaktiviert werden. Bei knapper Kasse wurden die Mittel für die Abschätzung der Projektkosten und Anbindung der Strecke bewilligt.

## **Modernisierte Bahnhöfe und Gebäude**

### **Empfangsgebäude am Rheydter Hauptbahnhof fertig gestellt**

An der Stelle des ehemaligen Bahnhofsgebäudes steht nun ein Verwaltungsgebäude mit Publikumsverkehr im Erdgeschoss und Kiosk, Geldautomat, einem

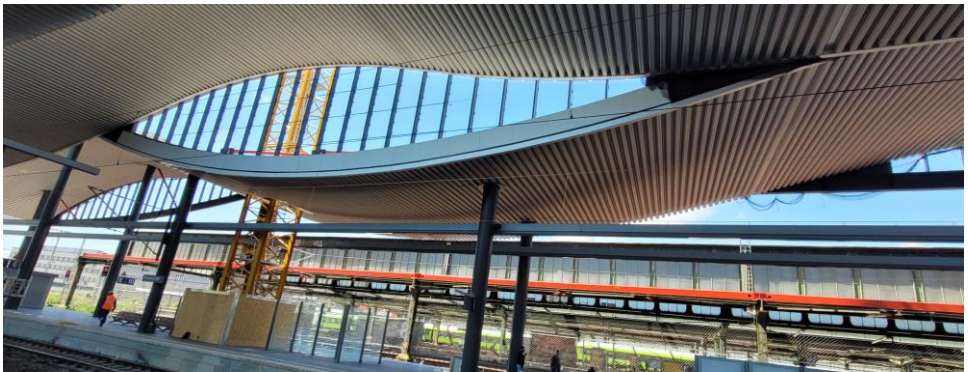


*Das neue Empfangsgebäude Rheydt Hbf. Der Feinschliff wartet noch © privat*

im Herbst eröffnenden Restaurant und weiteren Flächen, die auf Bezug warten. Von hier erreicht man die Bahnsteige 2-4 barrierefrei, die 1 nur per Treppe. Das Feintuning mit Aushängen und Hinweistafeln kommt bestimmt noch. Auch wenn das Gebäude hübsch anzusehen ist und ökologisch auf dem neuesten Stand, sind fehlende freie Fahrradstellplätze ein No Go.

### **Zweiter Bahnsteig in Duisburg fertig gestellt**

Der Umbau des Duisburger Hauptbahnhofs nimmt weiter Formen an. 2 Bahnsteige und damit 4 Bahnsteigkanten besitzen inzwischen das neue wellenförmige Dach, der Bahnhofsvorplatz im Osten ist modernisiert worden. Hier ist auch schon die neue Fassade mit DB-Logo sichtbar.



*Umbauarbeiten in Duisburg Hbf. Im Vordergrund die neue, sogenannte „Welle“, hinten die marode alte Konstruktion. © privat*

### **Klever Bahnhof bekommt eine Unterführung**

Eine neue Schule in Bahnhofsnähe und die Landesgartenschau 2029 haben den Klever Rat dazu bewogen, den Bau einer barrierefreien Unterführung zu verabschieden und eine Förderung zu beantragen.

### **RE 10 Krefeld – Kleve erhält Haltepunkt Obergplatz und weitere Ideen**

Der neue Haltepunkt in Krefeld an der Linie der RE 10 bietet einen schnelleren Anschluss für alle Ziele auf der Strecke Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf. Ferner ermöglicht er kurze Umstiegswege zur Straßenbahnlinie 041 Tönisvorst – Krefeld Hbf.

Anwohner bemängeln natürlich. Wir sind in Deutschland. Dieses Mal haben sie Angst vor Blicken von Fahrgästen in Vorgärten und Wohnungen und regen eine Verlegung ins Gewerbegebiet an. Dabei gibt die einfache Möglichkeit eines Sichtschutzes. Die Planungsarbeiten sollen bereits laufen.

Einige weitere Haltepunkte auf der RE 10 sind angedacht, Planungsschritte gibt es jedoch nicht.

### **Haltepunkt Leverkusen Mitte (Wiesdorf) immer noch nicht fertig**

Im September letzten Jahres wurde das vierte Gleis zwischen Langenfeld und Leverkusen in Betrieb genommen, zusammen mit der fünften Bahnsteigkante in Leverkusen Mitte. Ein Gewinn für Fahrgäste von S-Bahn, RE und ICE.

Auch nach einem Jahr ist der wichtigste Bahnhof Leverkusens mit über 166.000 Einwohnern nicht barrierefrei, da noch keiner der drei Aufzüge installiert wurde. Nur der hintere Zugang zu Bahnsteig 5 ist stufenfrei zu erreichen. PRO BAHN wünscht sich, dass endlich die Aufzüge und eine digitale Übersichtsabfahrtstafel für den gesamten Bahnhof installiert werden.

### **Kleine Haltepunkte modernisiert**

Alle Bahnsteige der drei Haltepunkte Odenkirchen, Genhausen und Osterath besitzen nun die korrekte Höhe von 76 cm, die einen barrierefreien Einstieg in den Zug ermöglicht.

Der Ausbau erfolgt barrierefrei. In Osterath und Genhausen erreicht man dieses über Rampen, Odenkirchen erhält Aufzüge.



*Genhausen mit einer RB 34 © privat*

## ***Vorträge und einmalige Termine***

Kommen Sie uns gerne besuchen, nehmen Sie Kontakt auf und bringen Sie Bekannte mit. Informieren Sie sich, stellen Sie gerne Fragen.

### **Tag der nachhaltigen Mobilität in Düsseldorf am 15.9., 10:00 - 18:00 Uhr**

Auf der Königsallee gegenüber dem Kö-Center präsentiert sich PRO BAHN mit einem eigenen Stand.

### **Landesversammlung mit öffentlichem Vortrag am 21.9. in Düsseldorf.**

Um 11:15 Uhr spricht Dr. Marcus Schenkel, DB, zur Generalsanierung der Hochleistungskorridore. Um 14:00 Uhr folgt die PRO BAHN Landesversammlung.

### **„Ohne Tarifabatur einfach umsteigen“ in Viersen am 23.9. um 19:30 Uhr**

Einen Vortrag über den PRO BAHN Bierdeckeltarif und seiner einfachen Verständlichkeit hält Dr. Thomas Probol in der Hauptstraße 109, 41747 Viersen.

### **Stand auf dem Moerser Stadtfest am 6.10., 12 – 18 Uhr**

PRO BAHN hat einen Informationsstand auf der Vereinsmeile auf der Homberger Straße. Wir kommen beim Wanderverein „Niederrheinische Berg- und Wanderfreunde e.V.“ unter, den der PRO BAHNer Werner Gröll leitet.

### **Der Regionalverband feiert sein 40-jähriges Jubiläum am 16. und 17.11.**

Unsere Feier ist ausführlich auf der nächsten Seite beschrieben.



**Einladung zur Feier des 40-jährigen Jubiläums des  
Regionalverbands PRO BAHN Niederrhein e. V.  
am 16. und 17. November 2024 in Kamp-Lintfort  
für geladene Gäste und PRO BAHN-Mitglieder**

**PROGRAMM**

**Samstag, 16.11.2024**

**14:00 Uhr Planung des Bahnhofs Kamp-Lintfort und der Strecke vom  
Bahnhof bis Kamp-Lintfort Süd**

Referent: Herr Dipl.-Ing. Arne Gogol, stellv. Leiter Planungsamt Stadt  
Kamp-Lintfort oder Vertreter

Treffpunkt: Eingang zum Zechenpark, Friedrichstraße – ehemaliges  
Landesgartenschau Gelände, zwischen Kino und Parkplatz der Hoch-  
schule; ÖPNV „Neues Rathaus, Kamp-Lintfort“, ca. 400 m Fußweg

**14:30 Uhr Fußweg (ca. 1.000 m) entlang der zukünftigen Bahntrasse mit  
Erläuterungen zur Strecke bis zum "Alten Kasino"**

**15:00 Uhr Begrüßung und Grußworte, dabei Kaffee und Kuchen**

Detlef Neuß, PRO BAHN Bundes- / Regionalverbandsvorsitzender  
Herbert Häner, Geschäftsführer Niederrheinbahn GmbH

Ort: Hotel Restaurant "Altes Kasino" Ringstraße 193, Kamp-Lintfort,  
ÖPNV Haltestelle „Albertstraße, Kamp-Lintfort“, ca. 350 m Fußweg

**16:30 Uhr Vortrag: Aktuelle Themen aus Sicht des Verbandes Deutscher  
Verkehrs-Unternehmen (VDV)**

Dipl.-Ing. Ingo Wortmann, Präsident des VDV

**Vortrag: 40 Jahre Regionalverband Niederrhein**

Franz Maxwill und Axel Friese, PRO BAHN Niederrhein und weitere

**Vortrag: Der Niederrhein auf dem Weg zum Zielnetz 2040**

Dr.-Ing. Thomas Probol, PRO BAHN Niederrhein

**19:00 Uhr Abendessen (auf eigene Kosten) und Ausklang**

**Sonntag, 17. November**

**11:00 Uhr Fahrt mit dem Aufzug zur Aussichtsplattform des Förderturms  
im Zechenpark** (Interesse bei Anmeldung mitteilen)

vorher oder nachher: Eigenständige Besichtigung des Zechenparks

**Verbindliche Anmeldung** (begrenzte Teilnehmerzahl) bis zum 6.10.2024 an:  
Werner Gröll, E-Mail: groell(at)probahn-niederrhein.de, notfalls per Brief: Alexan-  
derstraße 36, 47443 Moers. Übernachtung im Hotel per Selbstbuchung möglich.

## Wie gut ist der Schienenersatzverkehr (SEV)? Eine Einschätzung aus Fahrgastsicht

Von Thomas Probol

Baumaßnahmen in den Sommerferien haben Hochkonjunktur. Darauf kann man sich seit Jahren verlassen. Dieses Mal betraf es den Knoten Duisburg in die drei Richtungen Essen, Oberhausen und Düsseldorf sowie die Strecke Mönchengladbach – Neuss. Auch die Regiobahn hat zwischen Kaarst und Neuss an zweigleisigen Ausbau und Elektrifizierung gearbeitet. Grund genug, den Schienenersatzverkehr (SEV) genauer unter die Lupe zu nehmen.



*Ein Daueraushang sensibilisiert für den Fall der Fälle © privat*

Ausgangspunkt der Testreise ist Mönchengladbach. Schon bei früheren Fahrten mit regulären Zügen war mir aufgefallen, dass eine Dauerbelegung an der Wand per Skizze den Weg zur Bushaltestelle verdeutlicht. Das ermöglicht es, wenn es einem mal zufällig auffällt, sich auf den Fall der Fälle vorzubereiten. Und wer ein bisschen vorausschauend denkt, kann sich sogar angewöhnen, bei seinen regelmäßig frequentierten Bahnhöfen nach den auf dem Boden geklebten violettfarbenen Füßen, wahrscheinlich in Verkehrspurpur, Ausschau zu halten.

Aufmerksame Gelegenheitsfahrer haben ebenfalls die Chance, sofort den Weg zum SEV selbstständig zu finden. Schließlich können alle „Wissenden“ anderen unter die Arme greifen.

An der SEV-Bushaltestelle angekommen, fällt zuerst einmal auf, dass DB-Regio für die S8 einen Fahrplan ausgehängt hat. Ein entsprechender Aushang der Eurobahn für den RE13 ist nicht zu finden. Angeblich habe die Eurobahn einen Fahrplan ausgehängt. Da für mich der altbekannte Spruch gilt: „Wer will, findet Lösungen. Wer nicht will, findet Gründe“, lasse ich die Ausrede nicht gelten.

Was zumindest gut geplant ist: Der S8-SEV fährt die Bahnhöfe entlang der regulären Halte bis Neuss Hbf an, der RE13-SEV fährt nur nach Düsseldorf Hbf und Wuppertal Hbf. Für beide Linien funktioniert die Verspätungsanzeige in einer meiner Lieblings-Apps „Bahnhof live“ nicht. Hier muss man ja erst einmal die Anzeigen für die regulären Busse hinbekommen. Ärgerlich ist das allemal, zumal der SPNV beim Schienenersatzverkehr schon viel verbrannte Erde hinterlassen hat.

Zumindest bei meiner Stichprobe auf zwei nacheinander folgenden Tagen fahren die Busse mit nur einigen Minuten Verspätung. Die Beschriftung des S8-SEVs mit programmierter LED-Anzeige ist sehr vorbildlich. Beim RE13-SEV immerhin ein großes ausgedrucktes Schild mit der Fahrtroute und Ziel. Auffällig bleibt, dass der SEV mehr Fahrgäste verunsichert, als ich gedacht hatte. Mehreren Leuten habe ich unter die Arme gegriffen, um Ihnen den richtigen Bus zu zeigen. Und es erstaunt mich immer wieder, wie viele Fahrgäste keine Apps verwenden.

Im Bus des S8-SEVs sagt der Fahrer vorbildlich die einzelnen Halte vorher an. Er antwortet freundlich, als ich ihn nach dem SEV-Abfahrtsort der S28 frage.

In Neuss am Hauptbahnhof fährt der SEV unmittelbar vor dem Haupteingang ab. Auch hier hängen Ersatzfahrpläne für alle Linien aus, allerdings der für die S28 eine Haltestelle neben der vom Busfahrer angekündigten. Der Fahrer sollte Recht behalten. Es hilft, an Bushaltestellen mit mehreren Einstiegen hellwach zu bleiben.

Auch in Neuss versagt die Echtzeitanzeige in der App. Der Bus bringt mich mit einigen Minuten Verspätung zur Baustelle der S28, Haltestelle IKEA. Allerdings höre ich keine Ansage des Halts. Da ich nur bis zum ersten Halt fahre und mich ein wenig in der Gegend auskenne, komme ich gut aus. Sonst hätte ich den Fahrer gefragt.

Meine Reise führt mich nach untersuchter Baustelle weiter zum Düsseldorfer Hauptbahnhof. Hier dann etwas völlig Unhaltbares. Die SEV-Beschilderung führt in die Wüste. Weit und breit kein Hinweis zu finden, wie es weiter geht. Auch nicht, wenn ich den Weg bis zur nächsten Ampel gehe. Hier wird sich PRO BAHN für eine akkurate Beschilderung einsetzen.

Die S1, während des SEVs einzige Verbindung zwischen Düsseldorf und Duisburg, bringt mich weiter zum Duisburger Hauptbahnhof. Auch hier alles vorbildlich. Ein großes, extra angefertigtes Schild weist auf die drei unterschiedlichen SEV-Linien hin. Auf dem Boden sind die SEV-Füße in so geringem Abstand aufgeklebt, dass die Busse einfach zu finden sind, auch wenn man ein paar Schritte zu gehen hat. Die Menschentraube an der Haltestelle ist groß, es geht allerdings gesittet zu.

Im Großen und Ganzen bin ich mit dem SEV zufrieden. Der SEV von S8 und S28 ist mindestens gut, die Organisation am Duisburger Hauptbahnhof vorbildlich. Der RE13-SEV ist schon verbesserungswürdig, was den Aushang am Mönchengladbacher Hbf betrifft. Eine Tageszeitung berichtet ferner, dass es wohl zu wenig Busse und daraufhin keinen mit den Zügen abgestimmten Fahrplan gibt. Hier darf



*DB Regio vorbildlich bei Bus  
... © privat*

die Eurobahn gerne nachbessern. Vielleicht muss der VRR als Aufgabenträger auf eine zukünftig höhere Qualität pochen.

Die Beschilderung in Mönchengladbach, Neuss und Duisburg ist vorbildlich, Düsseldorf ist mangelhaft. DB InfraGO ist informiert. Schauen wir mal, wann es sich verbessert.

## Gelungener Schienenersatzverkehr

Zuverlässigkeit ist je nach Untersuchung manchmal ein sehr wichtiger, manchmal sogar der wichtigste Einflussfaktor bei der Wahl des Verkehrsmittels.

Da ja nun auch einmal Züge ausfallen und der SEV einspringen muss, bekommt die Zuverlässigkeit des SEV die gleiche Wichtigkeit wie die Zuverlässigkeit des Zugs, wenn man keine Fahrgäste vergraulen oder sogar noch neue Fahrgäste gewinnen möchte. Grund genug, den PRO BAHN Wunschcatalog für einen gelungenen SEV vorzustellen.

### Solange der Zug noch fährt

Schon im Vorfeld beginnt die gute Organisation eines SEVs. Auffällige Dauerhinweise verdeutlichen den Weg vom Bahnsteig bis zur SEV-Bushaltestelle. Die aufgeklebten SEV-Füße auch außerhalb des Bahnhofsgeländes bieten eine gute Führung.

Mindestens 2, besser 4 Wochen und im Optimum 3 Monate vor Beginn der Maßnahme gibt es einen Daueraushang am Bahnsteig und bei größeren Bahnhöfen an den bahnhofsweiten Aushängen. Die Pläne des SEV befinden in den Datenbanken des öffentlichen Verkehrs, so dass man beim Aufruf seiner Wunsch-App schon weiß, dass sich Fahrzeiten und -pläne ändern werden. Fährt eine Linie planmäßig immer am gleichen Bahnsteig ab, ist auch ein Hinweis auf der dynamischen Abfahrtsanzeige hilfreich. Ein Ersatzfahrplan incl. Route ist noch vor Beginn des SEV an der Ersatzhaltestelle auszuhängen. Noch moderner: Solarbetriebene und damit transportable E-Ink Displays ermöglichen eine einfache Anzeige des aktuellen Fahrplans und Verspätungen.

Auch die 3 Monate haben ihre Berechtigung: Manchmal plant man eine längere und nur frühzeitig verschiebbare Nahverkehrsreise. Hier gilt: So früh wie möglich müssen die Datenbanken aktualisiert sein.



... und Ersatzfahrplan © privat

## **Planung des SEV**

Sind mehrere Linien vom SEV betroffen, kann eine geschickte Aufteilung der Routen hilfreich sein. Bei der Fahrplangestaltung ist sicher zu stellen, dass der SEV kurz nach Ankunft der regulären Linie oder wichtigen Zubringerlinien erfolgt. Trifft zum Beispiel der RE13 aus Venlo zur Minute 36 in Mönchengladbach ein, wäre ein guter Abfahrtszeitpunkt die Minute 46. Und hat der Zug einige Minuten Verspätung, muss der SEV warten. Ferner ist sicher zu stellen, dass unter Berücksichtigung von Verspätungen im Straßenverkehr ausreichend Busse zur Verfügung stehen.

Führt der SEV über viele Haltestellen oder über lange Distanzen, ist auch zu prüfen, ob es einen SEV mit Bedienen aller Halte gibt und gleichzeitig einen Express-SEV mit Start und Ende des SEVs und großen Zwischenhalten.

Ein Wartehäuschen ist auch an Haltestellen Des SEV hilfreich.

Der SEV verunsichert viele Fahrgäste. Daher sind gerade im SEV funktionierende Echtzeitanzeigen wichtig. Hier müssen Zweckverband und EVUs sich grundlegend Gedanken machen, da auch das beauftragte Busunternehmen einzubeziehen ist.

Und ein Punkt ist noch sehr wichtig: Sofern es am Ziel des SEVs wichtige Verkehrsbeziehungen gibt, ist der SEV so gut zu planen, dass diese Verkehrsbeziehungen ohne große Wartezeit erreicht werden können.

## **Im Bahnhof**

Wichtig bei einer durch SEV ersetzten Linie ist es, dass sowohl bei der Abfahrtsübersicht als auch auf dem Abfahrtsmonitoren auf dem Bahnsteig auf den SEV hingewiesen wird. Bei den Übersichten kann man statt des Bahnsteigs SEV anzeigen, auf dem Bahnsteig an der gleichen Position auf den SEV hinweisen, wo sonst der Gleiswechsel angezeigt wird. Auch die reale Verspätung ist anzuzeigen.

## **Am Bus und im Bus**

Am Bus sind korrekt programmierte LED-Bänder ideal, die auf Linie und Fahrtziel hinweisen. Ersatzweise hilft ein großes Schild mit Linie, Route und Zielbahnhof. Der Busfahrer oder eine Blechelse sagen die Haltepunkte rechtzeitig an. Perfekt wäre sogar eine Anzeige auf den Monitoren im Bus. Wie viel Aufwand wäre das?

Fragen zu Ziel und nächstem Halt kann der Busfahrer beantworten, notfalls auch durch eine Übersetzer-App.

## **Fazit**

Ein solch realisierter SEV kann viel an Boden gut machen. Er ist eine wichtige vertrauensbildende Maßnahme und strahlt die wichtige Message aus: „Auch im Fall des SEVs brauchst Du kein Auto.“

## Der Bahnhof, die Töpfe und die Zukunft

„Bahnhöfe sind die erste Visitenkarte einer Stadt beim Verlassen des Zugs.“ Bei kaum einer Phrase liegt der Anspruch eines (Lokal-)Politikers so weit entfernt wie beim täglichen Handeln. Da ein Bahnhof nach Definition immer mindestens eine Weiche benötigt, macht man mit den Begriffen Haltepunkt oder Verkehrsstation nichts falsch, auch wenn der Volksmund vom Bahnhof spricht.

### Der ideale Haltepunkt

Der Traum fast eines jeden PRO BAHNERS, wenn er an einen Haltepunkt denkt: Ohne Höhenunterschied vom Bahnsteig in den Zug, ausreichende Länge des Bahnsteigs, barrierefreier Zugang einschließlich taktilen Hilfen für Sehbehinderte, alles sauber und ordentlich, gute Beleuchtung, Aushänge mit allen wichtigen Angaben und funktionierende, übersichtliche dynamische Fahrtzielanzeige.

### Problematische Historie

Drei Hauptproblematiken gibt es bei Haltepunkten: Zum einen gibt es in NRW historisch gewachsen hauptsächlich die vier Bahnsteighöhen 38 cm, 55 cm, 76 cm und 96 cm. Im VRR hat man sich bei den aktuell 296 Stationen konsequent für 76 cm als Einstiegshöhe bei Neu- und Umbau entschieden. Das entspricht auch der Einstiegshöhe für Fernverkehrszüge. Andere Verkehrsverbünde verfolgen da eine andere Philosophie – inwieweit das sinnvoll ist, bleibt ein spannendes Thema für einen zukünftigen Artikel.

Also sind viele Bahnsteige in der Höhe zu korrigieren. Und das ist teuer – richtig teuer. Das zweite Hauptproblem ist also das liebe Geld. Mit der berühmt-berüchtigten Bahnreform von 1994 sind Bahnhöfe gleichsam unwichtig geworden, da die Bahn auf finanzielle Effektivität getrimmt wurde. Hauptschwerpunkt wurde nur das unmittelbar für den Fahrbetrieb notwendig: Züge, Strecken, Stellwerke. Große Bahnhöfe mit vielen Fahrgästen und ausreichend Pacht von Geschäften und Fast-Food Verkaufsstellen bleiben attraktiv. Für den großen Rest begann der Stillstand und bei genauer Betrachtung der langsame Verfall durch nicht ausreichendes Kümmern.



*Jede Modernisierung benötigt einen Topf, hier den MOF 3 © privat*

### Der erste Modernisierungstopf in NRW

Anfang des Jahrtausends begann dann die Welt der Töpfe. Und die muss man verinnerlicht haben, wenn man Entscheidungen und Abläufe rund um die Modernisierung von Bahnsteigen und Bahnhofsgebäuden verstehen will. Das Bahnhofsumfeld, zu dem normalerweise auch der Bahnhofsvorplatz gehört, ist fast immer im Besitz der Kommune. Heute geht es hier um Bahnsteige und Gebäude.

Anfang des Jahrtausends startete also die Modernisierungsoffensive 1 (MOF 1). Der Bund und das Land NRW hatten erkannt, dass die Bahn für die Modernisierung von Haltepunkten Geld von außen benötigt. Für 87 kleine und mittlere Haltepunkte wurden bis 2010 modernisiert. Dabei hat die DB genau die beschlossenen Haltepunkte zu modernisieren, die in der Liste stehen. Will die DB stattdessen andere Bahnhöfe ausbauen, muss sie alles selbst zahlen – was sie, wenn überhaupt, nur in geringem Maße tut.

### Aktuelle Töpfe und Zustand von Haltepunkten

Der Verfall der Haltepunkte ist natürlich längst gestoppt. Der VRR hat vor einigen Monaten seinen 17. jährlichen Stationsbericht veröffentlicht, der Dokumentation des aktuellen Zustandes ist und Wegweiser für die zukünftigen Modernisierungen. Die Bahn hat die sogenannten 3-S-Zentralen geschaffen. „3-S“ steht für Sauberkeit, Service und Sicherheit. Hier kann der Fahrgast Mängel melden. Im VRR Gebiet befinden sich Zentralen in Dortmund, Duisburg und Düsseldorf.

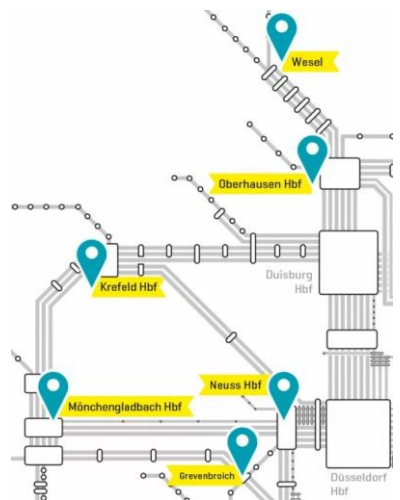
Sie ahnen es schon: Es wurde anschließend Programm um Programm aufgesetzt. Es wurde schnell unübersichtlich. Springen Sie, bevor Sie die deutsche Regierungswut beim Lesen aussteigen lässt, einfach zur Zusammenfassung. Auf jeden Fall kamen MOF 2 und MOF 3 hinzu, dann die bundesweiten Programme FABB Säulen 1, 2 und 3 für verbesserte Barrierefreiheit und Attraktivität, das 38er Programm, um die heute eigentlich nicht mehr benötigte Bahnsteighöhe von 38 cm „loszuwerden“. Bundesweit haben es 170 Bahnhöfe in das 2020 Corona-Konjunkturpaket geschafft, die aufgehübscht werden sollen.

Für moderne Züge wurden alle RRX-Haltepunkte auf 76 cm Höhe und 220 m Länge gebracht. Auch für viele Haltepunkte des zukünftigen Niederrhein-Münsterland-Netzes mit den batterieelektrischen Fahrzeugen von CAF gibt es ein Bahnsteigbauprogramm, damit Höhe und Länge passen. Und es gibt auch noch mehr Programme. Das waren jetzt die wichtigsten.

Zu guter Letzt kann der VRR auch selbst auf Antrag den Ausbau von Haltepunkten finanzieren. In dem Maße, wie das Land NRW das bezuschusst.

### Zusammenfassung, Gebäude und Zukunft

Zusammenfassend lässt sich schreiben: Kleine und mittlere Haltepunkte werden im Normalfall nur ausgebaut, wenn sie es in einen der vielen Töpfe geschafft haben. Der Ausbau ist teuer und wird sich noch manches Jahrzehnt hinziehen. Der Anlagenband des VRR-Stationsberichts



*Bahnhofsgebäude am Niederrhein im Programm „Schöner ankommen“. Quelle: nrw.urban*

weist ggf. das Programm aus, in das es ein Haltepunkt geschafft hat. Momentan haben rund 115 Haltepunkte der 296 einen entsprechenden Eintrag.

Und die Bahnhofsgebäude? Für die gibt es natürlich auch Töpfe, unter anderem die Empfangsgebäudepakete NRW und die „Initiative Schöner ankommen in NRW“. In letzterer ist auch so manches Bahnhofsgebäude innerhalb des RVs enthalten, wie die Skizze zeigt.

In der Zukunft wird es theoretisch einfacher. Im gerade verabschiedeten Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wurde der §11a ergänzt, der eine optionale Finanzierung durch den Bund ermöglicht. Wie sich das auswirkt, bleibt abzuwarten. Denn das Gesetz eröffnet ja nur die Möglichkeit der Investition. Das Geld muss ja zusätzlich vom Bundestag bewilligt werden.

Und wenn ein Politiker wieder einmal einen Umbau oder Ausbau fordert, für den es bisher keinen Topf gibt, bitten Sie ihn doch, sich bei Zweckverband, Bund und Land dafür einzusetzen, dass die Maßnahme finanziert wird. Fordern alleine bringt gar nichts. Wandel benötigt einen persönlichen Einsatz.

Und die Perspektive in der Praxis innerhalb des Regionalverbands? Der Ausbau der RRX-Haltepunkte ist abgehakt. Einige S-Bahn Halte, die parallel zu RRX-Gleisen liegen, werden auf Vordermann gebracht. Die Haltepunkte der S28 und der RB 31 werden innerhalb der nächsten Jahre auf 76 cm gebracht, ebenfalls die Haltepunkte entlang von S8. Das ist schon einmal etwas. Wichtig ist allerdings auch, dass Taktverdichtungen und Reaktivierungen vorangetrieben werden. Hier gilt es, abzuwägen.

## ***Fast alles neu bei der RB 31*** ***Neubau – Ausbau – Reaktivierung (Teil 2)***

Die RB 31 Duisburg – Xanten „Der Niederrheiner“ ist schon gebeutelt von alter und fehleranfälliger Technik, knapper Personaldisposition in Stellwerken, einer langen, eingleisigen Strecke Rheinkamp – Xanten mit nur einer Kreuzungsmöglichkeit in Millingen bei niedriger Geschwindigkeit und großem zeitlichen Aufwand bei der Wende in Duisburg, die das Aufholen von Verspätungen kaum zulässt.

Der NRW Qualitätsmonitor ist da auch recht eindeutig: Platz 84 von 95 in der Gesamtqualität, 61% Pünktlichkeit führen zu Platz 86 in dieser Rubrik. Und das bei einer eher überschaubaren Streckenlänge.

Liegt der Niederrheiner nicht direkt im Ballungsgebiet, verbindet er doch Xanten mit seinen 22.000 Einwohnern und weiteren 50.000 Einwohner entlang der Strecke mit Moers (106.000 Einwohnern) und Duisburg mit über 500.000 Einwohnern. Und das in einer staugeplagten Gegend mit überlasteten Autobahnen A40 und A57. Grund genug, die seit Jahren geforderte Modernisierung auch anzugehen.

Spätestens im Jahr 2040 soll die RB 31 mit batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen (BEMU) mit deutlich gesteigerter Kapazität in der HVZ im Halbstundentakt durch Duisburg hindurch über Oberhausen nach Bochum fahren.

Dafür braucht es eine moderne Stellwerkstechnik, zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten, eine erhöhte Streckengeschwindigkeit zwischen Millingen und Xanten und für die BEMUs ausreichend lange Bahnsteige mit der VRR-Standardeinsteighöhe 76 cm. Hört sich nach viel Aufwand an, ist es auch.

Ein erster Schritt ist die Modernisierung des Stellwerks, verbunden mit dem Ausbau einiger Haltepunkte bis Ende 2026. Das bedeutet im Einzelnen: Die alte Stellwerkstechnik wird 1:1 gegen die neue ausgetauscht. Die bisher vorhanden gesicherten Bahnübergänge werden so modernisiert, dass sie an das neue Stellwerk angeschlossen werden können. Der Bahnsteig im Bahnhof Xanten wird 2025 auf die richtige Höhe gebracht. Ein gleichzeitiger Umbau von Xanten, Alpen, und Millingen wird angestrebt, ist jedoch noch nicht sicher. Der Umbau von Rheinberg ist für 2026 vorgesehen.



2031 lässt die Infrastruktur zwei RB 31 je Stunde zu. Bildquelle: VRR

Die ungesicherten Bahnübergänge bleiben noch ungesichert. Millingen bleibt der einzige Kreuzungsbahnhof. Das zeitversetzte Einfahren in Millingen mit langer Wartezeit bei den Verstärkern bleibt noch erhalten. Verbessern wird sich die Robustheit der Technik, denn die ist neu, und der Mangel an Zugdienststeuerern für die veralteten Stellwerke wird aufgelöst, da diese nicht mehr existieren werden. Die neue Betriebssteuerzentrale wird in Kleve sitzen.

Bei pünktlicher Auslieferung können im Dezember 2026 die neuen BEMUs von CAF namens Civity auf der RB 31 rollen. Robustheit von Fahrzeug und Fahrplan steigen, da die BEMUs nicht so wartungsaufwändig wie die bisherigen Dieseltriebwagen sind. Im Internet sind keine Beschleunigungswerte der CAF-Fahrzeuge zu finden. Sie sollten jedoch schneller beschleunigen als ein Dieseltriebwagen und können so Verspätungen besser aufholen. Siemens zumindest verspricht für seine Mireo-BEMUs die spurtstarke Beschleunigung von  $1,1 \text{ m/s}^2$ , die auch rein elektrische Mireos haben. Im April wurde eine Vereinbarung zur Lieferung der Fahrzeugmotoren unterzeichnet. Seitdem gibt es keine neuen Infos. Wollen wir hoffen, dass alles glatt geht.

Schließlich kommt noch der 3. Schritt. DB InfraGO möchte den vom VRR gewünschten 30-Minutentakt auf der Strecke herstellen. Hier muss dann auch alles mit hinein, was einer Planfeststellung bedarf. Gleise und Weichen in Millingen werden so umgebaut, dass Züge aus beiden Richtungen gleichzeitig mit hoher Geschwindigkeit auf den beiden Bahnsteigen einfahren können. Und Rheinberg wird wieder Kreuzungsbahnhof, wie es schon einmal war. So werden Züge in Richtung Duisburg nicht mehr so behindert, wenn sich der aus Duisburg verspätet. Alles in allem erhöht sich die Streckengeschwindigkeit zwischen Rheinberg und Xanten auf 100 km/h.

Doch die Langsamfahrstellen an Bahnübergängen bleiben erst einmal erhalten, da die DB hofft, die ungesicherten Bahnübergänge in ihrem alten Zustand belassen zu können und trotzdem einen 30 Minuten Takt zu realisieren. Ob diese Idee funktioniert, wird sich erst nach 2026 herausstellen. An mehreren ungesicherten Bahnübergängen sind nach Unfällen nur noch 60 km/h. erlaubt.

Auf jeden Fall benötigt die RB 31 in Xanten eine Wende mit deutlicher Zeitreserve, damit Verspätungen genauso deutlich abgebaut werden können und sich Verspätungen nicht so auf den Folgezug übertragen. Denn ein Folgezug kann erst in Millingen Richtung Xanten abfahren, wenn der Zug aus Xanten Richtung Duisburg in Millingen eingefahren ist. Solange das KompetenzCenter Integraler Taktfahrplan (KCITF) in Xanten nur eine Wendezeit von vier Minuten im NRW Zielnetz 2040 vorsieht, ist das Vorgehen der DB InfraGO verständlich. Hier muss aus PRO BAHN Sicht das KCITF nachbessern und prüfen, wie sich durch schnellere Fahrzeit mehr Zeitpuffer bei der Wende realisieren lässt.

Beim mitten im Wohngebiet liegenden Übergang Xanten Römerstraße muss momentan jedes Mal ein Achtungspfeiff abgegeben werden. Das ist nicht mehr zeitgemäß. PRO BAHN und mit Sicherheit auch die Lokalpolitik werden sich die Planungen bzgl. Wendezeit und Sicherung der Bahnübergänge genau anschauen, wenn sie präsentiert werden.

2031 soll der 30 Minuten Takt seitens der Infrastruktur umgesetzt sein. Bei den Zeitzielen wird einem schon anders, aber in der Welt der Planfeststellungsverfahren dauert leider alles länger.

Hier ist der Gesetzgeber gefragt, und sei es in Form von mehr Sachbearbeitern beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

Zwei Ausbaumaßnahmen gehören dann auch noch zur RB 31, passen aber nicht in irgendein Schema. Die Haltepunkte Trompet und Rumeln sollen modernisiert werden, liegen allerdings nicht mehr im Stichstreckenast zwischen Moers und Xanten. So muss man für den Ausbau der Haltepunkte Sperrpausen beantragen. Trompet besitzt momentan sogar nur eine Bahnsteighöhe von 38 cm, und so wurde jetzt ein Planfeststellungsbeschluss für den Umbau beantragt.

Wegen der momentan komplizierten Wende in Duisburg und einem längeren Streckenweg, die mehr Fahrgästen eine Fahrt ohne Umstieg ermöglicht, soll die RB 31 eines Tages über Duisburg und Oberhausen hinaus fahren. Wann das allerdings realisiert wird, steht noch in den Sternen. Allerdings sieht bereits das Zielnetz 2032 für Nordrhein-Westfalen diese Weiterfahrt vor.

PRO BAHN bedankt sich bei der DB InfraGO für die ausführliche und informative Beantwortung aller Fragen zum Neubau der Infrastruktur zwischen Rheinhausen und Xanten.

## Aufgegleist – Änderungen im Regelfahrplan

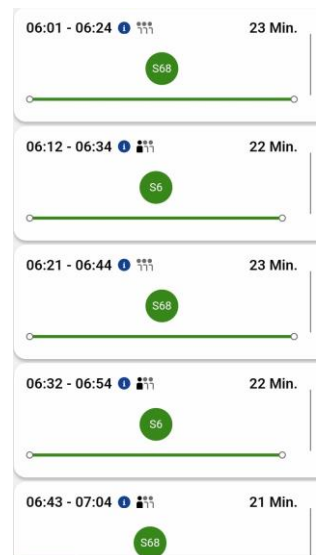
### Dreiländerbahn endlich im Regelbetrieb

Die schwierige Umsetzung samt Zulassung eines einzigen Fahrzeugs für die drei Länder Deutschland, Niederlande und Belgien ist endlich erfolgt.

Seit 19. Juni fährt der RE 18 von Aachen über Maas-tricht nach Liège. Mit einer Fahrzeit von 1:33 Stunden ist der Zug deutlich langsamer als die Direktverbin-dung mit dem RE 29, die nur 63 Minuten benötigt. Aber wie so häufig bei Umwegen, erhalten Fahrgäste Vorteile, die zwischendurch ein- oder aussteigen.

### S 68 fährt endlich wieder

Die S68 fährt endlich wieder im morgendlichen Be-rufsverkehr. Auf der Strecke Wuppertal-Vohwinkel – Düsseldorf Hbf – Langenfeld ergibt sich allein durch die S-Bahn ein 10 Minuten Takt. Wer an Haltepunkten mit Regionalverkehr ein- und aussteigt, verfügt über noch mehr Verbindungen.



*Düsseldorf – Langenfeld  
10 minütig*

### RE13-SEV wegen des Ausbaus Emmerich – Oberhausen

Die Strecke Emmerich – Oberhausen wird dreigleisig ausgebaut. Dafür sind leider auch Vollsperrungen nötig. In diesem Jahr vom 1.-24.11., 30.11-1.12. und 7.-8.12. Da dringend Gütertrassen zwischen den Niederlanden und Deutschland benötigt werden, ist tatsächlich angedacht, den RE 13 auf der Strecke Mönchengladbach – Venlo durch einen SEV zu ersetzen. Für Fahrgäste heißt das, rechtzeitig auf Hinweise in Apps und am Bahnhof zu achten. PRO BAHN bleibt dran.

### Bessere Anbindung an Venlo aus dem Kreis Kleve

Die schon vor einem Jahr eingeführte Buslinie SB 42 Aldekerk – Wachtendonk –

***NiederrheinSchiene Ausgabe 2 – September 2024***

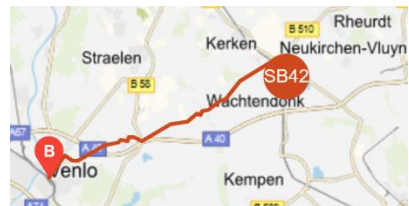
Wankum – Herongen fährt nun weiter bis nach Venlo. Für die Strecke in die Niederlande benötigt der Bus vom Aldekerker Bahnhof nur 33 Minuten. Damit ist die SB 42 deutlich schneller als die Bahn, da der Zug einen Riesenumweg über Krefeld und Viersen fahren muss und mit zweimaligem Umsteigen bestraft wird. Die Linie konkurriert sogar mit den Pkw. Der Bus fährt alle 7 Wochentage stündlich.

### **RB 34 auch am Wochenende stündlich**

Sofern ausreichend Fahrpersonal vorhanden ist, wird die RB 34, die bisher am Wochenende nur zweistündlich fährt, ab dem nächsten Winterfahrplan auf einen stündlichen Takt verdichtet. go.rheinland betont, dass es dann im Verbandsgebiet nur noch Strecken mit stündlichen Takt oder dichter gibt.

### **Ausfall des RE 47 bis zum Jahresende**

Der RE 47 wird mit den gleichen Fahrzeugen wie die S 28 betrieben, deren Qualität schon weiter vorne beim Ausbau der S 28 beschrieben worden ist. Momentan gibt es einen derart hohen Instandhaltungsrückstau, dass die Linie bis zum Jahresende eingestellt bleibt. Parallel zum SEV kann man je nach Linienast die planmäßig etwas langsameren S7 oder S1 nehmen. Von Remscheid bis Düsseldorf benötigt die S-Bahn 57 Minuten mit einem Umstieg, der SEV-Bus fährt ohne Umstieg planmäßig 67 Minuten.



*Der SB 42 fährt nun bis Venlo  
Bildquelle: VRR.de*

### **Ausfall der Verstärkerzüge bei der RB 39**

Triebfahrzeugführermangel führt zum Ausfall der Verstärkerzüge auf der RB 39 Düsseldorf – Neuss – Bedburg bis Oktober.

Da die VIAS eigene Triebfahrzeugführer ausbildet, ist hier mit einer langfristigen Wiederaufnahme zu rechnen.

### **Direkte Verbindung von Mönchengladbach ins Ruhrgebiet eingeschränkt**

Wegen des Neubaus des Hallendachs im Duisburger Hbf und den damit verbundenen gesperrten Bahngleisen fährt die RB 33 momentan nur bis Duisburg Hbf, die RB 35 sogar nur bis Duisburg-Hochfeld Süd.

Der RE 42 Mönchengladbach – Münster fährt weiterhin planmäßig.

### **RE 11 fährt wieder häufiger von Düsseldorf bis Hamm**

Die von Personalnot gebeutelte National Express kann die Linie RE 11 Düsseldorf – Hamm – Kassel nun wieder häufiger auf dem gesamten Weg fahren, nämlich sechs Mal täglich.

### **Wieder mehr Regelleistungen von und nach Ratingen Ost bei der S6**

Wegen einer Hangabsenkung – siehe Bericht weiter vorne - fährt die S6 ab Ratingen Ost Richtung Köln montags bis freitags von 4:30 bis 20:00 Uhr. Hier fehlt Personal im Stellwerk. DB InfraGO hofft, ab Herbst mehr Stellwerkspersonal einzusetzen. So kann die S6 auch samstags und sonntags Ratingen Ost anfahren.

### **Nur noch ein morgendlicher ICE vom Niederrhein nach Berlin**

Zum Jahresanfang wurde ein zweiter morgendlicher ICE von Aachen über den Niederrhein nach Berlin geführt – die NiederrheinSchiene berichtete. Aufgrund von Bauarbeiten im weiteren Streckenverlauf fällt dieser zweite ICE nun bis voraussichtlich zum Fahrplanwechsel wieder aus.

### **Lösungsorientiertes Vorgehen beim RE 78 Porta-Express**

Auch die Eurobahn leidet unter Personalmangel. Die Mönchengladbacher Centralbahn GmbH fährt zeitweise einige Streckenabschnitte, um das Zugangebot möglichst hoch zu halten.

## ***Der Tribut der Baustellen***

### ***Zum Wegfall von ICE-Verbindungen vom Niederrhein nach Berlin und in NRW***

Von Detlef Neuß

Für die Fahrgäste des Fernverkehrs am Niederrhein und in NRW gab es im Juli schlechte Nachrichten. Mehrere ICE-Verbindungen nach Berlin sollten wegfallen. Besonders für Fahrgäste mit Gepäck, die durchgehende Verbindungen bevorzugen, war das eine unangenehme Neuerung.

Die zahlreichen Baustellen, nicht nur in unserer Region, fordern von den Fahrgästen ihren Tribut. Eine der meistbefahrenen Strecken in Deutschland, die Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim, ist wegen der Korridorsanierung gerade vollständig bis Dezember gesperrt. Weniger Schienenwege, die deshalb zur Verfügung stehen, erfordern eine Anpassung, das heißt Reduzierung der Fernverkehrsverbindungen.

Der Wegfall der Verbindungen wurde uns von der DB AG als alternativlos geschildert. Nicht wegen der Auslastung der Schienenwege hier in unserer Region, sondern eher wegen der Probleme im weiteren Streckenverlauf. Der Knoten Hannover spielt hierbei eine wichtige Rolle. Uns wurde von der DB AG versichert, der Wegfall der ICE-Verbindungen nach Berlin sei nur temporär und würde am 14.12. dieses Jahres enden.

Kritisiert haben wir vor allem die mangelnde Fahrgastinformation. Der Wegfall der Verbindung wurde zu kurzfristig angekündigt, bestehende gute Alternativen gar nicht erwähnt. Zum Beispiel: die ICE-Verbindung um 09:58 Uhr ab Mönchengladbach entfällt zwar, um 10:10 Uhr hat man jedoch die Möglichkeit, Berlin mit bahntestgleichen Umstieg in Wuppertal nahezu zeitgleich zu erreichen.

Trotzdem sollte man im Auge behalten, ob die weggefallenen Verbindungen im Dezember tatsächlich wieder aufgenommen werden.

Weitere ICE-Verbindungen wären für den Niederrhein natürlich wünschenswert. In Richtung Norden oder Süden gibt es keine umsteigefreien Verbindungen. Diese wären vor allem in den Morgenstunden für Geschäftsreisende interessant. Die wegfallenden Verbindungen nach Berlin sind eher etwas für den touristischen Verkehr. Für Geschäftsreisende sind sie häufig zu spät.

## Neue Triebzüge am Niederrhein und im Rheinland

### S-Bahn Köln erhält 90 neue Triebzüge

Go.rheinland und VRR schaffen 90 S-Bahn-Triebzüge der Baureihe Adessia Stream von Alstom an, die 140 km/h fahren können.

Je nach Variante ist ein Zug 150 oder 170 m lang. Beide bieten Platz für über 1.000 Fahrgäste, Sitzplatzzahlen sind noch nicht bekannt. go.rheinland spricht von 25% mehr Kapazität. An den beiden Enden sind die klimatisierten Züge mit einer Toilette ausgestattet.



*Der neue Zug für die S-Bahn Köln  
© Alstom / Advanced & Creative  
Design*

Detailliert über die in einigen Bereichen sehr moderne Ausstattung berichten wird die NiederrheinSchiene in einer zukünftigen Ausgabe. Verglichen mit herkömmlichen Triebwagen mit rund 68 m Länge besitzt einer der neuen Züge die 2-3 fache Kapazität. Wir reden also geschätzt über die Kapazität von über 200 Wagen herkömmlicher Länge.

Längere durchgängige Triebzüge mit besitzen einige Vorteile:

- + Erhöhte Kapazität aufgrund weniger Führerstände und Kupplungen
- + Man kann leichter in leerere Bereiche gehen.
- + Soll ein Fahrgast 2 Toiletten erreichen können, benötigt man nur 2 Toiletten
- + Die Bestellung wird billiger, da Führerstände und Toiletten recht teuer sind

- + Man benötigt weniger Sicherheitspersonal
- + Auch abends gibt es garantiert eine größere Anzahl von Sitzplätzen

Ist allerdings abends ein Triebzug nicht ausreichend gefüllt, entstehen höhere Betriebskosten, da man in voller Länge fahren muss. Aber auch hier stellt sich die Frage, ob das Abkuppeln und Fahren ins Depot nicht unterm Strich teurer kommt. Und ob man bei dem heutigen Triebfahrzeugführermangel nicht über jede Extrafahrt froh ist, die man einspart.

Erste Wagen sollen 2029 in die Erprobung gehen. Die komplette Inbetriebnahme der Flotte ist bis 2033 geplant.

### **S-Bahn-Triebwagen mit Redesign für die S-Bahn Köln**

go.rheinland hat 24 Triebzüge der Baureihe 424, die bisher im S-Bahn Netz Hannover fahren, gekauft und einem Redesign unterzogen.

Auch wenn das Aussehen mit dem „German Design Award 2024“ prämiert wurde, bleibt die für die S-Bahn Köln ungewöhnliche Einstiegshöhe von 76 cm.

Auf jeden Fall verstärken die Fahrzeuge die S-Bahn Flotte zeitnah. Neufahrzeuge hingegen haben momentan eine Lieferzeit von mindestens 5 Jahren.

Auch die Fahrzeuge der Baureihen 422 und 423 von VRR und go.rheinland werden bis 2026 dem Redesign unterzogen.



*Der RRX erfreut sich mit hoher Sitzplatzzahl und guter Ausstattung großer Beliebtheit © privat*

### **RRX bekommt ein Geschwisterchen**

Die Verkehrsverträge der fünf Regionalexpresslinien RE 2, 3, 7, 9 und 42 laufen gegen Ende des Jahrzehnts aus. So werden demnächst neue Fahrzeuge in einer Charge bestellt. Damit bekommen all diese Linien Ausstattungsniveau und Sitzplatzzahl der bisherigen RRX-Linien. Die genauen Modalitäten wie Fahrzeugtyp, Ausstattungsmerkmale und Zahl der Fahrzeuge sind noch nicht bekannt.

### **Neue Triebwagen für die Euregiobahn RB 20**

Nach erfolgreicher Bewilligung der Elektrifizierung hat DB Regio mindestens 20 elektrische Züge für eine voraussichtliche Inbetriebnahme Ende 2027 ausgeschrieben. Noch ist nicht bekannt, welches Fahrzeug gewonnen hat. 3,5 Jahre Lieferzeit erscheint bei der derzeitigen Auftragslage sportlich.

## Aufgegleist – Politik & Co.

### Bahncard 25/50 zukünftig als ausdrückbarer QR-Code möglich

Die Deutsche Bahn hat die Plastikkarte abgeschafft und wollte die Bahncard nur noch als QR-Code im Smartphone zulassen. Auch dank des hartnäckigen und intensiven Intervenierens von PRO BAHN kann man den QR-Code auch ausgedruckt verwenden, wenn man kein Smartphone verwenden kann oder will.

Wer selbst keinen Zugang zu einem Drucker hat, kann sich den QR-Code auch in einem DB-Reisezentrum ausdrucken lassen.



*Auslaufmodell Plastikkarte. Nun gibt es einen gedruckten QR-Code © privat*

### Deutsche Bahn gibt Verkehrsdaten an Mobilitätsplattformen weiter

Zu noch einem kundenfreundlichen Schritt wurde die Deutsche Bahn gezwungen. Das Kartellamt hat die Deutsche Bahn verpflichtet, Angaben über Verspätungen, Zugausfälle, Gleiswechsel und Großstörungen in Echtzeit an andere Apps auszugeben. Die Bahn tut dieses nun, hat aber gegen die Verpflichtung geklagt.

### Nur noch Einzelticketverkauf in Bussen

Seit dem 1.9. verkauft der VRR in Bussen nur noch Einzel- und Fahrradtickets zum sofortigen Fahrtantritt. So sollen Busfahrer sich mehr aufs Fahren konzentrieren können und pünktlicher werden.

PRO BAHN vermutet darüber hinaus, dass Busfahrer von der Kenntnis des gesamten Ticketumfangs befreit werden sollen. Außerdem gibt es einen Trend im ÖPNV zur Akquirierung von Busfahrern aus dem Ausland, um so den Personal-mangel in Griff zu bekommen. Und das gelingt natürlich einfacher, wenn die Deutschkenntnisse nicht so umfassend sein müssen.

### Staus finanziell und zeitlich quantifiziert

Es ist Usus, sich über Verspätungen der Bahn aufzuregen. Staus sind irgendwie gottgegeben und werden klaglos hingenommen. Hier gibt es jetzt auch Zahlen.

Nach einer Studie steht jeder Deutsche durchschnittlich 40 Stunden im Jahr im Stau. Legt man einen Durchschnittslohn zu Grunde, macht das pro Person 427 €, für ganz Deutschland 3,2 Milliarden. Die gleiche Summe kostet on Top der höhere Spritverbrauch beim Stop and go.

Überdurchschnittlich viele Staus gibt es in Düsseldorf und Köln.

## Investitionen auf Rekordhoch – Trassenpreise auch

Nach Jahrzehnten der Vernachlässigung liegen die Investitionen in die Schiene dieses Jahr zum ersten Mal deutlich höher als in die Straße. Dieses wird bis mindestens 2028 auch so bleiben.

Die Bundesregierung lässt dieses teilweise über Kapitalerhöhung und Kredite laufen, die die DB per Zahlung an den Bund zu vergüten hat. So hat sich die Bundesregierung schon wieder einen berechtigten Shitstorm eingefangen, da die DB die Vergütung nur über deutlich gestiegene Trassenpreise für die Schienenbenutzung finanzieren kann, die wiederum die Ticketpreise 2026 deutlich erhöhen wird. Falls die Bundesregierung sie nicht extra bezuschusst. Die Deutsche Bahn hat die Erhöhungen für die Trassenbenutzung schon bei der Bundesnetzagentur beantragt. Falls dieses tatsächlich so kommt, wird es bei Personen- und Gütertransport eine Rückwärtsbewegung zur Straße geben.

Die Bundesregierung will zeitnah im Dialog mit Branche und Bundesländern die Finanzierung der Infrastruktur zukunftssicher machen. Auch DB InfraGO plant ein neues Preiskonzept ab 2028.

## Neue Trassenpreise ab 2026 werden Nahverkehr aushöhlen

Für die meisten Fahrgäste ist der Nahverkehr mit dem täglichen Weg zur Arbeit deutlich wichtiger als weitere Reisen im Fernverkehr. Auch die Mobilitätswende muss vor allem im Nahverkehr mit seiner Riesenverkehrsleistung stattfinden.

Wie zu erwarten war, haben sich kollektiv Verkehrsminister unterschiedlichster Parteien und die Bahngewerkschaft EVG gegen die Erhöhung ausgesprochen. Die Fahrpläne müssen bei den angedrohten Trassenpreisen ausgedünnt werden.

In der Schweiz und Österreich ist der Öffentliche Verkehr kein Spielball der Politik, sondern ein gelebtes Bekenntnis. Das Leben könnte in Deutschland so einfach sein, wenn man sich auch hier dazu durchringen könnte.

## Das Verkehrsgoodie



In manchem Bus werden die vermeintlichen Fahrgastinformationssysteme mehr zu einer Aufforderung zur Bewerbung und sonstiger Werbefläche, als eine Anzeige des Streckenverlaufs und eines Haltewunschs.

In einem eher neuen Bus hat man jetzt eine Lösung eingebaut, die den Haltewunsch eines Fahrgasts sofort sichtbar bestätigt. Macht das Leben aus Sicht des Autors deutlich entspannter.

Beide Bilder: © privat



## *Termine Monatstreffen*

**Moers** (für das linksrheinische Kreisgebiet von Wesel)

12.9., 10.10., 14.11., 12.12., 9.1.2025, 13.2., jeweils ab 18:00 Uhr

Restaurant "Bürgerstuben", Rathausallee 169, 47445 Moers-Uftorf

Kontakt: Werner Gröll, [groell@probahn-niederrhein.de](mailto:groell@probahn-niederrhein.de) Tel.: 02841 504538

**Mönchengladbach** (Für die Städte Krefeld, Mönchengladbach, Neuss, Viersen)

18.9., 16.10., 20.11., 18.12., 15.1.25, 19.2. jeweils von 18.45 bis ca. 21.00 Uhr

Café Belli, Stepgesstraße 31, 41061 Mönchengladbach

Kontakt: Detlef Neuß, [neuss@probahn-niederrhein.de](mailto:neuss@probahn-niederrhein.de) Tel: 0170 5853246

**ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg – Mülheim**

17.9., 15.10., 19.11., 17.12., 21.1.25, 18.2. jeweils von 19:00 bis ca. 21:00 Uhr

Mülheimer Str. 91, 47058 Duisburg

Kontakt: Lothar Ebbers, [ebbers@probahn-nrw.de](mailto:ebbers@probahn-nrw.de) Tel: 0176 78160592

Terminhinweise und Anfahrt mit öffentlichem Verkehr auf [www.probahn-nrw.de](http://www.probahn-nrw.de)

Kleve (linksrheinisch) und Raum Düsseldorf / westlicher Teil Kreis Mettmann warten auf ihre Monatstreffen. Bei Interesse nehmen Sie gerne Kontakt auf.

## *Impressum*

Fahrgastverband PRO BAHN NRW, Regionalverband Niederrhein e.V.

Detlef Neuß, Vorsitzender

Stapper Weg 94,

41199 Mönchengladbach

Telefon 02166 10560

Mobil 0170 5853246

[neuss@probahn-niederrhein.de](mailto:neuss@probahn-niederrhein.de)

Dr. Thomas Probol, stellv. Vorsitzender

Plektrudisstr. 11

41179 Mönchengladbach

02161 6983960

0177 3223540

[probol@probahn-niederrhein.de](mailto:probol@probahn-niederrhein.de)

Martin Wenzel, Schatzmeister

[schatzmeister@probahn-niederrhein.de](mailto:schatzmeister@probahn-niederrhein.de)

Die NiederrheinSchiene ist das Mitteilungsblatt des Fahrgastverbands PRO BAHN NRW, Regionalverband Niederrhein e.V. Es berichtet über die Aktivitäten unseres Regionalverbands. Trotz sorgfältiger Prüfung kann eine Fehlerfreiheit der Informationen nicht garantiert werden. Angestrebt sind 2-3 Ausgaben im Jahr. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post oder Mail an Detlef Neuß, [niederrheinschiene@probahn-niederrhein.de](mailto:niederrheinschiene@probahn-niederrhein.de). Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des Regionalverbands kostenlos versendet. Die Vervielfältigung der *NiederrheinSchiene* zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite <https://www.probahn-nrw.de/index.php/niederrheinschiene.html> zum Herunterladen bereit.

***NiederrheinSchiene Ausgabe 2 – September 2024***