

20 Jahre Regiobahn

EINE VISION WURDE WIRKLICHKEIT



Inhalt

- Die Regiobahn kommt
- Der Kampf um die Regiobahn
- Das Schlegel-Spiekermann-Gutachten
- Die Politik hat das Wort
- Gründung der Gesellschaft
- Der erste Spatenstich
- Aufbau des Fahrbetriebs
- Regiobahn im Spiegel der Meinung
- Die Männer der ersten Stunde
- Verlängerung Wuppertal und Viersen/ Venlo (NL)



Die Regiobahn kommt

In den 80er Jahren beschloss die Deutsche Bahn auf den beiden Strecken den Reisezugverkehr einzustellen. Veraltetes rollendes Material, ein unzureichendes Fahrplan-Angebot und ungepflegte Anlagen sorgten dafür, dass trotz massiver Proteste aus der Bevölkerung der Personen-Verkehr auch zwischen Neuss und Kaarst am 23. Mai 1998 eingestellt wurde und der letzte „Museumstriebwagen“ ETA 515 - Elektro-Triebwagen-Aggregat - für geschlossene Schranken am Bahnübergang Kaarster Straße/Bundesstraße 7 - heute Neersener Straße - und auf der „Gümpges Brücke“ sorgte. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch bereits klar, dass mit der Regiobahn ein neuer Verkehrsträger auf dieser Strecke seinen Betrieb aufnehmen würde, nachdem jahrelang Protest-Aktionen, Versammlungen, Resolutionen, Aufrufe und Eingaben zur Rettung der Bahnlinie für öffentliche Aufmerksamkeit gesorgt hatten.

Unermüdlicher Kämpfer für den Erhalt der Strecke war der damalige Holzbüttgener Mitbürger Paul Bohl, der seine Aktivitäten bereits 1984 begonnen hatte. Gleichzeitig wurde von der neuen Regiobahn in Zusammenarbeit mit dem Busverkehr Rheinland (BVR) ein Schienen-Ersatzverkehr als Buslinie 82 bis zur Inbetriebnahme der neuen Strecke aufgenommen. Im Look und mit dem Logo der neuen Regiobahn bediente diese Linie unter anderem auch die beiden bisherigen Haltestellen „Bahnhof Kaarst“ und „Erftstraße“ und sorgte so für die interimistische Verbindung zum Bahnhof Neuss.



Der Kampf um die Regiobahn (1)

Die Bevölkerung sowohl in Kaarst als auch in Mettmann waren mit der von der Bundesbahn in den achtziger und neunziger Jahren betriebenen „Ausdünnung“ des Zugverkehrs nicht einverstanden war. Es bildeten sich in beiden Städten Protestbewegungen. Als die Bahn 1984 beim Bundesverkehrsministerium die Stilllegung der Rest-Strecke Neuss-Kaarst beantragte - der früher einmal weiterführende Teil nach Viersen war schon in den Jahren zuvor aufgegeben worden - packte den Kaarster Paul Bohl „die kalte Wut“, und er organisierte spontan eine Unterschriften-Aktion, die es in kurzer Zeit auf rund 4.500 Unterschriften für den Erhalt der Strecke brachte. Auch in den folgenden Jahren überzog der gelernte Maschinenbau-Ingenieur, der die Strecke Kaarst-Neuss beruflich genutzt hatte, Behörden, Ämter, Landes und Bundesministerien sowie politische Parteien mit über 1.000 Eingaben, Stellungnahmen und Gutachten. Vor allem das von Professor Dr.-Ing. Heinrich-Otto Kimmeskamp für Bohl erstellte fundierte Gutachten untermauerte, dass die Strecke Kaarst-Neuss unter bestimmten Voraussetzungen durchaus einen hohen Verkehrswert habe. Prof. Dr.-Ing. Kimmeskamp wohnte in Büttgen und arbeitete nach dem Maschinenbau-Studium als Leitender Bundesbahn-Direktor bei der „Zentralen Transport-Leitung“ (ZTL) in Mainz. Die Ausgangs-Überlegung von Prof. Dr.-Ing. Kimmeskamp war, dass in einer dicht besiedelten und einwohnermäßig expandierenden Stadt wie Kaarst eine schnelle und bequem zu erreichende Bahnverbindung nach Neuss und Düsseldorf gute Erfolgs-Chancen haben müsste. Bohls These: Eine im Taktverkehr fahrende Bahnlinie zwischen Kaarst und Neuss würde viele Berufspendler vom linken Niederrhein wieder auf die Schiene zurückbringen. Denn jeden Morgen strömten vom linken Niederrhein und aus dem Bergischen Land rund 180.000 Pendler in die Landeshauptstadt Düsseldorf, wo sich am Abend die gleiche Prozedur in umgekehrter Richtung wiederholte.



Paul Bohl aus Kaarst zog als erster gegen die Stilllegungspläne der Bundesbahn zu Felde. Er organisierte zahlreiche Unterschriften-Aktionen und Protest-Versammlungen. 1987 wurde er für sein Engagement mit dem „Europäischen Umweltpreis“ ausgezeichnet.

Der Kampf um die Regiobahn (2)

Bei Dr. Christian Will, der die Kaarster CDU im Neusser Kreistag vertrat und der - wie auch die Politiker anderer Parteien - von Bohl um Hilfe angesprochen wurde, herrschte anfänglich eine gewisse Skepsis über die Erfolgsaussichten vor. Das galt - wie auch in Mettmann - für die gesamte Politik. Dr. Christian Will über die damalige Situation: „Zunächst kam es darauf an, die Politiker in den eigenen Reihen von der Perspektive und der verkehrsmäßigen Notwendigkeit der Bahnlinie zu überzeugen. Das war kein leichtes Unterfangen!“

In der Anfangsphase ging es um den Erhalt der Strecke Kaarst-Neuss. Als sich jedoch zeigte, dass auch andere entsprechende Strecken wie Mettmann-Düsseldorf - wenn auch zunächst nicht in der Dringlichkeit wie Kaarst - von der Stilllegung betroffen waren, wurden Berechnungen über den „Großen Schritt nach vorn“ vorgenommen und eine Modellrechnung für die Strecke Kaarst-Mettmann aufgestellt.



REGIO
B A H N

Das Schlegel-Spiekermann-Gutachten (1)

Eine verlässliche gutachterliche Basis für die politische und wirtschaftliche Entscheidung für den Betrieb und eventuellen Neubau einer Schienenverbindung von Kaarst über Neuss und Düsseldorf bis Mettmann lieferte erst die 1988 vom Ingenieur-Büro Schlegel-Spiekermann GmbH & Co KG unter der Projektleitung von Dipl.-Ing. Günter Scherrer erstellte „Untersuchung zur Schienen-Anbindung Kaarst-Neuss-Düsseldorf“. Basis dafür war eine Rahmenvereinbarung zwischen dem Land NRW und der Deutschen Bundesbahn vom 13. Juni 1988, mit der deren Beitrag bei der Gestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs festgelegt wurde. Dabei ging es nicht allein um die regionale Strecke Kaarst-Düsseldorf-Mettmann, sondern um das Gesamtprogramm der Rahmenvereinbarung. Das Urteil über Erhalt oder Einstellung dieser Strecke hatte somit eine gewisse Signalwirkung auch für andere gefährdete Strecken in Nordrhein-Westfalen.

Unter der Führung der Stadt Düsseldorf unterzeichneten am 30. Januar 1989 die kommunalen Gebietskörperschaften Düsseldorf, Mettmann, Kaarst, Erkrath, Neuss sowie die Kreise Mettmann und Neuss eine Vereinbarung mit dem Ziel, „einem funktionsfähigen Gesamt-Verkehrsplan des Oberzentrums Düsseldorf und der Nachbargemeinden eine wichtige Rolle zuzuweisen“. In einer ersten Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf am 21. Oktober 1989 beim Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MinSWV) wurde beschlossen, „ein Gutachten über Aktivierungs- und Attraktivierungsmöglichkeiten dieser Schienenverbindung zu erstellen, welches auch der von der Deutschen Bundesbahn in ihrem Programm NW angekündigten Stilllegung dieser Schienenverbindung zum Winterfahrplan 1989 entgegen wirken soll.“

Das Gutachten sollte auch die Auswirkungen auf das vorhandene ÖPNV-Angebot der Städte Neuss und Kaarst bei einer Steigerung der Aktivität und der Attraktivität der Bahnlinie Kaarst-Düsseldorf-Mettmann berücksichtigen. Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (WSWV) trat zwar dieser Vereinbarung nicht bei, zahlte jedoch einen Zuschuss zu den Untersuchungskosten. Auf die Städte und Kreise entfielen in diesem Rahmen jeweils 14.820 DM.



Das Schlegel-Spiekermann-Gutachten (2)

Fünf Zielpunkte

Das Gutachten hatte neben den allgemeinen verkehrlichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Faktoren vor allem fünf Zielpunkte zum Inhalt: Die Ermittlung des aktuellen Verkehrsangebotes, die Feststellung der Verkehrsnachfrage, die Qualität des einzusetzenden rollenden Materials, das künftige Betriebsprogramm sowie die Infrastruktur des jeweiligen Einzugsbereiches.

Während die Wirtschaftlichkeits-Untersuchung gesondert vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in Auftrag gegeben wurde, war der Auftraggeber der Untersuchung die Stadt Düsseldorf stellvertretend für die beteiligten Gebietskörperschaften der Städte Düsseldorf, Erkrath, Kaarst, Mettmann und die Kreise Neuss und Mettmann. Auf 118 Seiten mit zahlreichen Anhängen wurden die Ergebnisse und Vorschläge dargestellt und im Februar 1990 veröffentlicht.

Die Untersuchung kam dabei zu dem Ergebnis, dass rund 4.000 Fahrgäste in beiden Richtungen bei entsprechender Ausrichtung des Bus-Zubringerverkehrs zu den Bahnhöfen möglich seien. Hier wie auch in Kaarst, wo 1988 eine entsprechende Untersuchung für den Bereich Neuss-Kaarst vorgenommen worden war, galt die „Durchbindung nach Düsseldorf“ als Oberzentrum als unverzichtbar.

Als Voraussetzung für eine Wiederbelebung wurden die Einrichtung eines Taktverkehrs, die Ausrichtung der Buslinien auf die Schienenfahrpläne und infrastrukturelle Verbesserungen wie die Modernisierung und Neueinrichtung von Bahnhöfen, die Anlage von Park-and-ride-Plätzen und die Aufstellung von Fahrrad-Abstellboxen angesehen.



Entscheidend für den Erfolg der S28 und ihre Akzeptanz sind die großen, kundenfreundlichen Parkplätze an den Endhaltepunkten der Regiobahn sowie an den Stationen IKEA Kaarst und Neandertal.

Das Schlegel-Spiekermann-Gutachten (3)

Im Grunde wurden drei Bereiche untersucht:

- Ist das Konzept machbar?
- Ist eine regionale Trägerschaft sinnvoll?
- Wie ist der Ausbau der Bahnstrecke zu gestalten.

Als Fazit schlug der Gutachter vor, eine Stadtbahn unter kommunaler Trägerschaft zu errichten. Es sei nunmehr die politische Willensbildung erforderlich, nachdem nun alle entscheidenden Daten für den Erhalt der Strecke vorlägen.

Der Verkehrsminister NRW Franz-Josef Kniola winkte mit einem Investitionskostenzuschuss bis zu 103 Millionen DM für die Infrastruktur und die neuen Fahrzeuge auf Basis einer diesel-betriebenen S-Bahn, schloss aber die laufende Finanzierung des Betriebes kategorisch aus.



Die Politik hat das Wort

Die Ankündigung der Bahn, Mitte 1992 die Strecke Kaarst-Neuss still zu legen und den Personenverkehr auf der Strecke Mettmann-Düsseldorf einzustellen, war nach Ansicht von Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), der am 1. August 1991 die vorläufige Geschäftsführung der noch zu gründenden Gesellschaft übernahm, so gut wie vom Tisch, nachdem das Schlegel-Spieckermann-Gutachten die erfolgreiche Führung der beiden Strecken festgestellt und konkrete Vorschläge gemacht hatte. In einem „Regionalen Arbeitskreis“ aus Deutscher Bundesbahn und dem Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR), der sich am 15. August 1991 zum ersten Mal zusammensetzte, wurden die nächsten Schritte und eine mögliche Lösung des Problems beraten, als dessen Folge die Bundesbahn am 11. Oktober 1991 das Angebot zur Weiterführung der Strecke bei entsprechenden Kosten-Zuschüssen der anliegenden Städte und Gemeinden unterbreitete. Die Vereinbarung über die „stufenweise Ertragsverbesserung“ wurde am 3. November 1992 zwischen der Regiobahn-Gesellschaft und der Deutschen Bundesbahn unterzeichnet. Nur vier Wochen später wurde das Projekt einer neuen Bahnlinie zur Förderung durch das „Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz“ (GVFG) des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldet.

Gründung der Gesellschaft (1)

Nach langen Diskussionen und Vorgesprächen unter den Partnern sowie mehrfach abgeänderten Vertragsentwürfen kam es endlich am 6. August 1992 zur Gründung der Gesellschaft. Der Kreis Neuss hatte zwischenzeitlich mit den Städten Neuss und Kaarst vereinbart, dass diese je ein Drittel der auf den Kreis Neuss entfallenen Beteiligung übernehmen würden. Dazu fanden sich Robert Wirtz, Oberkreisdirektor des Kreises Mettmann, Dieter Patt, Kreisdirektor des Kreises Neuss, Heinz Runde, erster Beigeordneter und Stadtkämmerer der Stadt Neuss, Horst Fischer, der für die Stadt Düsseldorf handelte, sowie Michael Haack, Technischer Beigeordneter und handelnd für die Stadt Kaarst in den Geschäftsräumen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr GmbH (VRR) in Gelsenkirchen ein. Sie gaben dem Notar Brunnengräber zu Protokoll, eine Firma unter dem Namen „Regionale Bahngesellschaft Kaarst, Neuss, Düsseldorf, Erkrath, Mettmann“ (Regiobahn) als Gesellschaft mit beschränkter Haftung errichten zu wollen. Ein gesonderter Vertrag regelte die Anteile der beteiligten Städte und Kreise am GmbH-Kapital von 50.000 DM. Auf die Stadt Düsseldorf entfielen 19.500 DM, auf den Kreis Neuss, die Stadt Neuss und die Stadt Kaarst je 6.500 DM und auf den Kreis Mettmann 11.000 DM. Erster Geschäftsführer der Regiobahn, die zu diesem Zeitpunkt lediglich auf dem Papier stand, war der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr GmbH, Professor Dr.-Ing. Hermann Zemlin. Der Sitz der neuen Gesellschaft war zunächst Düsseldorf. Von besonderer Wichtigkeit war die Frage des Defizitausgleichs der neuen Gesellschaft, die nicht davon ausgehen konnte, Gewinne einzufahren. Zwischen der Stadt Neuss und der Stadt Kaarst wurde zusätzlich vereinbart, die Kosten nach der Zahl der Haltestellen-Abfahrten aufzuteilen. Für Kaarst waren vier Abfahrtsstellen, für Neuss lediglich drei vorgesehen.

Ebenso wichtig wie die Regelung über den Defizitausgleich – eine solche Formulierung würde heute überhaupt nicht durch die Kommunalaufsicht genehmigt – war jedoch der Vorbehalt, dass alle Gesellschafter einem Betriebskonzept zustimmen mussten, bevor der Bau der Infrastruktur und der Betrieb der Bahn begonnen werden konnte. Mit dieser Klausel konnten insbesondere die Städte Düsseldorf und Neuss gut leben, weil sie ein Stadtbahnkonzept favorisierten, welches die Rheinbahn umsetzen sollte. Das bedeutete die Elektrifizierung der beiden Außenstrecken Neuss-Kaarst und Gerresheim-Mettmann.

Die neue Gesellschaft hatte und hat auch heute unverändert drei Organe: Gesellschafterversammlung, Aufsichtsrat und Geschäftsführung. Von Anfang an tagten Gesellschafter, vertreten durch die Verwaltungsbeamten der Kommunen und Aufsichtsrat, überwiegend Abgeordnete des jeweiligen Stadtrates oder Kreistages, alle Vierteljahre gemeinsam.

Der Gründungsgeschäftsführer Professor Dr. Ing. Hermann Zemlin, der hauptamtlich Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr war, gab seine nebenamtliche Tätigkeit für die Regiobahn kurzfristig auf.



Gründung der Gesellschaft (2)

Gesellschafter und Aufsichtsrat wählten im Frühjahr 1993 Herrn Dipl. Ing. Bernhard Wewers zum Geschäftsführer, der in der frühen Phase der Gesellschaft die entscheidenden Verhandlungen führte. Folgende Probleme waren zu bewältigen:

- Einigung auf ein Betriebskonzept, nämlich dieselbetriebene S-Bahn statt elektrifizierte Stadtbahn (Juli 1994, also nach 2 Jahren beschlossen)
- Finanzierung des zu erwartenden Betriebsverlustes (bei optimistischer Hochrechnung waren es 4 Millionen DM jährlich). Die Stadt Neuss wollte aussteigen, der Kreis Neuss favorisierte eine Deckelung seines Verlustanteils auf 400 TDM. Zwei Maßnahmen zerstreuten die Bedenken der Gesellschafter. Erstens die Zusage des Landes der Regiobahn Ausgleichsmittel in Höhe von 2,4 Millionen DM jährlich zuzugestehen, die bisher an die DB für die Stammstrecke gezahlt wurden. Zweitens die Zusage des prospektiven Betreibers des S-Bahnbetriebes bis zu 400 TDM sich an einem Betriebsverlust der Gesellschaft jährlich zu beteiligen. Es handelte sich um die (Deutsche-Eisenbahn-Gesellschaft) DEG, deren damaliger Geschäftsführer Ulrich Homburg, heute Vorstandsvorsitzender der DB Regio, eine mutige Entscheidung traf und damit das Projekt für die Kommunen rettete, denn auch in der Ausschreibung der Betriebsführung war die DEG deutlich günstiger als die Wettbewerber.



Ein historischer Moment für die Regiobahn: Ulrich Homburg von der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, der Regiobahn-Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Christian Will und der damalige Geschäftsführer Dipl.-Ing. Bernhard Wewers (v. l.) unterzeichneten im Juli 1994 den Vorvertrag für die Betriebsführung für das DEG-Tochterunternehmen „Rheinisch-Bergische Eisenbahn“.

REGIO
B A H N

Gründung der Gesellschaft (3)

Damit war auch das Ziel erreicht, die Regiobahn selbst als eine kleine, schlanke Gesellschaft zu erhalten, die nur die Infrastruktur baut und unterhält, aber das eigentliche Geschäft der Betriebsführung der S-Bahn erfahrenen Eisenbahnverkehrsunternehmen überlässt. Im Prinzip gilt das auch heute noch.

Das „Frei Fahrt Signal“ wurde im Juli 1994 durch Aufsichtsrat und Gesellschafter der Geschäftsführung erteilt.

Kurz darauf drohte die Regiobahn wieder vor einem Prellbock zu landen. In Verhandlungen mit der DB über die zukünftigen Trassen- und Stationskosten auf der Stammstrecke Gerresheim-Düsseldorf-Neuss wurde statt der ursprünglich genannten 1,5 Millionen DM jährlich ein Betrag von rund 10 Millionen DM gefordert. Das hätte den ursprünglichen Betriebsverlust verdreifacht. Intensive Verhandlungen mit dem DB-Vorstand Klaus Daubertshäuser unter Hinzuziehung von Ministerialrat Eckard Busch und des VRR Geschäftsführers Wolfgang Teubner führten zu einem für die Regiobahn finanzierbaren Betrag.

In dieser Zeit gab es auch einige Erfolgserlebnisse:

- Dank eines weiteren Gutachtens, gab die DB die Idee auf, in Neuss ein 22,5 Millionen DM teures Überwerfungsbauwerk zur Einfädelung der Regiobahn von Kaarst kommend zu verlangen.
- Die neue Betriebshalle in Mettmann wurde dank der kritischen Beratung durch Herrn Ulrich Homburg statt 12 Millionen DM für etwa die Hälfte errichtet und beherbergte zu Anfang auch noch die Betreibergesellschaft RBE.
- Auch bei der Auswahl der Fahrzeuge hatte die Gesellschaft mit dem diesel-betriebenen Talent von Bombardier, ein neu entwickeltes Fahrzeug, ein glückliches Händchen. Der Talent war damals unter 3 Millionen DM zu haben, heute kostet ein entsprechendes Fahrzeug sicher über 4 Millionen EUR.

Ein denkwürdiges Ereignis ergab sich im Herbst 1998. Nach entsprechenden vorbereitenden Verhandlungen im Zweckverband VRR wurde die Regiobahn hinsichtlich ihrer Betriebskosten in die Solidarfinanzierung des SPNV einbezogen.



Der erste Spatenstich

Von Bauarbeiter-Outfit konnte keine Rede sein, als am 24. September 1998 auf dem West-Ast Kaarst-Neuss Joachim Westermann, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr zusammen mit dem Neusser Landrat Dieter Patt, dem Regiobahn-Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Christian Will und Dietmar A. Albrecht von der Regiobahn-Geschäftsleitung symbolisch den ersten Spatenstich für den Bau des West-Astes vornahmen. Nicht einmal den obligaten Schutzhelm hatten die vier Freizeit-Bauhandwerker dabei aufgesetzt. Dafür schauten aber rund 150 Ehrengäste zu, wie Staatssekretär Westermann die unvermeidliche Zigarre erst aus der Hand legte, als er mit Hilfe eines Baggers die Pflanzgrube für einen Baum als Symbol für Wachstum, Beständigkeit und Ökologie am Haltepunkt IKEA Kaarst aushob. Der Haltepunkt IKEA wurde als erster der acht neuen Haltestellen des Regiobahn-Netzes in Angriff genommen. Dabei wurde besonders auf die architektonische Anpassung an die Umgebung und den behindertengerechten Ausbau geachtet.

Bereits im November 1995 war zwischen dem schwedischen Möbelhaus und der Regiobahn ein Kooperationsvertrag geschlossen worden, der dem Unternehmen den Namen „IKEA Kaarst“ für den Bahnhof sicherte. Im Gegenzug erklärte sich das nur durch die ehemalige Bundesstraße 7 und den Nordkanal vom Bahnhof getrennte schwedische Möbelhaus bereit, sich mit ca. 300.000 DM an den Baukosten und einem jährlichen Zuschuss von 50.000 DM an den Betriebskosten des Bahnhofes zu beteiligen. Ursprünglich war in der Planung eine Haltestelle an der Gümpges Brücke angedacht worden, die jedoch durch „IKEA Kaarst“ wegen der günstigeren Anbindung an Wohn- und Gewerbegebiete fortfiel. Als nächste wurden der Bahnhof „Kaarster See“ und die Haltestelle „Kaarst Mitte/Holzbüttgen“ fertig gestellt.



Mit einem „ersten Spatenstich“ begannen am 24. September 1998 auf dem West-Ast in Höhe IKEA die Strecken-Ausbauarbeiten. Staatssekretär Joachim Westermann (vorne) zusammen mit Prominenten bei ungewohnter Tiefbau-Arbeit.



Grundsteinlegung für das Verwaltungs- und Service-Gebäude der Regiobahn am 13. März 1999 auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes in Mettmann in Anwesenheit der Repräsentanten der an der Bahnlinie beteiligten Städte und Kreise.

Aufbau des Fahrbetriebes (1)

Die Durchführung des Fahrbetriebes war 1993/94 von der Regiobahn bundesweit ausgeschrieben worden - übrigens die erste Ausschreibung dieser Art in Nordrhein-Westfalen. Das attraktivste Angebot hatte die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) abgegeben, die auch den Zuschlag für den von ihr angebotenen technischen Aufbau und die spätere Durchführung des Fahrbetriebes sowie die Pflege des Wagenparks erhielt. Die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft hatte eigens für den Betrieb der Regiobahn-Strecke die „Rheinisch-Bergische Eisenbahn“ GmbH (RBE) gegründet. Zuständig bei der DEG für den Regiobahn Aufbau war Ulrich Homburg, Geschäftsführer der Deutschen Eisenbahn Gesellschaft GmbH.

Dennoch dauerte es bis 1998, ehe man an die Umsetzung der Strecken-Baupläne und die Einrichtung der Technik für den Fahrbetrieb denken konnte. Der erste Geschäftsführer und Betriebsleiter für den Fahrbetrieb war Hans-Peter Niessen. Er kam 1999 nach Mettmann, nachdem er zuvor von 1993 bis 1999 bei der Dürener Kreisbahn (DKB) als Betriebs- und Marketing-Leiter gearbeitet hatte. Als Niessen am 2. Mai 1999 in Frankfurt seine Arbeitsunterlagen abholte, erklärte ihm Ulrich Homburg kurz und bündig: „Ich habe leider keine Zeit. In diesen zwei Aktenordnern steht alles, was Sie wissen müssen. Fahren Sie nach Mettmann und nun viel Glück!“ So wurde Niessen erster Geschäftsführer und Betriebsleiter der „Rheinisch Bergischen Eisenbahn“ GmbH. Heute befindet sich die „RBE“ im Besitz der französischen Veolia-Verkehr-Gruppe.



REGIO
B A H N

Aufbau des Fahrbetriebes (2)

Zu dieser Zeit war die Technik-Abteilung der RBE ein „Ein-Mann-Betrieb“. Schon bald zeigte sich jedoch, dass der RBE Chef in den beiden Regiobahn-Geschäftsführern Wolfgang Teubner und Dietmar A. Albrecht zwei kongeniale Mitstreiter hatte, die sich mangels eigener Räume bei Problemen in Mettmann beim „Italiener“ trafen, um über Lösungen und die nächsten Schritte zu beraten. „Es war eine herrliche Zeit, die noch etwas vom Geist der frühen Eisenbahn-Pioniere an sich hatte. Ich habe damals von Wolfgang Teubner, der über reiche Erfahrungen verfügte, eine Menge gelernt.“ Natürlich kam Niessen dabei zugute, dass er selbst ein Bahnmann von der Pike auf war, der von 1973 bis 1993 bei der Deutschen Bundesbahn gearbeitet hatte, bevor er zur Dürener Kreisbahn - einem ähnlich wie die Regiobahn gelagerten Unternehmen - ging. Während der Neubau oder die Überholung der Strecken in die Zuständigkeit der Regiobahn fiel, kümmerte sich die Rheinisch- Bergische Eisenbahn um die bei der Waggonfabrik Bombardier/ Talbot in Aachen bestellten Fahrzeuge. Die von Bombardier/ Talbot gelieferten Triebzüge wurden von der inzwischen auf vier Mitarbeiter aufgestockten RBE-Mannschaft technisch abgenommen, Probe gefahren und gewartet. Gleichzeitig wurden einige Änderungen vorgeschlagen. Weil die normalerweise zweigleisige Strecke Mettmann-Gerresheim wegen der Streckenarbeiten nur eingleisig zu befahren und wegen der Kalkzüge von den Dornaper Kalksteinbrüchen stark in Anspruch genommen war und daher für den Ausbildungsbetrieb der künftigen Triebzugführer nicht zur Verfügung stand, mussten die Züge nach Neuss überführt werden, wo die Fahrer zwischen Kaarst und Neuss im 20-km-Tempo hin und her pendelnd lernten, die mit zwei Diesel-Motoren ausgestatteten „Talent“-Triebwagen zu fahren.

Zum Ausbau der Strecke zwischen Gerresheim und Mettmann gehörte neben dem Gleisbau auch die gesamte Zugsicherungstechnik. Da die benötigten Signalanlagen jedoch nicht rechtzeitig geliefert worden waren, musste der Eisenbahnbetrieb im Stundentakt ohne Signale, sondern nur mit klassischer Zugmeldung durchgeführt werden. Typisch für die Improvisations- und Aufbaujahre war, dass auch Geschäftsführer Wolfgang Teubner als Chef der Regiobahn mit Helm und Sicherheitsweste angetan und mit einer dicken Brechstange in der Hand Weichen umlegte.

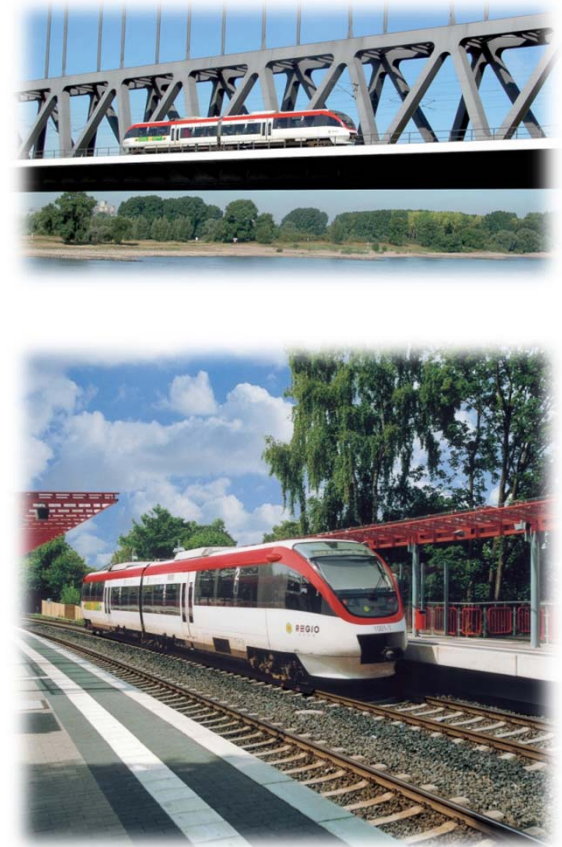


Bei der Taufe der „Düssel“ ließ sich der mittlerweile verstorbene Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Joachim Erwin (am Steuerpult) von Regiobahn-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Joachim Korn in die Zugtechnik einweisen.

Aufbau des Fahrbetriebes (3)

Seit 2011 hat sich die Struktur des Regiobahn-Unternehmen grundsätzlich geändert. Die Regiobahn GmbH ist unter der Leitung von Herrn Joachim Korn für die Infrastruktur zuständig und das bisherige Tochterunternehmen Regiobahn Fahrbetriebs-gesellschaft (RFG) wurde auf die Anliegerkommunen übertragen, nicht beteiligt haben sich die Stadt Neuss und die Stadt Wuppertal.

Als Geschäftsführer wurden Ulrich Bergmann und Jürgen Hambuch bestellt. Die beteiligten Kommunen sind fast alle Gesellschafter des Zweckverbandes VRR, so dass dieser für die Jahre 2011 bis 2021 mit der RFG einen Inhousevertrag über die Betreibung der S28 erteilen konnte. Damit ist der Betrieb und dessen Finanzierung für die nächsten 10 Jahre gesichert und das Regiobahn-Unternehmen kann weiterhin den Bürgern einen guten Service bieten.



Regiobahn im Spiegel der Meinungen (1)

Für ein in der breiten Öffentlichkeit stehendes Unternehmen ist es unerlässlich, seine Bewertung durch seine Kunden zu kennen, um Informationen über Schwachstellen zu erhalten und Verbesserungen mit dem Ziel einer Optimierung der Dienstleistungen vorzunehmen. Das gilt erst recht für ein Nahverkehrsunternehmen wie die Regiobahn, deren öffentliche Akzeptanz über Erfolg oder Misserfolg entscheidet.

Diese Überlegungen standen bereits unmittelbar nach Aufnahme des Fahrbetriebes 1999 fest, als eine erste Fahrgastzählung angedacht wurde. Im Hintergrund stand dabei auch die Frage, inwieweit die prognostizierten Zahlen aus den verschiedenen Frequenz-Gutachten erreicht werden würden. Zusammen mit Professor Huber vom Lehrstuhl für „Umweltverträgliche Infrastrukturplanung - Stadt-Bauwesen“ (LUIS) der Bergischen Universität Wuppertal wurde ein professioneller elektronischer Fahrgast-Zählbogen entwickelt, der im November 1999 zum ersten Male von der Bergischen Universität angewendet wurde. Seit dieser Premiere, bei der die Fahrgäste eines ganzen Tages vom ersten bis zum letzten Zug erfasst wurden, gehört die jährliche Fahrgastzählung zum festen Bestandteil der Positions-Bestimmung. Die Zahl vom November 1999, als die Bahn aus technischen Gründen noch im Stunden-Takt fuhr, besaß mit 5.500 Teilnehmern pro Tag noch keine Aussagekraft. (Vor der Betriebsaufnahme durch die Regiobahn hatte die Bundesbahn lediglich 550 Fahrgäste pro Tag befördert). Das änderte sich in den folgenden Jahren mit der Aufnahme des 20-Minuten-Takt-Verkehrs ganz erheblich. Die prognostizierten Frequenz-Zahlen wurden jedes Jahr deutlich übertroffen - ein Beweis, dass die Regiobahn auf einen Bedarf traf, der selbst optimistische Einschätzungen hinter sich ließ.



Regiobahn im Spiegel der Meinungen (3)

Die Regiobahn, eine kommunale S-Bahn, wollte und will sich immer abheben von dem üblichen SPNV-Angebot. Sauberkeit, Pünktlichkeit, Freundlichkeit und Sicherheit haben oberste Priorität. Hinzu kommen behindertengerechte Haltestellen, übersichtliche Infosysteme, moderne Fahrkartenautomaten in den Zügen, Klimaautomatik und breite Einstiegstüren.

Nicht umsonst befördern wir heute statt der angepeilten 16.500 Fahrgäste täglich über 23.000 Kunden, das sind hochgerechnet über 7 Millionen jährlich.



Die Männer der ersten Stunde (1)



Dr. jur. Christian Will

Bereits Ende der achtziger Jahre setzte sich Dr. Christian Will als Kaarster Kreistagsabgeordneter dafür ein, die Stilllegung der „Kaarster Bahn“ zu verhindern. Er unterstützte dabei den „Arbeitskreis zur Rettung der Bahn“, der unter Leitung von Paul Bohl mit der sachkundigen Begleitung des Bundesbahndirektors i. R. Professor Dr.-Ing. Kimmeskamp ein erstes Konzept für eine Fortführung und einen Ausbau der Strecke von Kaarst nach Mettmann erarbeitete. Als dann 1992 die Regiobahn-Gesellschaft mbH gegründet wurde, entsandte der Kreistag des Kreises Neuss Dr. Christian Will in den Aufsichtsrat. Er wurde in der ersten Sitzung zum Vorsitzenden gewählt und übt diese Funktion bis zum heutigen Tage aus. Er hat in enger Zusammenarbeit mit den Geschäftsführern erreicht, dass die „Vision“ einer kommunalen S-Bahn realisiert wurde und heute als Beispiel erfolgreicher Zusammenarbeit zwischen Städten und Kreisen gilt.



Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin

Das Verdienst, einer der „Väter der Regiobahn“ zu sein, gebührt Professor Dr.-Ing. Hermann Zemlin. Als Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) unterstützte er nachhaltig die Überlegungen einer eigenständigen, kommunalen Bahngesellschaft und warb intensiv bei den zunächst zögernden politischen Gremien entlang der projektierten Bahnstrecke für die Regiobahn. In seiner zeitweisen Doppelfunktion als VRR-Geschäftsführer und als Gründungsgeschäftsführer der Regiobahn GmbH gelang es ihm, das Vertrauen und die Zustimmung der anliegenden Städte und Kreise zu erreichen. Nachdem die Bahngesellschaft aus der Taufe gehoben war, gab er die Doppelfunktion im März 1993 auf. Auf seine Initiative hin traten später die Stadtwerke Wuppertal der Regiobahn-Gesellschaft als GmbH-Anteilseigner bei.

Die Männer der ersten Stunde (2)



Dipl.-Ing. Bernhard Wewers

Im März 1993 trat Dipl.-Ing. Bernhard Wewers als Nachfolger von Prof. Zemlin die Geschäftsführung der Regiobahn an. Seine umfangreichen Erfahrungen und Kenntnisse setzte er bei der Regiobahn bis Oktober 1995 erfolgreich um. „Ohne ihn wäre die Regiobahn vermutlich nicht auf die Schienen gestellt worden“, sagt der langjährige Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Christian Will über ihn. Wewers kämpfte vor allem in der frühen Phase der Bahn mit der Politik um das Zustandekommen der Linie. Während seiner Amtszeit wurde unter anderem der vor Vertrag mit der Deutschen Eisenbahn Gesellschaft (DEG) zur Betriebsdurchführung geschlossen. Auch die erfolgreichen Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn (DB) gehen auf sein Konto.



Dipl.-Ing. Dietmar A. Albrecht

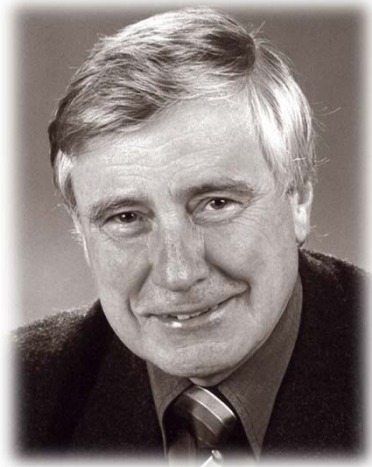
Nachfolger von Dipl.-Ing. Bernhard Wewers war von Oktober 1995 bis November 1999 Dipl.-Ing. Dietmar A. Albrecht. In Mettmann war er bei seinem Amtsantritt im Oktober 1995 bis zu seiner Rückkehr zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) im November 1999 stellvertretender Geschäftsführer. Albrecht hatte sich schon in Gelsenkirchen in der VRR-Zentrale mit der Problematik der „Kommunalisierung von Eisenbahnstrecken“ beschäftigt.

Die Männer der ersten Stunde (3)



Dipl.-Ing. Fred Büsing

Mit Bauassessor Dipl.-Ing. Fred Büsing kam ein weiterer ausgesprochener Fachmann nach Mettmann. Zuvor hatte Büsing umfangreiche Erfahrungen bei der Stadtbahn-Gesellschaft Rhein-Ruhr GmbH in Gelsenkirchen gesammelt. In die Hauptgeschäftsführung der Regiobahn wechselte Büsing für ein Jahr von Oktober 1995 bis Dezember 1996 bei gleichzeitiger Tätigkeit beim Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR).



Dipl.-Ing. Wolfgang Teubner

Im Laufe seines beruflichen Lebens lernte Dipl.-Ing. Wolfgang Teubner alle Facetten der deutschen und internationalen Eisenbahnwesens kennen: Der Eisenbahner „von der Pike auf“ war von Januar 1997 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 2001 der Mann, „der die Regiobahn auf die Schienen gestellt hat“, wie Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Christian Will über ihn einmal sagte. Teubner, der eine bemerkenswerte Vorstandskarriere in vielen Gremien und Organisationen vorzuweisen hat, war in Doppelfunktion vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Geschäftsführer zur Regiobahn gestoßen. Auch nach seiner Pensionierung steht er „seinem“ Unternehmen für Sonderaufgaben zur Verfügung. Nach dem Ausscheiden von Martin Husmann ist Teubner wieder als Geschäftsführer tätig.

Die Männer der ersten Stunde (4)



Dipl.-Ing. Joachim Korn

Auch Dipl.-Ing. Joachim Korn ist ein ausgewiesener Bahn-Fachmann, der seinen Beruf von der Pike auf gelernt hat. Gleisbauer, Beamter und Ingenieurstudium heißen die beruflichen Stationen des ausgewiesenen Bahn-Praktikers. Joachim Korn kam im Januar 2001 von der Deutschen Eisenbahn-Consulting GmbH, einem Ingenieurbüro für Verkehrsplanung als Geschäftsführer zur Regiobahn und verantwortet seitdem den Erfolg, die Zuverlässigkeit, die Kundenorientierung und die Expansion der kommunalen Bahnlinie.



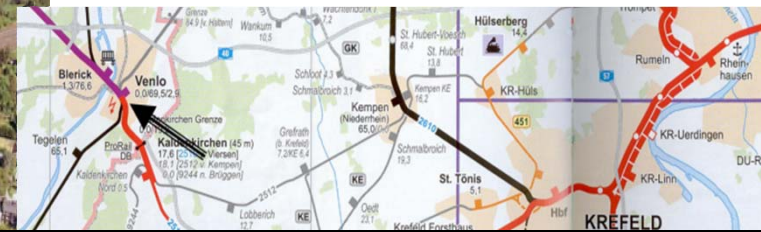
Martin Husmann

Der Jurist Martin Husmann kam nach dem Studium der Rechtswissenschaften in Mannheim, Lausanne (Schweiz) und Mainz nach den Staatsexamen über seine Wahl zum Kreisdirektor und Kämmerer des Kreises Mettmann 1999 mit der Regiobahn in Verbindung, die er vom 1. Juli 2001 bis Oktober 2003 betreut hat. Wegen seiner neuen Führungsfunktion im Zweckverband der VRR seit Oktober 2003 musste er sein Geschäftsführungsmandat bei der Regiobahn zurückgeben.

Verlängerungen Wuppertal und Viersen/ Venlo



a) Verlängerung Mettmann - Wuppertal



b) Verlängerung Kaarst – Viersen/ Venlo



Verlängerung Wuppertal



Luftbildaufnahme Dornap-Hahnenfurth
Einschleifung Regiobahn auf Strecke S9

Verlängerung Mettmann Stadtwald –
Wuppertal Vohwinkel:

5,4 + 2,3 = 7,7 km

Veranschlagte Baukosten:

40 Millionen Euro

Standardisierte Bewertung:

1,22

Zugkilometer 20-Minuten-Betrieb

Mettmann Stadtwald – Wuppertal Hbf: 439.000

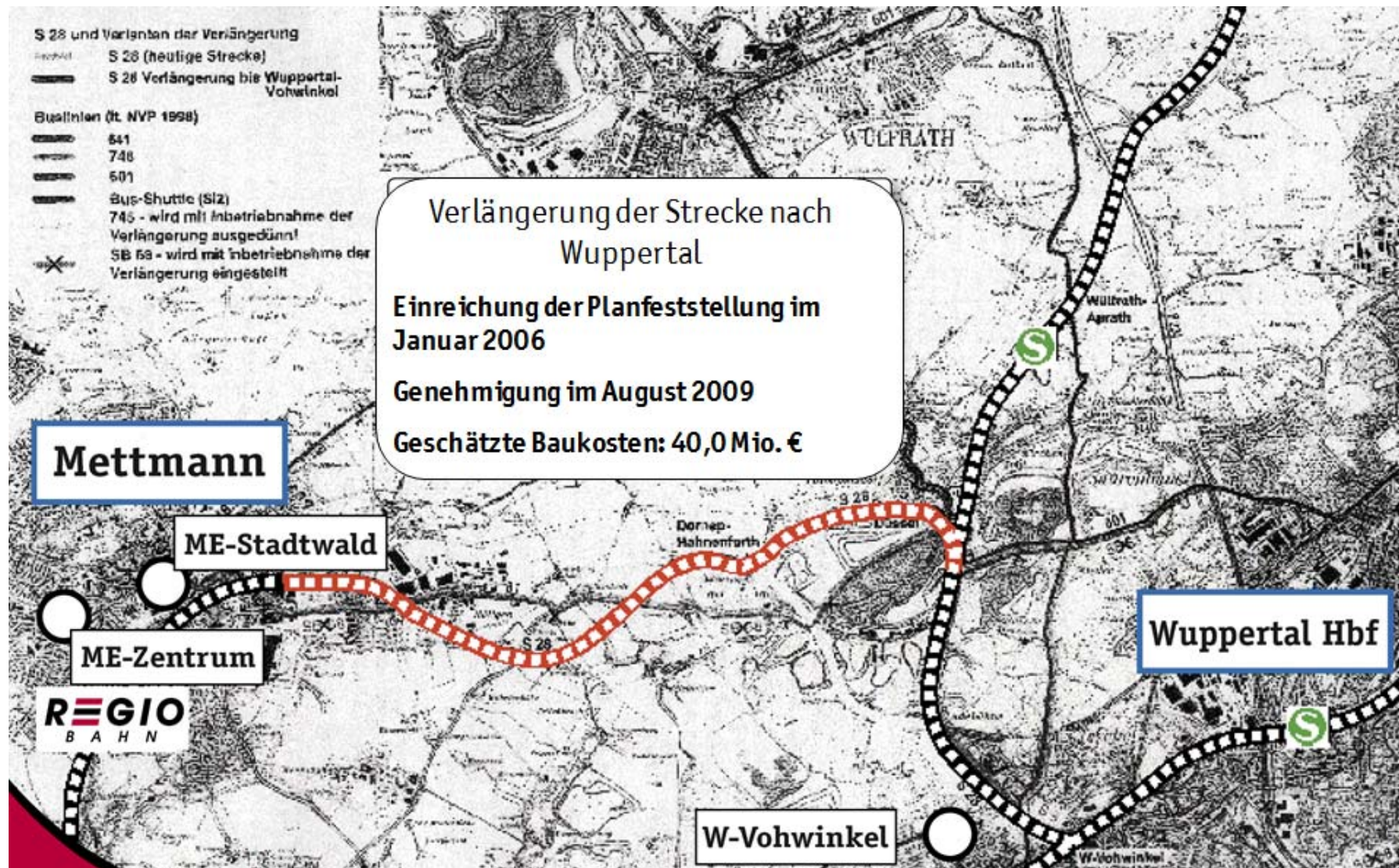
2-gleisiger Streckenausbau:

3,6 km

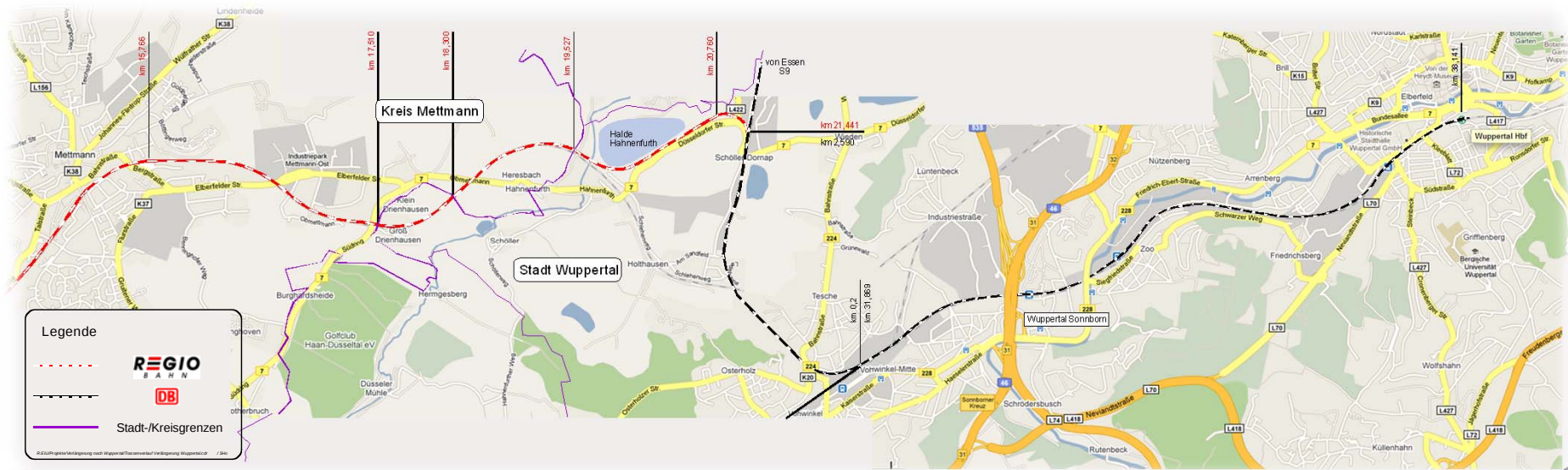
1-gleisiger Streckenneubau:

1,82 km

Verlängerung Wuppertal



Verlängerung Wuppertal

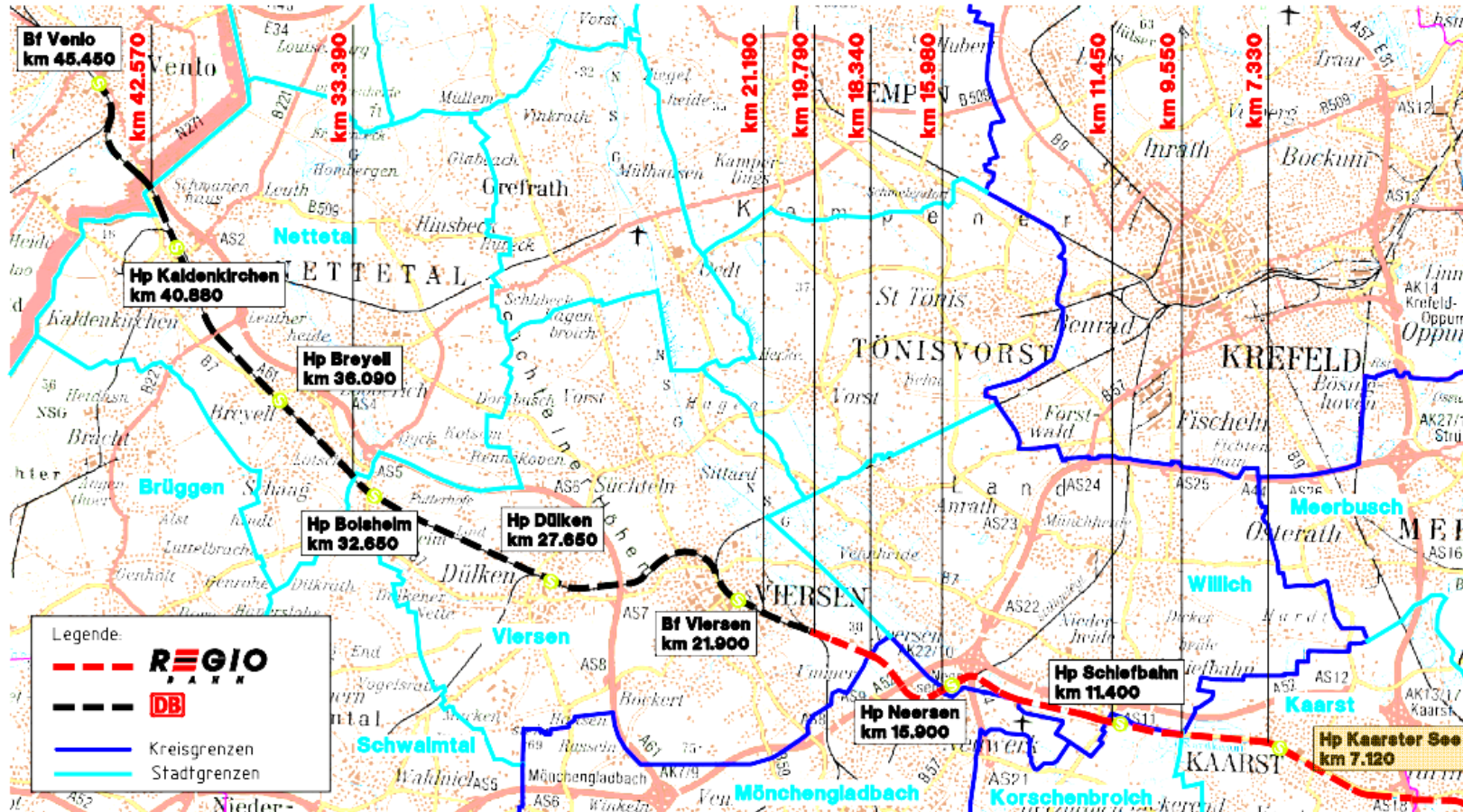


Gesamtlänge RegioBahn Düsseldorf Gerresheim – Wuppertal Vohwinkel	= 18,8 km
Länge der Verlängerung Mettmann Stadtwald – Wuppertal Vohwinkel	= 5,4 + 2,3 = 7,7 km
Veranschlagte Baukosten	= 40 Mio Euro
Standardisierte Bewertung	= 1,22
Zugkm bei 20-Minuten-Betrieb Mettmann Stadtwald – Wuppertal Hbf	= 439.000 Zugkm
Erforderliche Betriebskosten für die Erweiterung (85% zu 15%)	= 2,6 Mio Euro/ Jahr

Verlängerung Viersen/ Venlo



Verlängerung Viersen/ Venlo



Verlängerung Viersen/ Venlo

Gesamtlänge Regiobahn

Mettmann Stadtwald – Kaarster See = 34,0km

Länge der Verlängerung

Kaarster See – Viersen Hbf + Viersen Hbf – Venlo (DB Netz AG) = 14,3 km

Veranschlagte Baukosten

= 57 Mio Euro

Standardisierte Bewertung

= 1,87/ 2,25

Zugkm bei 20-/ 60-Minuten-Betrieb

RE28/ S28 Kaarster See - Venlo = 1.037.200 Zugkm

Erforderliche Betriebskosten für die Erweiterung (85% zu 15%)

= 8,5 Mio Euro/ Jahr