



ARCHIV | Foto: DB AG / Stefan Wildhirt

Bauarbeiten in NRW: Wie viel Zeit der Schienenersatzverkehr frisst

16. Januar 2026, 04:56

In NRW stehen viele Bauarbeiten im maroden Bahnnetz an. Doch bevor es besser wird, werden Pendler auf eine Geduldsprobe gestellt. Welche Alternativen gibt es?

Bahnreisende und Pendler müssen bei großen Bauarbeiten auf ihrer Strecke erheblich mehr Zeit einplanen: Der Schienenersatzverkehr mit Bussen auf der Straße benötigt in vielen Fällen die doppelte Zeit oder mehr als der ausfallende Zug, wie aus einer Analyse des Fahrgastverbandes Pro Bahn für ausgewählte Strecken im bevölkerungsreichsten Bundesland hervorgeht.

Wie sieht das konkret derzeit aus?

Aktuell gesperrt ist die Verbindung zwischen Aachen und Mönchengladbach, auch wegen des Neubaus eines Stellwerks. Nach Mönchengladbach benötigt der RE 4 von Erkelenz aus, wenn er fährt, nur 12 Minuten. Der SEV benötigt hingegen 32 Minuten. „On Top kommen bei Pendlern noch Verzögerungen durch Staus im Berufsverkehr dazu“, sagte Thomas Probol, stellvertretender Vorsitzender Pro Bahn Nordrhein-Westfalen, der Deutschen Presse-Agentur.

Was kommt auf Zehntausende Pendler zu?

Am 6. Februar startet die Generalsanierung der besonders stark befahrenen Strecke Köln–Wuppertal–Hagen. „Die Einschränkungen gelten natürlich auch für die Städte entlang der Achse, also Leverkusen, Leichlingen, Solingen, Haan, Schwelm und Ennepetal“, zählt Probol auf. „Hier wird über rund ein halbes Jahr hinweg immer wieder für fünf S-Bahnlinien und vier regionale Linien ein Ersatzverkehr eingerichtet, insgesamt acht Wochen lang“, fasst er das Szenario auf dieser Strecke zusammen. Im restlichen Zeitraum seien die S 7 und zwei regionale Linien betroffen.

„Zwischen Wuppertal und Hagen zum Beispiel benötigt der Zug nur 23 Minuten, der SEV-Bus dagegen 52 Minuten. Von Wuppertal Hbf nach Düsseldorf Hbf fährt der Zug 21 Minuten, der Bus benötigt ganze 55 Minuten, ohne Stauzuschlag natürlich“, rechnet er die Folgen für Fahrgäste vor. Auf dieser Strecke sind werktäglich Zehntausende Pendler betroffen.

Worauf müssen Bahnreisende noch achten?

Der Zeitverlust durch die längere Fahrzeit mit dem Bus ist nicht der einzige Punkt. Ein zusätzlicher Zeitverlust entsteht durch mehr benötigte Umsteige und relativ weite Wege zwischen der SEV-Haltestelle und dem Bahnhof. „In Düsseldorf legt man locker über drei Minuten zurück“, verdeutlicht Probol. Außerdem sollte beachtet werden: Man dürfe im Zug E-Roller und Fahrrad mitnehmen, im Bus aber nicht. Gerade E-Roller werden für den letzten Kilometer zwischen Bahnhof zum Start- oder Zielort immer beliebter.

Gibt es bessere Lösungen als den SEV?

Der Schienenersatzverkehr ist nach den Worten von Probol häufig nur ein Notnagel, da er schon planmäßig deutlich länger braucht, als die zügige Zugfahrt. „Es gibt zu wenig Ausweichstrecken an Rhein- und Ruhr. Mit diesen ließen sich intelligentere Ersatzkonzepte erstellen, die auch nicht so langsam wären, wie der Bus“, macht der Verbandsvertreter deutlich.

Die Reaktivierung der Rätinger Weststrecke Duisburg – Ratingen – Düsseldorf wäre zusätzlich eine intelligente Ausweichroute, falls die Direktverbindung ausfällt. Genau wie bei der Reaktivierung der Walsumbahn Wesel–Walsum–Oberhausen. „Beide Strecken stehen zwar mit großen Potenzial im NRW-Zielnetz 2040, doch die Reaktivierung läuft eher schleppend.“

Als „Standardausrede“ würden bei diesem Thema immer wieder die Finanzen genannt. Das NRW-Zielnetz 2040 habe noch weitere gute Reaktivierungen auf Lager, die im Störfall auch zusätzlich andere Strecken entlasten könnten. „Hier bräuchten Bundes- und NRW-Landesregierung einen völlig neuen Drive, bei dem das Anpacken in den Vordergrund rückt“, forderte Probol.

Welche Auswirkungen hat der SEV auf das Straßennetz?

Die Generalsanierung der Pendlerstrecke Hagen-Wuppertal-Köln könnte nach Ansicht des ADAC für eine zusätzliche Belastung auf den Autobahnen zwischen Ruhrgebiet, Bergischem Land und Rheinland sorgen, betroffen wären insbesondere die A1 und A46 sowie die A3. Ein Teil der Bahnpendler werde während der Sperrung auf das Auto umsteigen, vermutlich vor allem diejenigen, die sonst P&R-Anlagen an Bahnhöfen nutzen und mit dem Zug weiterfahren.

Wo ist das Staurisiko besonders hoch?

„Die Einschränkungen im Bahnverkehr überschneiden sich mindestens bis März 2026 mit der bis dahin zeitgleich laufenden Sanierung der A3 zwischen dem Kreuz Hilden und dem Kreuz Langenfeld“, sagt ADAC-NRW-Sprecher Thomas Müther.

Gerade auf diesem Abschnitt ist das Staurisiko bereits sehr hoch. Parallel sei nach wie vor die A59 von Düsseldorf in Richtung Leverkusen gesperrt. Auf der A1 sorgten Baustellen rund um das Kreuz Wuppertal-Nord und den Bereich der Leverkusener Brücke für eine hohe Staugefahr. Das gelte auch für die vielen Baustellen auf der A46 im Wuppertaler Stadtgebiet.

„Die A3 zwischen Oberhausen und Köln sowie die A1 zwischen Dortmund und Köln zählen genau wie die A46 zwischen Wuppertal und Düsseldorf zu den staugeplagtesten Autobahnabschnitten in Nordrhein-Westfalen“, betont er.

An welchen Wochentagen wird es eng?

Pendlerinnen und Pendler, die flexible Arbeitszeitmodelle nutzen können, sollten antizyklisch fahren, rät der ADAC. „Wir empfehlen, wo es möglich ist, Home-Office-Tage verstärkt auf den Mittwoch oder Donnerstag zu legen, da an diesen Wochentagen die Staugefahr am größten ist“, erläutert Müther. Wer morgens zu einer festen Zeit am Arbeitsplatz sein muss, der sollte sehr früh losfahren.