

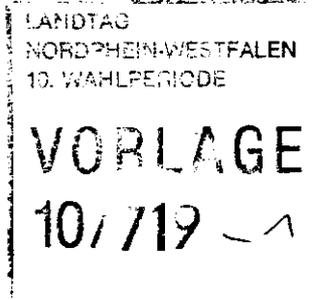


Der Minister
für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr · Postfach 1103 · 4000 Düsseldorf 1

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen

4000 Düsseldorf



Dienstgebäude:

Breite Straße 31 Haroldstraße 4 Haroldstraße 5

Durchwahl 837- 2230

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Meine Nachricht vom

Mein Zeichen II/B 1 - 78 - 24

Datum 7. November 1986

Betr.: S-Bahn-Bau in Nordrhein-Westfalen;

hier: S-Bahn Düsseldorf - Duisburg

S-Bahn-Anbindung des Rhein-Ruhr-Flughafens Düsseldorf

Bezug: Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags am 25.9.1986

Dem Verkehrsausschuß des Landtags wurden in der vorgenannten Sitzung auf Fragen des Herrn Abgeordneten Eichhorn Informationen über den Stand der S-Bahn-Projekte Düsseldorf - Duisburg sowie S-Bahn-Anbindung des Flughafens Düsseldorf zugesagt. Dieser Zusage komme ich wie folgt nach:

1. Das Betriebsprogramm der S 1 zwischen Düsseldorf und Duisburg und der S 7 zwischen Düsseldorf Hbf und Düsseldorf Flughafen entspricht noch nicht den vertraglichen Abmachungen (20-Minuten-Takt). Ein erneuter Vorstoß des Landes zur Verbesserung des Programmes in einer Besprechung am 4.3.1986 mit Bundesbahn und Bund, in der auch auf die Entschließung des Verkehrsausschusses des Landtags vom 20.2.1986 zur S-Bahn-Verbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf hingewiesen wurde, führte zu dem Auftrag des Bundes an die DB, "Land und Bund über das nach dem Ausbau zwischen Abzw. Loewel und Karthäuser Weg in Düsseldorf-Unterrath (Investitionen: 104 Mio DM) mögliche Betriebsprogramm

- 2 -

Telefon: 837-04 · Telex 858 4410 · Telefax (0211) 837 4566

Die Dienstgebäude des Ministeriums sind ab Hauptbahnhof mit den Linien 709, 719 u. 834 der Rheinbahn zu erreichen.
Dienstgebäude Breite Straße 31: Haltestelle Graf-Adolf-Platz · Dienstgebäude Haroldstraße 4 u. 5: Haltestelle Poststraße

der Linien S 1 und S 7 kurzfristig zu unterrichten - auch unter Berücksichtigung von IC '90 - ".

Mit einem Schreiben vom 27.6.1986 ist die DB diesem Auftrag durch Vorlage eines Untersuchungsberichts nachgekommen.

2. Das Ergebnis ihrer Untersuchungen läßt sich unter Berücksichtigung nachträglich eingeholter ergänzender Informationen wie folgt zusammenfassen:

Die DB kann

- mit einer Investition in Höhe von 104 Mio DM, im wesentlichen für den Bau zwei besonderer S-Bahn-Gleise von Abzw. Loewel bis Karthäuser Weg sowie eines zweigleisigen Kreuzungsbauwerkes in Düsseldorf-Unterrath und für die Einrichtung des Gleiswechselbetriebes bis Duisburg-Großenbaum ("Ausbaukonzept '80"),
 - o die Flughafen-S-Bahn S 7 auch im Abschnitt Düsseldorf Hbf -Düsseldorf Flughafen voll vertakten und
 - o den Betrieb der S 1 zwischen Düsseldorf und Duisburg durch höhere Zugzahlen und mehr Züge im Takt deutlich verbessern,
- mit einer Zusatzinvestition von 17 Mio DM, für punktuelle Ausbaumaßnahmen im Raume Duisburg ("Ausbaukonzept '90"), den Betrieb nochmals verbessern,
- erst mit einer weiteren zusätzlichen Investition in Höhe von 245 Mio DM (also mit einer Gesamtinvestition von 366 Mio DM) einen vollständig starren Takt für die S 1 erreichen,
- mit einer Investition von ca. 10 Mio DM die Nordkurve zum Flughafen bauen.
- nur mit "AK '90" für die Nordanbindung des Flughafens ein nach ihrer Auffassung befriedigendes Betriebskonzept anbieten.

Welche Verbesserungen auf der Linie S 1 mit den vorgenannten Investitionen im einzelnen möglich sind, zeigt diese Darstellung, bezogen auf den Winterfahrplan 1985/86:

Linie S 1	nach Düsseldorf			von Düsseldorf		
	Ist	AK '80	AK '90	Ist	AK '80	AK '90
gefahrte Züge	38	48	50	39	47	50
davon:						
im Takt	22	35	41	26	36	39
Abw. bis 5 Min.	14	8	8	13	10	11
Abw. größer 5 Min.	2	5	1	-	1	-

Zugausfälle (wegen Behinderung durch höherrangige Züge)	15	5	3	13	5	2

Die DB spricht sich für das eine Gesamtinvestition von 121 Mio DM erfordernde "AK '90" aus.

- Die nördliche S-Bahn-Anbindung des Flughafens, an der auch die DB interessiert ist, soll über eine eingleisige Nordkurve höhen- gleich erfolgen. Die Bundesbahn rechnet nicht mit Schwierigkei- ten bei der Planfeststellung und der Bauausführung, so daß sie zeitgleich mit der südlichen Anbindung des Flughafens (Kreu- zungsbauwerk) realisiert werden könnte.

Für das Bedienungskonzept über die Nordkurve geht die DB davon aus, daß wegen der durch den Mischbetrieb (Fernverkehrs- und Nahverkehrszüge) begrenzten Kapazität auf den Ortsgleisen die Anzahl der S-Bahn-Züge gegenüber dem Zugangebot der Linie S 1 grundsätzlich nicht vergrößert werden kann. Die Bedienung über die Nordkurve läßt sich nach ihrer Auffassung deshalb nur da- durch herstellen, daß , wie auch in einer Fahrplanstudie des Flughafens vorgeschlagen, ein Teil der Züge der S 1, etwa ein-

mal die Stunde ein Zug, zum Flughafen abgelenkt wird, wobei die nach Düsseldorf fahrenden Reisenden hier auf die S 7 umsteigen müssen. Dies wäre allerdings mit einer Fahrzeitverlängerung von etwa 10 Minuten verbunden.

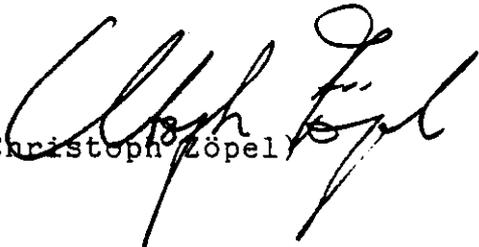
4. Nach Auffassung des Ministeriums scheidet "AK '80" (104 Mio DM Gesamtkosten) trotz des mit ihm möglichen vollen Taktes der Flughafen-S-Bahn und der Verbesserungen für die S 1 auf jeden Fall deswegen als Lösung aus, weil mit ihm kein befriedigendes Betriebsprogramm auf der S 1 zwischen Düsseldorf und Duisburg und vor allem vom Flughafen in Richtung Norden möglich ist.

Ferner erscheint es bei der weitgehenden Takttreue, die schon mit "AK '90" erreicht wird (s. obige Darstellung), z.Zt. wirtschaftlich nicht vertretbar, zusätzlich 245 Mio DM aufzuwenden, um, so wünschenswert dies auch wäre, zwischen Düsseldorf und Duisburg den vollen 20-Minuten-Takt zu erreichen. Hinzu kommt, wie von DB-Seite schon angedeutet, daß das zu AK '90 genannte Fahrplanangebot nicht das letzte Wort zu sein braucht.

Das Ministerium hat deshalb Bundesbahn und Bund seine Bereitschaft erkennen lassen, einem Ausbau gemäß "AK '90" zuzustimmen, wenn der Bau der nördlichen Anbindung des Flughafens an die S-Bahn gleichzeitig mit dem weiteren Ausbau der S 1 gesichert ist, und zwar als Änderung oder Intensivierung des den Abschnitt Düsseldorf - Duisburg betreffenden Ausführungsvertrages Nr. 2 vom 23./28.6.1972. Die Hoffnung ist berechtigt, daß der Bundesminister für Verkehr einer solchen Regelung zustimmen wird.

Ich bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

100 Überdrucke dieses Schreibens sind beigelegt.


(Christoph Zöpel)