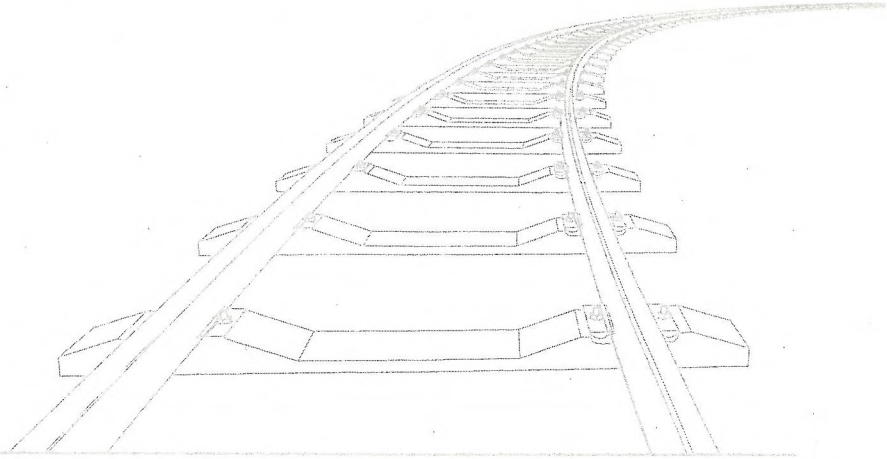


AUF DIE SCHIENE GESETZT



Geht es bei der **WESTBAHN** – der Zugverbindung zwischen Düsseldorf und Duisburg – endlich voran?

Für Thomas Frühbuss, Ratinger Unternehmer und Vorsitzender der Standortinitiative „InWest“, steht fest: „Die Zahl der guten Argumente addiert sich.“ Für Pendler, sagt IHK-Verkehrsexperte Thomas Vieten, „wäre das ein Glücksfall und damit auch für die Unternehmen“. Und Jan Heinisch, Staatssekretär im Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen und früherer Heiligenhauser Bürgermeister, unterstreicht: „Es ist ein Infrastrukturprojekt, von dem die Region von Duisburg über den Kreis Mettmann bis Düsseldorf profitiert.“

Die Rede ist von der Westbahn – eine Bahnstrecke, die von Düsseldorf Hauptbahnhof bis Duisburg Hauptbahnhof führen soll, neue Wohngebiete und bestehende Gewerbeareale erschließt und verbindet. Seit ersten Referenzfahrten vor fünf und drei Jahren ist der Einsatz für die Reaktivierung dieser Strecke gewachsen – weit über Ratingen hinaus. Genau das beobachtet Heinisch mit Respekt: „So ein Projekt braucht Rufer“, sagt er im Gespräch mit dem IHK Quarterly. Für so ein großes Vorhaben seien Unterstützer aus allen Bereichen der Gesellschaft

– aus Politik, aus Unternehmerschaft und aus der Bürgerschaft – „unverzichtbar, vor allem wenn man das Projekt beschleunigen möchte“, betont der NRW-Staatssekretär.

Mehr Tempo bei Planung und Genehmigung

Die „Wedauer Erklärung“ stammt aus dem Jahr 2018. Düsseldorf, Duisburg, der Kreis Mettmann und der VRR haben sie auf den Weg gebracht. Darin fordern sie das Land auf, die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Ratinger Weststrecke zu unterstützen.

2019 hat der VRR eine Machbarkeitsstudie veröffentlicht. Diese stellt fest, dass die West-

bahn „baulich machbar, bezahlbar und volkswirtschaftlich sinnvoll ist“. 100 Millionen Euro – das sind die Investitionskosten, die aufgerufen werden. Dagegen gerechnet könnten – so die Studie – mehr als 1,5 Millionen Autobahnfahrten zwischen Duisburg, Ratingen und Düsseldorf auf den S-Bahnbetrieb verlagert werden. Die Gutachter der Studie sehen eine Inbetriebnahme der „neuen“ Westbahn für 2030 als realistisch an. Jan Heinisch warnt: „Die Bauzeit ist nicht das, was dauert. Die Planung, die Genehmigung

– da muss Tempo gemacht werden.“ Das Land begrüße das Vorhaben, „weil es mehrere Aspekte gibt, die für es sprechen: weniger Staus, mehr Menschen auf der Schiene, die Anbindung neuer Wohngebiete“.

Wohnraum im Blick

Das hebt auch Thomas Frühbuss hervor. Er brennt für die Westbahn, was aus jedem Satz herausprüht. „Und dabei denke ich nicht nur an die Vorteile, die für Ratingen auf der Hand liegen.“ Allein in Ratingen, merkt er an, könnten die rund 24.000 Menschen, die in Tiefenbroich, West und Lintorf arbeiten, direkt von der Reaktivierung der Westbahn profitieren. Statt im Stau zu stehen, könnten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Zug zwischen Arbeitsplatz und Wohnort pendeln. „Das ist im Interesse der Firmen, die Facharbeiter besser an sich anbinden könnten. Das ist im Interesse des Klimaschutzes“, sagt Frühbuss.

Einen weiteren Pluspunkt, den Frühbuss und Heinisch unisono herausstreichen: Die Westbahn könnte bei der (Teil-) Lösung der anhaltenden Wohnungsnot der Landeshauptstadt eine Schlüsselrolle spielen. Sie verweisen auf das Siedlungsprojekt „6-Seen-Wedau“, das im Duisburger Süden in etwa 3.000 Wohneinheiten schaffen soll. 8.000 Menschen könnten dort leben. „Mit

»Das Thema Pendeln gewinnt immer mehr an Bedeutung.«

Jan Heinisch, NRW-Staatssekretär