

Referenzfahrt mit der Westbahn am 19.08.2015

Ausgangssituation

Im September 1983 wurde der Personenverkehr auf der sog. Weststrecke eingestellt. Die Diskussion um die Wiederaufnahme des Personenverkehrs ist seitdem nicht abgeklungen. Eine erste Initiative einer Pendelbahn von Düsseldorf-Rath nach Ratingen-Lintorf (auf einem neu zu bauenden dritten Gleis) wurde bereits in den 80er Jahren wieder zu den Akten gelegt.

Eine zweite, sehr vielversprechende Initiative fand ihr vorläufiges Ende im Herbst 2011. Nachdem sich die Deutsche Bahn gegen das Projekt ausgesprochen hatte, beschloss auch der Verwaltungsrat des VRR, „das Projekt unter den dargestellten Randbedingungen nicht mehr weiter zu verfolgen“.

Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2010 war zu dem Ergebnis gekommen, dass

1. eine Streckenführung durch den Staufensplatztunnel wegen des Begegnungsverbots nicht möglich sei,
2. der Neubau einer zweiten Tunnelröhre im Staufensplatztunnel und ein drittes Gleis aus Kostengründen nicht zu vertreten sei,
3. eine Einfädelung auf die S6 südlich von Düsseldorf-Rath unter der hohen Betriebsdichte der S-Bahn zwischen Düsseldorf Hbf. und Düsseldorf-Derendorf und unter der technisch bedingten Bahnsteighöhe von 55 cm leide. Ein barrierefreier Zugang sei nicht möglich.

Wir vertreten die Ansicht, dass jedenfalls die dritte Variante – Einfädelung auf die S6 südlich von Düsseldorf-Rath – durchführbar ist. Die damaligen Argumente gegen diese Variante ziehen heute nicht mehr – mit gutem Willen ist hier einiges machbar.

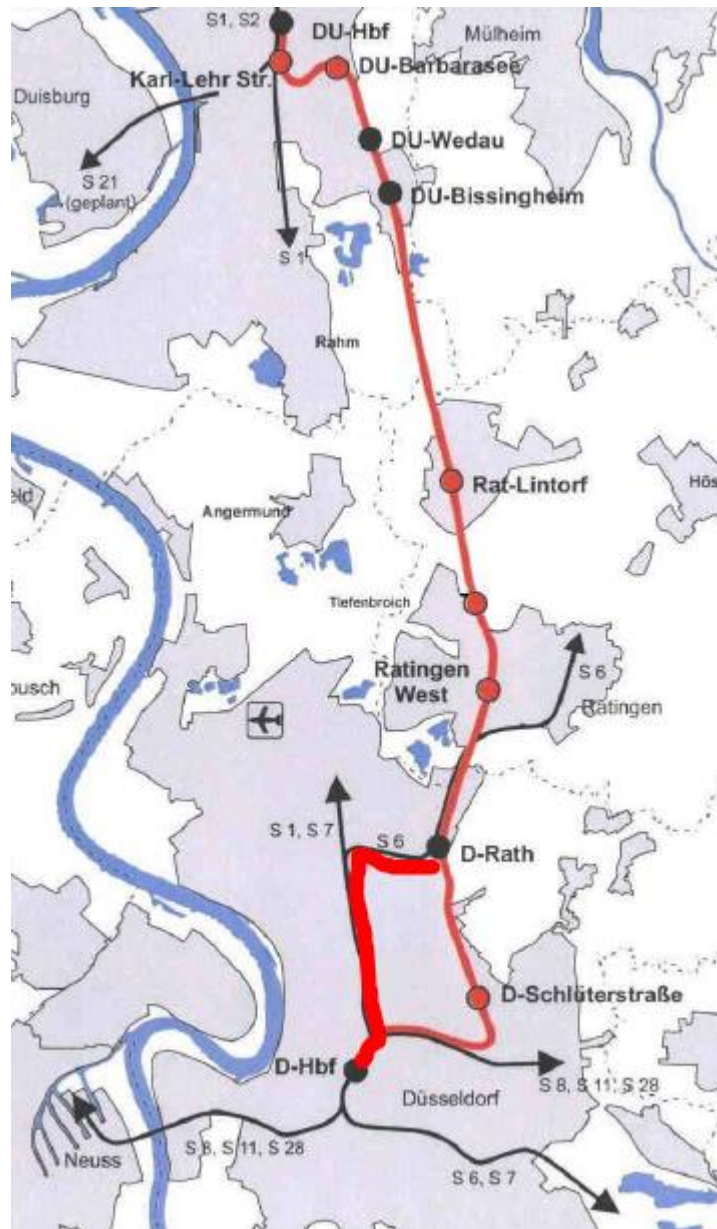
Warum Westbahn?

Die Anbindung der Anwohner und Beschäftigten in Lintorf, Tiefenbroich und West an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist weiterhin unbefriedigend.

Die vom Unternehmensverband Ratingen e.V. (UVR) gemeinsam mit dem Kopernikus-Gymnasium Ratingen-Lintorf im Jahr 2012 durchgeführte Umfrage bei den Ratinger Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ergab, dass 77 Prozent der Befragten für die Fahrt zur Arbeit den PKW nehmen. ÖPNV mit 8 Prozent und das Fahrrad mit 6 Prozent sind weit abgeschlagen.

Die Stärke des Straßenverkehrsnetzes offenbart gleichzeitig die Schwäche des ÖPNV. Schlechte Anbindung (47 Prozent), längere Anfahrzeit als mit dem PKW (34 Prozent) und lange Wartezeiten (28 Prozent) wurden als Hauptgründe genannt, die gegen eine Nutzung der Nahverkehrssysteme sprechen.

Da die Straßen und Autobahnen rund um Ratingen immer häufiger verstopft sind, gleichzeitig die Anbindung von Lintorf, Tiefenbroich und West mit dem Bus schwierig ist, kommt einer schnellen Schienenverbindung zwischen Düsseldorf und Duisburg erhebliche Bedeutung zu. Für Ratingen ist eine solche schnelle Verbindung ein wichtiger Pluspunkt für die Standortwahl der Unternehmen. Während die Anbindung an die Schiene z. B. in Ratingen Ost sehr gut ist, fehlt es hieran in Lintorf, Tiefenbroich und West. Dieser Standortnachteil kann durch die Westbahn erheblich verringert werden.



Unser Vorschlag

Unsere Referenzfahrt setzt auf die kleine Lösung. Und sie greift den ursprünglichen Plan des Pendelverkehrs wieder auf:

Pendelverkehr zwischen

- Düsseldorf Hbf. (alternativ: Düsseldorf-Rath) und
- Duisburg Hbf. (alternativ Duisburg Entenfang)

Im 20 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten

- vormittags zwischen 6:00 und 9:00 Uhr und
- nachmittags zwischen 15:00 und 18:00 Uhr

Mit der Referenzfahrt zeigen wir, dass die Fahrt möglich ist. Und wir sind davon überzeugt, dass eine „Eintaktung“ in bestehende Fahrpläne mit gutem Willen aller Beteiligten möglich ist.

Olaf Tünkers

Thomas Frühbuss

Klaus Konrad Pesch

**Unternehmensverband
Ratingen e.V.**

**Standortinitiative
InWest**

Stadt Ratingen