

## **Regiobahn Kaarst- Mettmann erweitert Strecke**

Eine Gruppe des FV besuchte im Rahmen einer Fachexkursion die seit 1999 in Betrieb befindliche Regiobahn Kaarst Mettmann. **Dipl.-Ing. Jürgen Hambuch**, Geschäftsführer der Regionbahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH (RFBG), begrüßte die Gruppe in der Servicestation Mettmann–Stadtwald. In einem anschließenden Vortrag berichtete er über den bisherigen erfolgreichen Betrieb und die geplanten Erweiterungsmaßnahmen.

### **Geschichtlicher Rückblick**

Nachdem im Zuge der Bahnreform (Regionalisierungsgesetz vom 01.01.1996) die ursprüngliche Linie von Düsseldorf nach Dortmund über Mettmann-Elberfeld-Gevelsberg-Hagen nicht mehr betrieben wurde, gründeten die Städte Kaarst, Düsseldorf, Erkrath, Mettmann sowie der Rhein-Kreis Neuss, die Stadtwerke Neuss, und die Stadtwerke Wuppertal am 08. August 1992 die „Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss–Düsseldorf-Erkrath-Mettmann-Wuppertal mbH“ (Regiobahn), um eine direkte Verbindung zwischen den genannten Städten und der Landeshauptstadt Düsseldorf zu schaffen. Im September 1998 übernahm die Regiobahn den West- und Ostast der Linie (rund 17,5 km), während die Strecke von Neuss Hbf. bis Düsseldorf Gerresheim (16,5 km) im Besitz der DB-Netz AG blieb. 1998 wurde mit der Sanierung der Streckenteile, die im Besitz der Regiobahn sind, begonnen und zügig Haltestellen und P+R Plätze errichtet. In Mettmann, wo sich auch der Sitz der Gesellschaft befindet, wurde an der Endhaltestelle Mettmann-Stadtwald mit dem Bau der Servicestation (Werkstatt, Besandungs- und Waschanlage sowie Tank- und Leistelle) begonnen. Der Fahrbetrieb wurde der eigens gegründeten Regionbahn Fahrbetriebsgesellschaft (RFBG) übertragen, die europaweit die Fahrleistung auf der Linie ausschreibt und an ein entsprechend qualifiziertes Unternehmen dann vergibt (derzeit Nord-Westbahn/Veolia Rheinland GmbH), das auch das Fahrpersonal stellt. Die RFBG ist auch Besitzerin der Fahrzeuge und verantwortlich Vertrieb, Technik und Tarife. Im September 1998 wurde der Fahrbetrieb, zunächst mit acht Talent-Triebwagen im Stundentakt aufgenommen und bereits ab Mai 2000, aufgrund der großen Nachfrage, der 20-Minuten-Takt eingeführt. 2003 wurde auch die Fahrzeugflotte um vier weitere Talent-Fahrzeuge aufgestockt.

### **Fahrzeuge**

Als Fahrzeuge wurden die 1995/96 von der ehemaligen Waggonfabrik Talbot in Aachen entwickelten Talent-Triebzüge angeschafft, die auch später in großer Stückzahl bei anderen Verkehrsgesellschaften zum Einsatz kamen. Diese Dieseltriebwagen werden auf der Strecke in Doppeltraktion im 20-Minuten-Takt eingesetzt. Jedoch in der verkehrsschwächeren Zeit zwischen 9 Uhr und 13 Uhr fahren die Triebwagen als Einzelfahrzeuge. An den abgekuppelten Fahrzeugen werden in dieser Zeit Kleinreparaturen und Wartungen durchgeführt, da die Werkstatt unmittelbar an der Endhaltestelle Mettmann–Stadtwald liegt und somit keine Leerfahrten entstehen.



Talent-Triebwagen am Endhaltepunkt Mettmann-Stadtwald

**Technische Daten:**

Länge ü.K.	34610 mm
Breite	2925 mm
Triebdrehgestelle	2
Laufdrehgestell	1 (Jakobsdrehgestell)
Antriebseinheiten	2x 315 kW, dieselmechanisch
Geschwindigkeit	100 km/h
Max. Beschleunigung	1,1m/sek <sup>2</sup>
Einstiegshöhe über SO	960 mm
Platzangebot	98 Sitz-/120 Stehplätze
Leergewicht	57 t

Die Züge benötigen für die Fahrt auf der rund 34 km lange Strecke mit 19 Haltepunkten 54 Minuten. Die Fahrgastzahlen sind in den zurückliegenden Jahren stetig gestiegen. Waren bei der Planung der Strecke 17000 Fahrgäste pro Tag prognostiziert, so waren es im Jahre 2012 insgesamt 23000 Fahrgäste, die täglich die Regiobahn nutzten. Derzeit ist für die Fahrzeuge eine neue Video-Anlage geplant, mit der es möglich sein wird, Bilder auch von der Strecke an die Leitstelle oder die Polizeistation zu senden. Der erfolgreiche Betrieb dieser Strecke führte bald zu Überlegungen die Strecke nach beiden Seiten zu erweitern.

**Planungen zur Erweiterung der Strecke.**

Schon seit Jahren laufen die Vorbereitungen und Planungen für eine Verlängerung zunächst des Ostastes über die Endhaltestelle Mettmann–Stadtwald hinaus. Diese 5,42 km lange Streckenerweiterung mündet in die S-Bahn-Linie Essen–Wuppertal (S9). Von den 5,42 km Neubaustrecke werden 3,6 km zweigleisig, der Rest von 1,82 km eingleisig ausgebaut. Mit diesem Ausbau erhalten die Städte Wülfrath und Wuppertal nicht nur einen direkten Anschluss an die Landeshauptstadt Düsseldorf, sondern auch an die viel befahrene „Rheinschiene“. Durch die politische Zusage einer Übernahme der Baukosten in Höhe von 45 Millionen Euro durch die Landesregierung rückt die Realisierung dieser wichtigen Infrastrukturmaßnahme in greifbare Nähe. Der Mehrbedarf an Fahrzeugen aufgrund der Streckenverlängerung soll dann zunächst durch Beschaffung von passenden gebrauchten Fahrzeugen gedeckt werden, da später auch eine Elektrifizierung der Strecke erfolgen soll. Für eine Verlängerung des Westastes, also über die derzeitige Endhaltestelle Kaarster See hinaus, bis Viersen Bahnhof wurde bereits eine Machbarkeitsstudie angefertigt. Darüber hinaus wurden bereits auch Vorschläge unterbreitet, später die Linie bis Mönchengladbach Hbf. oder bis nach Venlo auszuweiten.

J. Sch.