Reaktivierung der Regiobahn

Planungsbeginn
- 08.1992

Einführungsdatum
- 09.1999

Zielsetzung
- Erreichbarkeiten verbessern
- Region/Standort erschließen

Zielgruppe
- Auszubildende
- Beschäftigte
- Erwachsene
- Jugendliche
- Kinder
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler
- Schülerinnen und Schüler
- Seniorinnen und Senioren
- Studierende
- Touristen

Verkehrsmittel
- Eisenbahn

Projektstatus
- dauerhaft umgesetzt

Bundesland
- Nordrhein-Westfalen

Gemeinde
- Düsseldorf, Stadt
- Kaarst, Stadt
- Mettmann, Stadt
- Neuss, Stadt
- Wuppertal, Stadt

Was ist die Reaktivierung der Regiobahn?

Die Regiobahn ist eine ehemals stillgelegte Schienenverbindung in der Region Düsseldorf, die erfolgreich reaktiviert wurde und nun weiter ausgebaut wird.

Welche Ziele wurden mit der Reaktivierung der Regiobahn verfolgt?

Durch die Reaktivierung der Regiobahn für den Personennahverkehr wurde das Ziel verfolgt, die Mobilität in der Region Düsseldorf zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten. Vor allem für die Anbindung an das Zentrum von Düsseldorf sollte eine attraktive Alternative zum MIV, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, geschaffen werden.

Wie erfolgte die konkrete Umsetzung?

Da die Deutsche Bundesbahn bzw. die Deutsche Bahn AG in den 1990er Jahren die beiden Streckenabschnitte Neuss-Kaarst und Düsseldorf-Mettmann als unwirtschaftlich eingestuft hatte, zeichnete sich die Stilllegung des Personenverkehrs auf der Strecke ab. Bereits im August 1992 gründeten die Städte Düsseldorf, Kaarst und Neuss zusammen mit den Landkreisen Neuss und Mettmann daher eine eigene regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann mbH (Regiobahn), an der sich im Jahr 1998 auch die Stadt Wuppertal beteiligt hat. Die Deutsche Bahn AG hat im Jahr 1998 zunächst den Betrieb der Strecke auf dem Westast (Kaarst-Neuss) und im Jahr 1999 auch den Betrieb auf dem Ostast (Düsseldorf-Mettmann) eingestellt. Vor diesem Hintergrund hat die Regiobahn die Infrastruktur übernommen und saniert. Es wurden acht neue Verkehrsstationen (davon vier mit P+R-Plätzen) sowie eine Servicestation in Mettmann neu gebaut. Nach Abschluss der Sanierungs- und Neubauarbeiten nahm die Rheinisch-Bergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (RBE), damals als Veolia Verkehr Rheinland GmbH, den Betrieb auf der Strecke im September 1999, zunächst im Stundentakt, wieder auf. Nach Fertigstellung des elektronischen Stellwerks wurde bereits im Jahr 2000 das Angebot auf dem West- und Ostast zu einem 20-Minuten-Takt ausgeweitet. Die Regiobahn ist als Linie S28 in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert.

Nach der Wiederinbetriebnahme der Strecke und insbesondere nach der Taktverdichtung sind die Fahrgastzahlen sehr stark gestiegen. Während beim Betrieb der Deutschen Bahn AG (nur Ostast) im Jahr 1998 rund 500 Fahrgäste pro Tag gezählt wurden, stieg die Anzahl der Fahrgäste der Regiobahn im Jahr 1999 bei einem 60-Minuten-Takt bereits auf 4.800 Fahrgäste pro Tag. Nach Einführung des 20-Minuten-Takts im Jahr 2000 erreichte diese schließlich 12.000 Fahrgäste pro Tag. Mit Stand 2020 nutzen täglich 23.000 Fahrgäste die Regiobahn, was ca. 7,1 Millionen Fahrgästen pro Jahr entspricht.

Für den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde die Verlängerung des Betriebes bis Wuppertal

Hbf aufgenommen. Hierzu wurde die in der Vergangenheit zwischen Dornap-Hahnenfurth und Mettmann Stadtwald nur eingleisig existierende Güterzugstrecke wieder auf zwei Gleise für Personenverkehr ertüchtigt. Zudem wurde von Dornap-Hahnenfurth zum Anschluss an die Strecke der S9 nach Wuppertal-Vohwinkel ein kompletter Streckenneubau auf einer Länge von rund zwei Kilometern vorgenommen, der über eine ehemalige Abraumdeponie der nahegelegenen Kalkwerke führt. Dort wurde zudem eine neue Verkehrsstation mit P+R Platz im Bereich Hahnenfurth / Düssel gebaut, wodurch ein weiterer Anstieg der Fahrgastzahlen zu erwarten war. Bedingt durch die anhaltende Corona-Pandemie wurde das erweiterte Fahrangebot anfangs sehr zurückhaltend genutzt. Aufgrund dieser Tatsache liegen derzeit noch keine belastbaren Veränderungen der Fahrgastzahlen vor. Es wird geschätzt, dass durch die Streckenerweiterung täglich 2.000 weitere Fahrgäste hinzugekommen sind, sodass aktuell ca. 25.000 Fahrgäste täglich die Regiobahn nutzen.

Um vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage ausreichende Kapazitäten zu schaffen, erfolgt zudem abschnittsweise ein 1,5 Kilometer langer, zweigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Neuss Hbf und IKEA Kaarst, sowie der Bau eines neuen Haltepunktes im Raum Neuss. Für die Zukunft ist zudem die Elektrifizierung des Regiobahn-Streckennetzes mit einem Umfang von rund 45 Oberleitungskilometern und der Betrieb mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen vorgesehen.

In den vergangenen Jahren gab es Überlegungen und Studien zu einer Verlängerung der Infrastruktur bis nach Viersen. Vertreter der Städte Möchengladbach, Viersen und Willich sowie des Kreises Viersen unterzeichneten am 01.07.2021 eine gemeinsame Erklärung u. a. zur gegenseitigen Unterstützung von regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehrsprojekten. Im Februar 2023 beauftragte die Regiobahn GmbH ein Ingenierubüro mit den Planungsleistungen nach HOAI für die Planungphasen 1 und 2.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Es ergab sich eine zeitliche Herausforderung, da es zwischen Baubeginn und Betriebsaufnahme ein Zeitfenster von nur einem Jahr gab.

Verwandte Maßnahmen

Reaktivierung von Bahnstrecken (https://www.mobilikon.de/massnahme/reaktivierung-von-bahnstrecken)
Stadt-Umland-Bahn (https://www.mobilikon.de/massnahme/stadt-umland-bahn)

Weitere Beispiele aus der Praxis

Reaktivierung und Elektrifizierung der Schönbuchbahn (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/reaktivierung-und-elektrifizierung-der-schoenbuchbahn)
Stadt-Umland-Bahn: RegioTram Kassel (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/stadt-umland-bahn-regiotram-kassel)

Verwandte Instrumente

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (https://www.mobilikon.de/instrument/verordnung-eg-nr-13702007-des-europaeischen-parlaments-und-des-rates-vom-23-oktober-2007)

Publikationen zum Thema

Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/raeumliche-effekte-reaktivierter-

schienenstrecken-im-laendlichen-raum)

Meilensteine

August 1992:

Gründung der regionalen Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann mbH (Regiobahn)

Mai 1998:

Einstellung des Betriebes der DB AG auf dem Westast (Kaarst - Neuss)

September 1998:

Übernahme der Infrastruktur durch die Regiobahn und Spatenstich und Beginn der Sanierung des Westastes

Januar 1999:

Einstellung des von der DB AG durchgeführten Personenverkehrs auf dem Ostast (Düsseldorf - Mettmann)

September 1999:

Betriebsaufnahme im Stundentakt durch die Rheinisch-Bergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (RBE), damals als Veolia Verkehr Rheinland GmbH

Mai 2000:

Aufnahme des 20-Minuten Taktes auf dem West- und Ostast

Dezember 2020:

Verlängerung des Betriebs bis Wuppertal Hbf

Bis Ende 2026:

Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur

Quellen

Allianz pro Schiene, 2010: Stadt, Land, Schiene. 15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr. Zugriff: https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/allianz_pro_schiene_stadtlandschiene_3_neuauflage_januar_2010.pdf [abgerufen am 15.12.2023].

Regiobahn GmbH, 2023.

Kreis Viersen, o. J.: Westverlängerung der Regiobahn-Infrastruktur. Zugriff: https://www.kreis-viersen.de/, Themen, Mobilität [abgerufen am 15.12.2023].