



Illustration: Steuer

die neue Bahn für NRW

Nach dem Aus für den Metrorapid bündelt PRO BAHN die Überlegungen zu Alternativen im Metro-Express-Konzept

Von Dominik Vinbruck

➤ Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen hat ihre Bestrebungen aufgegeben, den „Metrorapid“ zu bauen. Aus Sicht der Umwelt- und Fahrgastverbände war diese Entscheidung lange überfällig, da der Metrorapid dem öffentlichen Verkehr an Rhein und Ruhr mehr geschadet als genützt hätte.

Am 27. Juni 2003 war es so weit. Fast dreieinhalb Jahre nach den ersten Presseberichten über Planungen der nordrhein-westfälischen Landesregierung, Düsseldorf und Dortmund mit einer Magnetschwebebahn zu verbinden, verkündete Ministerpräsident Peer Steinbrück auf dem Höhepunkt des Koalitionsstreits zwischen SPD und Grünen im „Düsseldorfer Signal“: „Für unser Land, seine Unternehmen und die Beschäftigten wäre die geplante Investition von mehr als 3 Milliarden Euro für den Metrorapid ein gewaltiger ökonomischer und beschäftigungspolitischer Schub. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen für dieses Projekt sind allerdings offen. Die finanziellen Risiken können aus heutiger Sicht weder im Haushalt des Bundes noch des Landes abgesichert werden. Ebenso unsicher ist, ob eine tragfähige Projektstruktur mit privaten Unternehmen zustande kommen kann. Unter diesen Bedingungen müssen wir uns gegen das Wünschenswerte und für das Mögliche entscheiden. Wir verzichten auf den Metrorapid und gewinnen die Bereitschaft des Bundes zur Realisierung einer Metro-S-Bahn Dortmund – Köln. Der dafür erforderliche Bau einer neuen Trasse wird ebenfalls einen erheblichen Investitionsschub in NRW auslösen.“ (1)

■ Jubel und neue Konzepte

Der Jubel bei PRO BAHN und den Mitstreitern gegen das Prestigeprojekt war groß. Das, was man seit Ende des Jahres 2000 gegenüber der Öffentlichkeit immer wieder gesagt, prognostiziert und belegt hatte, war endlich auch Position der Landesregierung. Grund genug zum Feiern, aber kein Grund, anschließend in Katerstimmung zu verfallen. PRO BAHN hatte neben

Der Zeitpunkt für das Ende der Metrorapid-Planungen kam zwar letztendlich überraschend, aber bereits nach wenigen Wochen hat PRO BAHN NRW die Überlegungen zu Alternativen im Metro-Express-Konzept gebündelt. Mitte September wurde das Konzept der Öffentlichkeit präsentiert.

der konstruktiven Kritik am Metrorapid immer wieder auf Alternativen hingewiesen, die u. a. im Oktober 2001 im „Realistischen Wunschnetz“ (2) für einen verbesserten Schienenverkehr an Rhein und Ruhr veröffentlicht wurden. Diese Alternativen für einen Ausbau des Rad-Schiene-Systems galt es nun zu bündeln, zu konkretisieren und in ein Konzept zu fassen.

Der Name für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in NRW war schnell klar: Metro-Express. Denn das neue Angebot ist zwischen S- bzw. Regional-Bahnen und dem Fernverkehr angesiedelt, oberhalb des heutigen Regional-Express, daher „Express“. Und das neue Produkt bedeutet einen Quantensprung bezüglich Geschwindigkeit, Takt und Komfort für den öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Rhein-Ruhr, daher „Metro“. Und so stellen sich die Fahrgäste den „Metro-Express“ vor:

➔ Eine neue Dimension

Um erfolgreich zu werden, ist der Metro-Express ein erkennbares Produkt. Durch Name und Design, Fahrzeug- und Haltestellenkomfort sowie Angebotsqualität stellt er einen deutlichen Qualitätssprung gegenüber dem heutigen Regionalschnellverkehr dar. Dafür sind die Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte flächendeckend auf einen einheitlich hohen Standard gebracht, allein schon die Wegweisung macht Neukunden klar: Hier geht es zum Metro-Express! Dynamische Fahrgastinformation und ansprechender Service in den Stationen sind ebenso selbstverständlich wie die komfortabel ausgestatteten Fahrzeuge: Klimaanlage und Laptop-Anschlüsse machen die Fahrt auf bequemen Sitzen zum

Genuss. Pünktlichkeit ist Alltag beim Metro-Express. Im Störfall werden die Fahrgäste umgehend und umfassend informiert, Alternativen werden angeboten und eine Mobilitätsgarantie wird gewährt. Auch zwischen den Stationen erfährt der Metro-Express bei den Anwohnern durch guten Lärmschutz eine hohe Akzeptanz.

→ Direkt bis in die Region

Im Gegensatz zu den (bisher vagen) Plänen der Landesregierung, den Nachfolger für den Metrorapid auf einer neuen, eigenständigen Trasse nur zwischen Dortmund und Köln einzusetzen, fährt der Metro-Express für ganz Nordrhein-Westfalen. Nicht nur der begrenzte Bereich entlang der Stammstrecke Dortmund – Köln wird bedient.

Wichtiges Element des Metro-Express ist die Fortführung der Linien in die Region, um möglichst viele umsteigefreie Direktverbindungen aus der Region in den Ballungsraum zu erhalten. Dabei verkehren die Metro-Express-Linien jeweils im Stundentakt. Am dichtesten überlagern sie sich zwischen Dortmund und Düsseldorf, verstärkt von Regional-Express- und Regional-Bahn-Zügen, die Teile der Stammstrecke mitbenutzen. Ob die Fahrzeit des Metro-Express zwischen Dortmund und Düsseldorf nun 50 oder 45 Minuten beträgt und somit mehr oder weniger von den für den Metrorapid errechneten und beworbenen 37 Minuten abweicht, ist dabei zweitrangig. Kaum jemand beginnt und beendet seine Reise an einem Haltepunkt des Metro-Express, wichtig sind schnelle Zubringer, kurze Umsteigewege, ein dichter Takt und viele Direktverbindungen.

→ Schneller Ausbau statt langwieriger Neubau

Damit der Metro-Express möglichst bald in Betrieb geht, ist im Vergleich zu einem Neubau zweier separater Gleise zwischen Dortmund und Köln ein Ausbau der existierenden Strecken sinnvoller. Eine eigenständige Trasse kommt nicht ohne eine Vielzahl von Kunstbauten und gerade im Ballungsraum erheblichen Eingriffen in die Stadtstruktur aus, der Ausbau des Bestands hingegen ist wirtschaftlicher und schneller. Dabei werden die vorhandenen Gleise an der Stammstrecke weitgehend auf 160 km/h bis 200 km/h Streckengeschwindigkeit ertüchtigt. In den Bahnhöfen stehen je Richtung zwei gleichberechtigte Bahnsteigkanten zur Verfügung, die von den Zügen abwechselnd auch im abzweigenden Strang mit hoher Geschwindigkeit angefahren werden. Das Signalsystem ist umfassend ausgebaut und ermöglicht durch Linienzugbeeinflussung (LZB, z. B. mit CIR-ELKE, wie zurzeit im Münchener S-Bahn-Tunnel in der Realisierung) ein Fahren der Züge im dichten Abstand. So ist die Gleisinfrastruktur optimal ausgenutzt und es sind geringe Zugfolgezeiten möglich, die ein Miteinander von Fern-, Metro-Express- und Regionalzügen ermöglichen. Die Stammstrecke ist kreuzungsfrei ausgebaut, Ein- und Ausfädelungen von Zügen in die Region setzen die Streckenkapazität nicht herab. Ein besonderes Augenmerk wird den Knotenpunkten Köln, Düsseldorf, Duisburg und Dortmund gewidmet. Für den Störfall sind genügend Überleitmöglichkeiten auf parallele Strecken vorhanden, um einen Notbetrieb zu ermöglichen.

→ Ein neu entwickeltes Fahrzeug

Wichtiger Bestandteil des Metro-Express-Konzepts ist das Miteinander von Fern- und Metro-Express-Zügen. Auf der gesamten Stammstrecke weichen trotz häufigerer Halte des Metro-Express die Fahrzeiten nicht stark voneinander ab. So kommt es auch im Verspätungsfall nicht zu Überholungen des Metro-Express durch den

Fernverkehr. Um diese Prämissen zu verwirklichen, kommt dem Fahrzeug für den Metro-Express eine hohe Bedeutung zu. Es ist spurtstark und ermöglicht schnelle Fahrgastwechsel. Diese Kriterien werden weder von den bisher im schnellen Regionalverkehr eingesetzten Doppelstockwagen noch von Fernverkehrszügen erfüllt. Notwendig ist eine Neuentwicklung, die hinreichend viele, auf schnellen Fahrgastwechsel optimierte Einstiege mit 80 cm Fußbodenhöhe ohne großen Spalt zu den vorhandenen 76-cm-Bahnsteigen bietet. Große Mehrzweckabteile mit geeigneten Einstiegen machen die Fahrt im Metro-Express mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad zum Vergnügen. Gepäckstücke lassen sich am Platz und im Mehrzweckabteil problemlos verstauen. Das Beschleunigungs- und Bremsvermögen der Züge liegt bei $1,0 \text{ m/s}^2$ bis 60 km/h oder 80 km/h, auch bei widrigen Gleisverhältnissen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei mindestens 160 km/h, je nach Betriebskonzept für den Streckenabschnitt Duisburg – Köln bei 200 km/h. Eine sinnvolle Zugkomposition hat 600 Sitzplätze. Diese Anforderung lässt sich aufgrund der auf den Zulaufstrecken vorherrschenden Bahnsteiglänge von 170 Metern nur mit einer Doppelstocklösung erfüllen. Hier ist abzuwägen, ob ein neu entwickelter Doppelstockzug



Fotos:Engel

Ein Metro-Express soll einfahren können, wenn der andere gerade abfährt. Dafür sind hinter jedem Bahnsteig (wie hier im Essener Hauptbahnhof) zwei Gleise mit je 1000 Meter Länge notwendig.



Pünktlich und schnell soll der Metro-Express fahren. Die Gleisvorfelder der Bahnhöfe brauchen eine Neuordnung: Ausfahrten wie diese westlich des Essener Hauptbahnhofs sind zu entflechten.

die Anforderung des schnellen Fahrgastwechsels erfüllen kann oder eine durchgehende Verlängerung aller Bahnsteige der Metro-Express-Bahnhöfe auf 200 Meter vorzuziehen ist.

➔ **Schritt für Schritt: Fortschritt sofort**

Die Realisierung des Metro-Express-Konzepts erfolgt Schritt für Schritt, wobei jeder Schritt sofort Vorteile für den Betrieb und die Fahrgäste mit Netzwirkung weit über die Stammstrecken hinaus hat. Die Priorität liegt bei den Streckenbaumaßnahmen in den Knotenpunkten, insbesondere im Knoten Köln sowie in den Ein- und Ausfahrten der übrigen Bahnhöfe. Auf der Stammstrecke wird schnellstmöglich die Linienzugbeeinflussung (LZB) durchgehend realisiert, die für einen reibungsloseren Zugverkehr sorgt. Es folgen die weiteren Verbesserungen im Signalsystem mit LZB-Komplettausrüstung.

Vorhandene Fahrzeuge werden mit LZB-Technik nachgerüstet. Anschließend wird die Strecke mit zusätzlichen Gleisen in den stark belasteten Abschnitten erweitert. Das neue Produkt Metro-Express als Einheit aus Fahrzeug, Bahnhöfen, Strecken und Marketing geht in Betrieb, wenn das gewünschte Qualitätsniveau erreicht ist.

➔ **Ein einfacher Tarif**

Ein leichter Zugang zum Metro-Express für Neukunden setzt einen einfachen Tarif voraus. Daher ist der Metro-Express als Verbundverkehrsmittel ohne Aufpreis nutzbar. Landesweite Fahrten lassen sich dank des 2005 eingeführten NRW-Tarifs problemlos mit einem Fahrschein zwischen Start und Ziel unter Nutzung z. B. von Stadtbahn, Metro-Express und Bus durchführen.

■ **Mitfinanzierung durch den Bund**

Die Finanzierung des Projekts ist vom Land NRW alleine unter den derzeitigen Voraussetzungen nicht zu leisten. Insbesondere dürfen andere ÖPNV-Projekte auf kommunaler Ebene oder in der Fläche nicht unter dem Metro-Express leiden. Gerne wird vergessen, dass die Mehrzahl der Wege sich innerhalb einer Stadt abwickeln und dass ohne eine sehr gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe nur wenige Menschen, nämlich die direkten Anwohner, Angebote des schnellen Schienenverkehrs nutzen können. Für die Anreise können zwar Fahrrad oder Pkw als Hilfsmittel genutzt werden, aber für den Weg vom Zielbahnhof zum Ziel ist ein gut ausgebauter ÖPNV meist Voraussetzung. Daher kann ein schnelles Regionalverkehrsmittel nur bei einem guten kommunalen ÖPNV-Angebot Menschen von der Autobahn in den Zug holen.

Die zugesagte Bereitschaft der Bundesregierung zur Realisierung eines Metrorapid-Nachfolgers muss sich in einer Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen über den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ausdrücken. Der Metro-Express ist zwar per Definition nicht ein Fernverkehrsmittel, für das Bundeszuschüsse gewährt werden. Aber hier muss ein Umdenken und eine Angleichung der Förderung von Straßen- und Schienenwegen stattfinden. Ebenso, wie vorwiegend durch Kurzstreckenfahrten in Ballungsräumen genutzte Bundesautobahnen mit Bundesmitteln von vier auf sechs Spuren erweitert werden, um die Durchlässigkeit für den Fernverkehr zu gewährleisten, müssen Schienenstrecken, auf denen sich Regional- und Fernverkehrszüge gegenseitig behindern, mit Bundesmitteln ausgebaut werden. Konkret sind die Ausstattung der gesamten Strecke Hamm – Köln mit moderner Leit- und Sicherungstechnik, der Ausbau der Strecke Duisburg – Düsseldorf – Köln

durch zusätzliche Gleise und der viergleisige Ausbau der Strecke Dortmund – Hamm in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Im Gegenzug kann auf den vorgesehenen Ausbau der Strecke Lünen – Münster verzichtet werden, wenn der Fernverkehr auf der Relation Dortmund – Münster über Hamm geführt wird.

Der laufende Betrieb des Metro-Express wird über Bestellerentgelte finanziert. Durch die geplante Betriebsausweitung bis Köln fallen höhere Betriebsleistungen an, als beim Metrorapid vorgesehen. Daher ist es unverzichtbar, bereits existierende Angebote im Regional-Express-Bereich in die Metro-Express-Leistungen einzubeziehen, um Leistungseinschränkungen außerhalb der Stammstrecke auszuschließen. Weiterhin werden die Leistungen ausgeschrieben, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Die Finanzierung der Metro-Express-Fahrzeuge wird, wie beim Metrorapid vorgesehen, durch Landesmittel entsprechend den Vorgaben aus dem ÖPNV-Gesetz NRW ermöglicht. Die speziellen Fahrzeuge werden in einen Pool eingestellt, um Ausschreibungen mit überlanger Laufzeit zu verhindern und auch kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne starke Kapitaldecke eine Bewerbung um die Leistungserbringung zu ermöglichen. Hier hat der Metro-Express gegenüber dem Metrorapid den Vorteil, nicht auf Jahrzehnte ein Betreibermonopol zu zementieren.

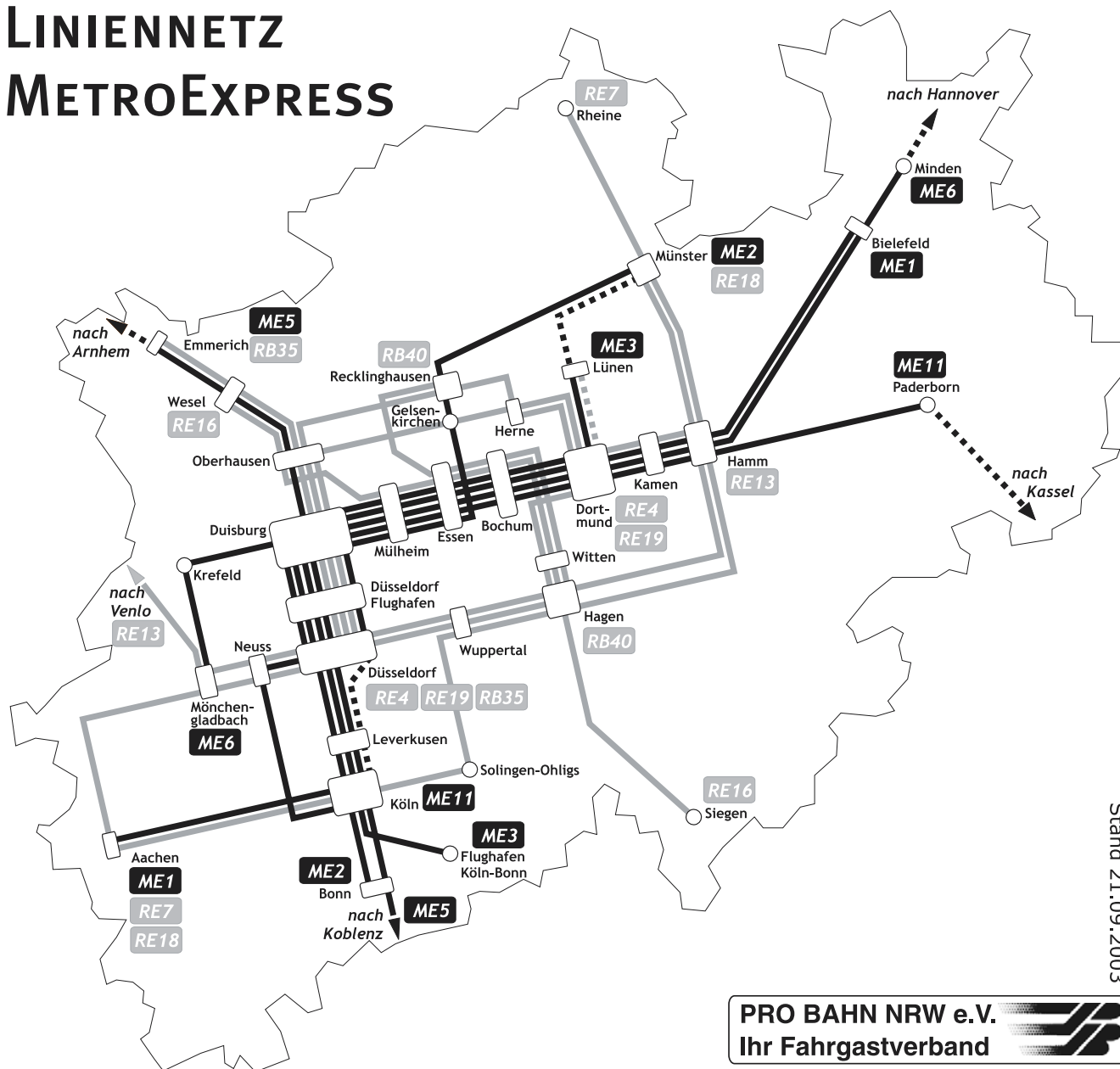
➔ **Breite Zustimmung**

Die Verwirklichung der Metro-Express-Planungen bedarf einer breiten Bürgerbeteiligung. Das Beispiel des Metrorapid hat gezeigt: Gegen eine starke Front von Gegnern aus der Bevölkerung lässt sich ein Prestigeprojekt nicht so einfach durchsetzen. Auch der Metro-Express wird sich nicht widerspruchsfrei realisieren lassen. Der Neubau von Gleisen ist nicht immer ohne die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken möglich, eine Zunahme des Schienenverkehrs vor ihrer Haustüre wird Anwohner zu Protesten animieren. Daher muss der Metro-Express auf einem breiten Konsens aufbauen, der nur im intensiven Dialog erzielt werden kann.

■ **Start in den Dialog**

Das beschriebene Gesamtkonzept ist der erste Schritt in diesem intensiven Dialog. Es ist auf Grundlage der in den letzten zwei Jahren entwickelten Alternativüberlegungen zum Metrorapid entstanden. Schon in dieser Zeit hatten die PRO BAHN-Akteure an Rhein und Ruhr die Gelegenheit, mit Bürgern, Politikern und Verbänden die Alternativen zu diskutieren. Sie stießen bei der großen Mehrheit der Gesprächspartner, so sie nicht der Gruppe der Berufs-Befürworter des Metrorapid zuzurechnen waren, auf Zustimmung. Diese Gespräche führten auch zu Veränderungen im Konzept. Aufbauend auf diese Erfahrungen ist das Metro-Express-Konzept in der vorliegenden Fassung zwei Monate lang diskutiert worden – sei es im Internet, mit ÖPNV-Interessierten am Arbeitsplatz oder mit anderen Verbänden. In dieser Zeit ist das Konzept gereift und hat einen Stand erreicht, in dem es sich durch die Veröffentlichung in der Tages- und Fachpresse der breiten Diskussion stellen kann und muss. PRO BAHN NRW lädt ausdrücklich zu dieser Diskussion ein, die laufende Weiterentwicklung des Konzepts ist vorgesehen und erwünscht. Im Internet steht unter www.metroexpress-nrw.de eine Diskussionsplattform zur Verfügung. Abzuwarten bleibt, wie sich die Landesregierung die konkrete Umsetzung des Metro-Express vorstellt. Nach der Veröffentlichung dieser Pläne im Oktober 2003 gilt es, die Konzepte der unterschiedlichen Akteure miteinander abzugleichen und einen Konsens herzustellen. Denn nur

LINIENNETZ METROEXPRESS



Stand 21.09.2003

PRO BAHN NRW e.V.
Ihr Fahrgastverband



Layout © Jan Niemann, niemann@verkehrsmarketing.de

WWW.METROEXPRESS-NRW.DE

Der Metro-Express: stark im Ballungsraum, vielfältig in der Region. Das Liniennetz gibt den aktuellen Diskussionsstand des PRO BAHN-Konzepts wieder. Die Metro-Express-Linien sind schwarz, ergänzende Regional-Express-Linien grau markiert.

mit diesem Konsens aller Beteiligten – dem Land NRW, den Zweckverbänden, den Kommunen, den weiteren Trägern öffentlicher Belange, den Vertretern der Fahrgast- und Umweltbelange, den Anwohnern – kann der Metro-Express schnell realisiert werden und zu dem reifen, was Nordrhein-Westfalen und besonders die Metropolregion Rhein-Ruhr dringend brauchen: ein Projekt mit Strahlkraft über das Land hinaus, in dem sich die Bevölkerung und somit diejenigen, die es nutzen sollen, wieder finden. Der Metro-Express für NRW – eine Entscheidung für das Wünschenswerte und das Machbare.

Anmerkung: (1) Punkt 4.1 aus: SPD NRW: Düsseldorfer Signal für Erneuerung und Konzentration. Düsseldorf, 27.06.2003, 10:46. (2) siehe www.probahn-nrw.de/projekte_wunschnetz.htm

Das Konzept wird gemeinsam von PRO BAHN NRW e.V. und dem Landesverband des Verkehrsclubs Deutschland (VCD NRW) getragen. Es ist in seiner jeweils aktuellen Fassung unter www.metroexpress-nrw.de zu finden. Dort besteht auch Zugang zum Diskussionsforum.