

Bericht zur Exkursion bei der Rheinbahn AG am 15.11.2023

Am Betriebshof Lierenfeld begrüßte uns der Vorstand der Rheinbahn Michael Richarz, Hamit Özdemir, ein Alumni der BUW mit einem VWING-Master, sowie seine Kollegen Dr. Andreas Ferlic, Abteilungsleiter für Planung und Verkehrsanlagen und Tim Bäumken, Abteilungsleiter für Verkehrsplanung.



Abbildung 1: Gruppenfoto der Exkursionsgruppe mit dem Vorstand der Rheinbahn Michael Richarz (2. v. l. vorne)

Nach einem gemeinsamen Gruppenfoto vor dem neu gebauten Verwaltungsgebäude bekamen wir einen umfassenden Einblick in das Unternehmen Rheinbahn.

Mit 318 Schienenfahrzeugen, 491 Bussen, die jeden Tag durchschnittlich 129.690 km fahren sowie 3370 Mitarbeitern gehört die Rheinbahn zu den größten Verkehrsbetrieben in Deutschland. 1896 gegründet, hat die Rheinbahn inzwischen ein Streckennetz mit 1671 Haltestellen und einer Gleislänge von 349,4 km. Die letzte Ergänzung dazu war die Werhahn-Linie, die Errichtung eines neuen Stadtbahnstammtunnels mit 3,4 km Länge unter der Innenstadt von Düsseldorf.

Mit Maßnahmen, wie z. B. dem Rheintakt soll der ÖPNV in Düsseldorf für die Zukunft fit gemacht werden. Für die Verbesserung der Angebotsqualität und der Steigerung der Produktivität sollen Linien optimiert, Anschlüsse verbessert und Takte aufeinander abgestimmt werden.



Abbildung 2: Vorstellung der Planung zur U81 von Tim Bäumken (links) und Dr. Andreas Ferlic (rechts)

Dafür wird u. a. eine neue Stadtbahnlinie, die U81, errichtet. In vier Bauabschnitten soll sie von Ratingen über den Düsseldorfer Flughafen, vorbei an der Messe über den Rhein nach Neuss führen.

Dadurch entsteht eine neue leistungsstarke Achse, die Verkehre aus der Düsseldorfer Innenstadt abfängt und eine direkte Anbindung der Messe an den Flughafen sicherstellt. Der erste Bauabschnitt über 1,9km von Freiligrathplatz bis zum Flughafen-Terminal ist bereits in Bau.

Zur besseren Erschließung der Messe wird außerdem noch eine Messeumfahrung-Süd mit der späteren Linie U80 geplant, so soll eine neue Haltestelle am Südende entstehen und eine große Wendeschleife um die Messe mit den bereits bestehenden Teilstücken der U78 realisiert werden.

Ein weiterer großer Baustein in der Anpassung an die Zukunft ist der barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Aktuell werden bereits etwa 10 Projekte im Jahr umgesetzt, jedoch wird es noch Jahrzehnte dauern, bis das gesamte Streckennetz barrierefrei ist. Aktuell sind rund 66% des Hochbahnnetzes und 50% des Niederflurnetzes barrierefrei, dies entspricht aber immer noch 58 Haltestellen im Hochflurnetz und 204 Haltestellen im Niederflurnetz, die noch umgebaut werden müssen.

Nach einer kurzen Pause zeigte uns Hamit Özdemir, wie der genaue Planungsprozess eines Haltestellenumbaus aussieht. So müssen die Planungen mit verschiedensten Akteuren abgestimmt werden, unter anderem der Stadt Düsseldorf und dem VRR für die Finanzierung. Somit dauert ein Haltestellenumbau meist etwa zwei Jahre, bis alle der 5 Planungsphasen und 4 Bauphasen abgeschlossen sind. Durch segmentweise Fertigungsweise können jedoch bereits Baukosten und Sperrzeiten reduziert werden.

Zum Mittag haben wir in der hauseigenen Mensa einen leckeren vegetarischen Burger gegessen und danach uns die Abstellhallen sowie die Werkstatt der Straßenbahnen angeschaut.

Dort konnten wir unter einen Niederflurwagen schauen und die Drehgestelle und Radreifen begutachten. Da Niederflurwagen einen höheren Verschleiß und Wartungsaufwand haben müssen die Radreifen öfter gewechselt werden. Vor dem Kompletttausch nach etwa 500.000km können die Reifen jedoch noch 3-4-mal abgeschliffen werden um Unrundungen zu korrigieren. Der Verschleißzustand wird vollautomatisch bei jeder Einfahrt in den Betriebshof erfasst und mögliche Schäden können so ohne aufwendige Handkontrolle erkannt werden.



Abbildung 3: Hamit Özdemir stellt uns den Planungsprozess eines barrierefreien Haltestellenumbaus vor

Bei der Einfahrt in den Betriebshof melden sich die Fahrzeuge automatisch elektronisch an und bekommen so eine Fahrstraße zugewiesen und sind auch immer über das System auffindbar.



Abbildung 6: Führung durch die Werkstatt und Erklärung des Radreifenscanners



Abbildung 4: Rundgang über das Betriebshofgelände und durch die Abstellhallen



Abbildung 5: Fahrt mit dem Oldtimerbus zu den barrierefreien Haltestellen der Nordstraße

Anschließend sind wir mit einem Oldtimerbus zu frisch barrierefrei ausgebauten Haltestellen in der Nordstraße gefahren und bekamen Details und die dahinterliegenden Entscheidungen erklärt. So mussten die Haltestellen 60m lang sein, sind aber teils nur auf 40m voll barrierefrei aufgrund der Lage von Einfahrten. Gegen den Schutz von auf dem Bahnsteig parkenden Autos wurden nach mehreren Vorfällen Poller aufgestellt. Außerdem gibt es die Besonderheit einer Ausschankfläche für die Gastronomie im Haltestellenbereich, welche in Abstimmung mit der Gewerbevereinigung vor Ort realisiert werden konnte.

Die Kosten einer Umbaumaßnahme belaufen sich für eine gesamte Haltestelle auf etwa 1-2 Million Euro, wovon aber 90% durch das Land gefördert werden. Ein Großteil der Kosten belaufen sich aber häufig gar nicht auf die Haltestelle selbst, sondern auf durch Schienenverlegung entstehende Lärmschutzansprüche im Umfeld.



Abbildung 7: Begutachtung einer Spaltüberbrückung für Radfahrende



Abbildung 8: Besichtigung der Haltestelle Nordstraße

Mit dem Oldtimerbus ging es dann weiter zur Leitstelle der Rheinbahn, ein unscheinbares Gebäude ganz in der Nähe der Heinrich-Heine-Allee. Nach der EM 2024 soll die Leitstelle an den Betriebshof umziehen, in deutlich modernere Räume. In der Leitstelle gibt es 5 Arbeitsplätze, welche in die Bereiche Fahrgastinformation, Betrieb, sowie Stellwerk und Tunnel aufgeteilt sind.

Während wir vor Ort waren, kam sogar gerade genau ein Unfall rein. Ein Bus ist mit einer Straßenbahn zusammengestoßen, es gab keine Verletzten, aber die Strecke musste gesperrt werden. Das ging aber alles total schnell und innerhalb von 2 Minuten waren die Fahrgäste informiert, das Fahrpersonal der Nachfolgenden Bahnen hat früher gewendet und die digitalen Informationen wurden aktualisiert und die Züge als Ausfall angezeigt.



Abbildung 9: Kehranlage am Düsseldorfer Hauptbahnhof mit kleiner Werkstatt

Mit dem vollautomatisierten System hat die Leitstelle Zugriff auf alle Linien und kann so, wie wir gut beobachten konnten, schnell eingreifen. Als wir gegangen sind, war die Unfallstelle bereits durch Verkehrshelfer der Rheinbahn begutachtet und die Sperrung wurde aufgehoben.

Danach ging es in die Tunnelanlage an der Heinrich-Heine-Allee, wo wir mit der U78 über die Endhaltestelle Düsseldorf Hauptbahnhof hinaus in die Kehranlage gefahren sind. Zunächst sind wir jedoch in die „falsche“ Abstellanlage gefahren, konnten dann aber auf dem Rückweg im Tunnel in die „richtige“ Kehranlage aussteigen. In der Kehranlage ist für kleinere Reparaturen ständig jemand vor Ort und führt Arbeiten wie das Tauschen von Lampen oder die Einstellung von Türen durch. Sonst werden auch Schäden aufgenommen und die Züge ggf. in die Werkstatt geschickt.

Nach einem Gruppenfoto ging es dann wieder mit der U-Bahn zurück zum Düsseldorfer Hauptbahnhof und dann gegen 17:30 wieder zurück nach Wuppertal.



Abbildung 10: Fahrt in die Kehranlage in einer leeren U-Bahn



Abbildung 11: Notausstieg der Kehranlage im Tunnel