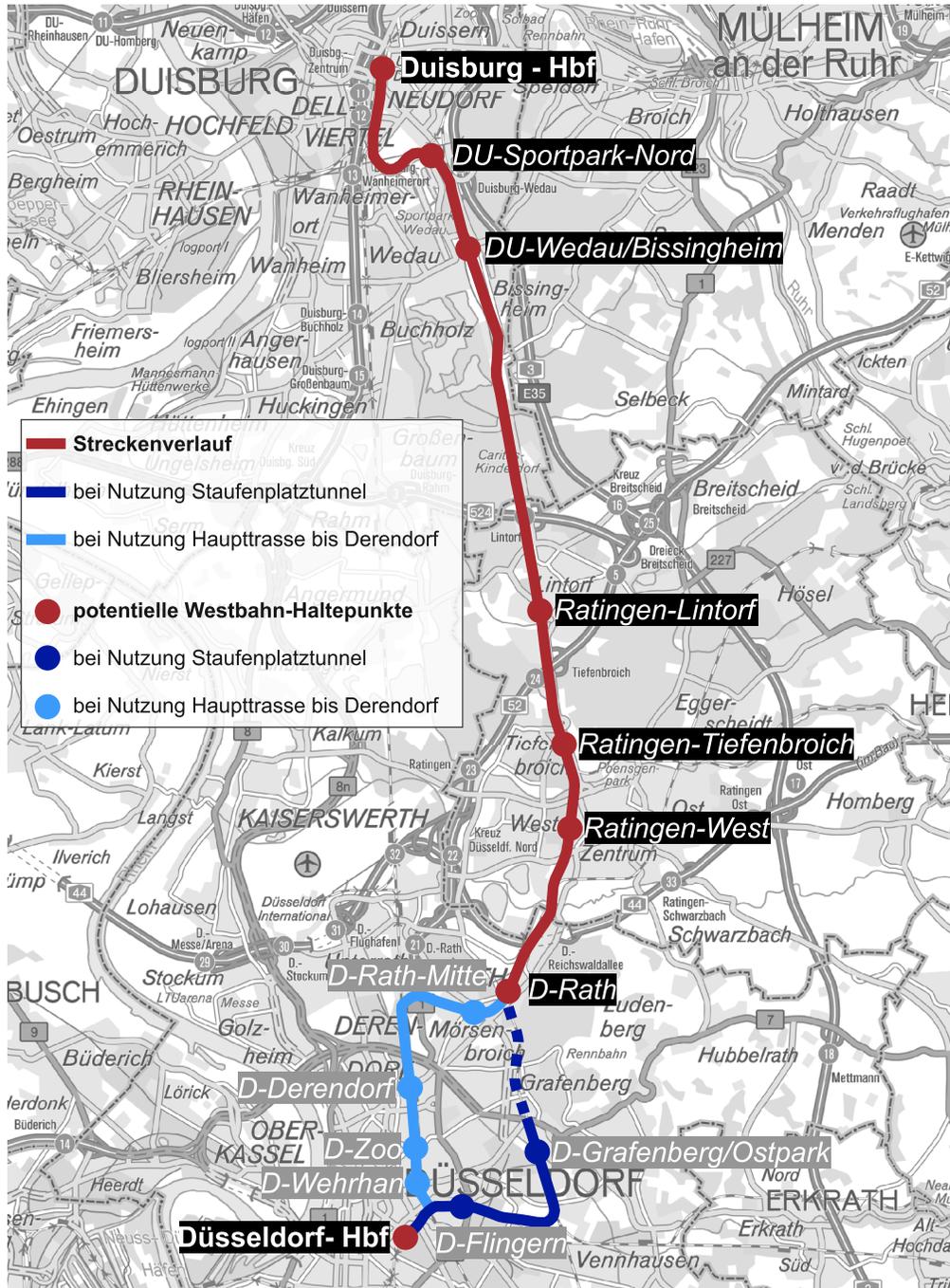


# WEST3AHN Streckenverlauf



info@westbahn-jetzt.de

ALK, DOK 5, Digitale Stadtkarte: © Kreis Mettmann  
DOB 5, Topographische Karten: © Land NRW, Bonn, 1037/2019

Herzlich Willkommen!

# WEST3AHN

Demonstrationsfahrt am 27.09.2017

Seit der ersten Referenzfahrt, die 2015 von UVR, InWest und Stadt Ratingen durchgeführt wurde, ist die Initiative zur Reaktivierung der Westbahn **über die Stadtgrenzen Ratingens hinaus** gewachsen.

Gemeinsam mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, der Stadt Duisburg, dem VRR sowie dem Kreis Mettmann wurde die **Wedauer Erklärung** auf den Weg gebracht: eine Aufforderung an das Land NRW, die Bemühungen um eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Rater Weststrecke zu unterstützen. Außerdem wurde die Rater Weststrecke zentraler Bestandteil des StadtUmland.NRW-Verbundes „**RegioNetzwerk**“.

Mit der heutigen Demonstrationsfahrt möchten wir anregen, dass die Maßnahmen zur **konkreten Realisierung** weiter an Fahrt aufnehmen. Wir weisen darauf hin, dass die langfristigen **positiven Auswirkungen** sowie die **hohe Umwegrentabilität** einer Reaktivierung sich heute noch gar nicht vollständig bestimmen lassen. Bei der Reaktivierung der Westbahn handelt es sich um ein Projekt mit **größter gesellschafts- und regional-politischer Bedeutung**.

Folgende Thesen haben wir formuliert, um mit Ihnen in eine **offene Diskussion** einzusteigen:

- Eine **kurzfristige Lösung auf bestehenden Gleisen** ist machbar: Die **derzeitige Auslastung durch den Güterverkehr** bietet noch **Kapazitäten für Personenverkehr**. Dies schließt eine **langfristige Lösung mit einem dritten Gleis** nicht aus.
- Die **Streckenführung durch den Staufenplatztunnel** wäre durch **brandschutztechnische Ertüchtigung** auch ohne zweite Röhre möglich. Selbst die **Streckenführung über die Haupttrasse** wäre von **großem gesellschaftlichen Nutzen**.
- Ein **bestehender Zug**, der ohnehin zwischen **Düsseldorf und Duisburg** verkehrt (z.B. RE 19), könnte **über die Weststrecke** geleitet werden.

Olaf Tünkers

**UVR**  
Unternehmensverband  
Ratingen e.V.

Thomas Frühbuss

**InWest**  
Standortinitiative Ratingen  
Tiefenbroich/West e.V.

Klaus Pesch



**STADT  
RATINGEN**

## Situation in Ratingen

Ratingen kann mit der Westbahn drei neue Haltepunkte gewinnen, und zwar in den Stadtteilen **Tiefenbroich, West und Lintorf**. Die Ratinger City nebst Düsseldorfer Platz kann auf diese Weise über den Westbahnhof komfortabel an das Schienennetz angebunden werden!

### Arbeitnehmer und Pendler

Insgesamt arbeiten in Tiefenbroich, West und Lintorf rd. **24.000 Menschen**, die von der Reaktivierung der Westbahn direkt profitieren würden. Es lässt sich annehmen, dass davon rd. 60 Prozent Einpendler sind (dies entspricht ungefähr dem Ratinger Verhältnis von Ein- und Auspendlern). Wenn lediglich 15 Prozent dieser Einpendler auf die Westbahn umsteigen würden, käme man auf rd. **2.200 Einpendler**, die täglich im Zug sitzen könnten, statt auf der Autobahn im Stau zu stehen!

### Wohnbevölkerung

Im unmittelbaren Einzugsbereich der Ratinger Haltepunkte leben rd. **28.000 Menschen**. Auch hier lässt sich eine Quote von 15 Prozent als potentielle tägliche Westbahn-Nutzer heranziehen. Es ergeben sich auf diese Weise rd. **4.200 potentielle tägliche Bahnfahrer** aus der Ratinger Wohnbevölkerung, die mit der Westbahn zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen fahren können!

### Gesamtpotential

Alleine in Ratingen bzw. nach Ratingen (Einpendler) könnten täglich demnach insgesamt rd. **6.400 Menschen** auf die Westbahn umsteigen. Dies allein sind mehr als **10 vollbesetzte S-Bahnen!** Unberücksichtigt sind dabei Geschäftsreisende, Freiberufler oder Touristen bzw. grundsätzlich alle Fahrten, die nicht von Einpendlern oder Ratingern von und nach Ratingen durchgeführt werden würden.

### **„Umleiter“ auf der Weststrecke**

*Wenn Gleisarbeiten auf der Hauptstrecke notwendig sind, kommt es regelmäßig vor, dass sich Personenzüge unter die Güterzüge mischen, die auf der Ratinger Weststrecke verkehren. So fuhren im März regelmäßig der RE 19 sowie einzelne ICE- und IC-Züge über die Weststrecke.*

*Der RE 19 verkehrte dabei stündlich - erstaunlich, wenn man bedenkt, dass eigentlich keinerlei Kapazitäten auf der Weststrecke frei sein sollen.*



## Situation in Duisburg

### Haltepunkt Wedau/Bissingheim

Bereits heute können in den Stadtteilen Wedau und Bissingheim rd. **8.200 Einwohner** von einer Anbindung an die Westbahn profitieren. Doch hier steckt noch weit mehr Potential:

Der geplante Haltepunkt Wedau/Bissingheim ist ein zentraler Entwicklungsfaktor im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsprojekt „**6 Seen Wedau**“. Hier sollen zukünftig rd. **7.000 Menschen** ein neues Zuhause finden.

Die Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofes und Ausbesserungswerks in Duisburg-Wedau umfasst **90 Hektar** mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von rund 3 Kilometern. Dies macht das Projekt zu einem der **größten Stadtentwicklungsvorhaben** in NRW!

### Haltepunkt Sportpark-Nord

Der Haltepunkt Sportpark-Nord kann die Jugendherberge, die **Schauinsland-Reisen-Arena** (31.500 Plätze) und den **Sportpark Duisburg** mit seinen zahlreichen Veranstaltungsorten bzw. Sportstätten an das Schienennetz anbinden!

### Gewerbliche Nutzungen und Uni-Campus

Ein zusätzliches erhebliches Potential ergibt sich für beide Haltepunkte durch das nördlich der Wedauer Brücke gelegene Areal. Hier sind die ansässige Firma **DB-Schenker** und das geplante **Campus-Quartier der Universität Duisburg Essen** sowie zukünftig geplante Gewerbeansiedlungen besonders hervorzuheben.

## Situation in Düsseldorf

### Wohnraumbedarf und Umlandsverflechtung

Die Einwohnerzahl Düsseldorfs steigt kontinuierlich an, dementsprechend **angespannt** ist der Wohnungsmarkt. Die hohe Nachfrage nach **bezahlbarem Wohnraum** kann im Stadtgebiet nicht mehr abgebildet werden, die Bevölkerung muss ins Umland ausweichen. So sollen beispielsweise rund **3.000 Wohnungen** des Wohnungsbedarfs Düsseldorfs in Duisburg realisiert werden. Schon heute pendeln täglich mehr als **10.000 Menschen** von Ratingen nach Düsseldorf, Tendenz steigend.

Mit der Planung neuer Baugebiete im Umland von Düsseldorf ohne adäquate ÖPNV-Anbindung und einer weiteren Zunahme des Pendelverkehrs geht ein weiterer **Anstieg des motorisierten Individualverkehrs** einher.

Die verkehrlichen „Verlagerungsfolgen“ des Düsseldorfer Wohnraumbedarfs ließen sich durch die Westbahn auffangen!

### Haltepunkt Grafenberg/Ostpark

Bei einer Führung der Westbahn durch den Staufenplatztunnel kann in Höhe des Ostparks ein neuer Haltepunkt entstehen. Dieser kann die Erreichbarkeit des **Stadtteils Grafenberg** sowie des **Bürostandorts Schlüterstraße** erheblich verbessern.

