



Viersen

Neersen

Schiefbahn

Kaarster See

Westverlängerung Regiobahn

Studie zu den verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Vorteilen

Gliederung

1	Anlass und Ziel	4
2	Mobilitätstrends	5
3	Mobilität in der Region	7
4	Das ist die Regiobahn	8
5	Chronologie der Westverlängerung	9
6	Aktuelle Projekte: Investitionen in die Infrastruktur	15
7	Erfolg in Zahlen	17
8	Potenziale neuer Bahnhöfe	20
9	Bessere regionale Erreichbarkeit.....	32
10	Finanzierung	43
11	Vorteile Regiobahn	44
	Literaturverzeichnis.....	46
	Abbildungsverzeichnis.....	47

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind stets alle Geschlechter angesprochen.

Abkürzungen

B+R (Bike and Ride)

Abstellmöglichkeit für Fahrräder für einen Umstieg auf Bahn- und Buslinien

GVFG

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, in der Langfassung: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

Interreg

Fördermöglichkeiten der Europäischen Union für grenzüberschreitende Initiativen im deutsch-niederländischen Grenzgebiet

IVB

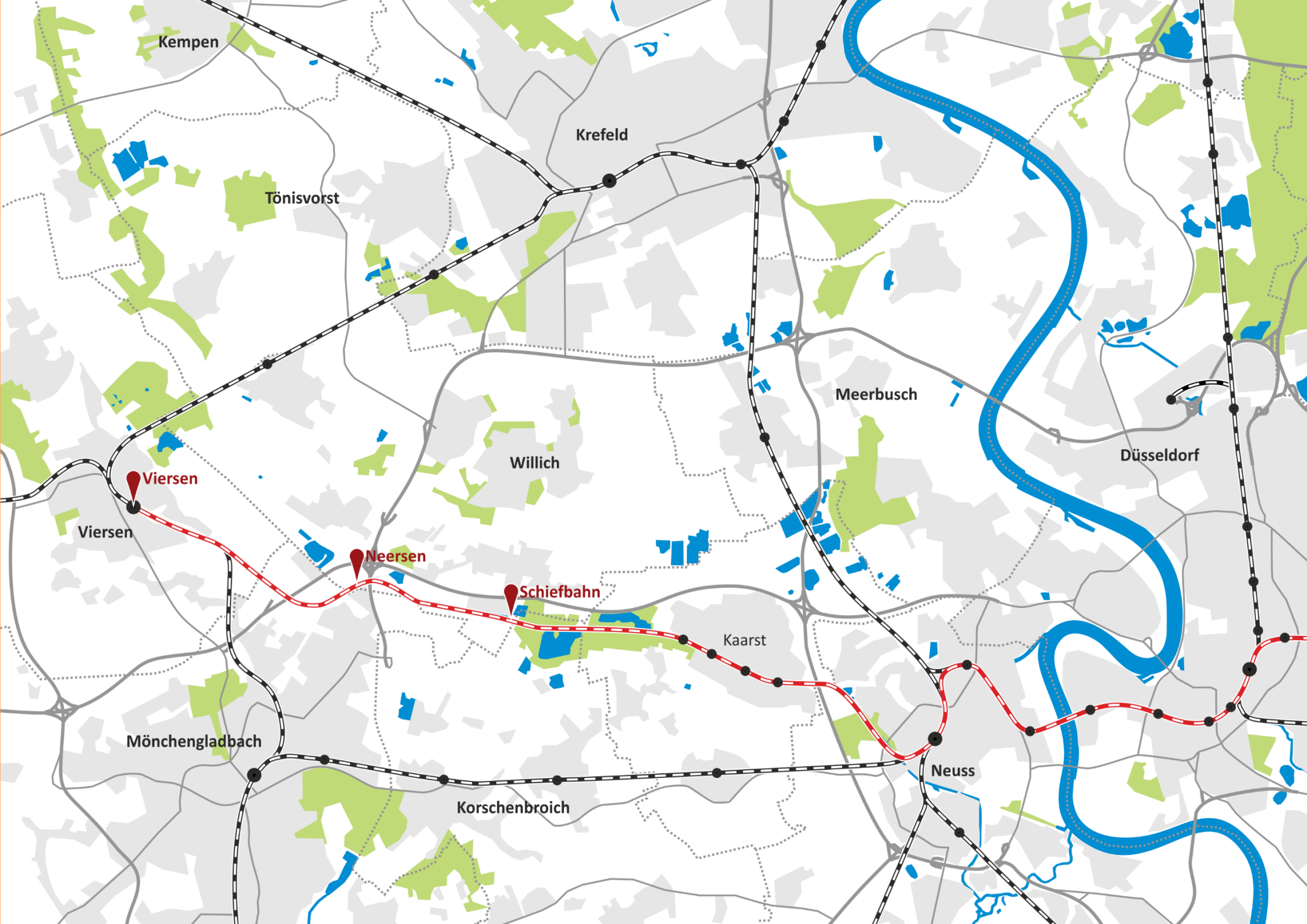
Interreg V B: 5. Auflage der Interreg-Projekte, Ausrichtung B: transnationale Zusammenarbeit

ÖPNVG NRW

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

P+R (Park and Ride)

Abstellmöglichkeit für Autos für einen Umstieg auf Bahn- und Buslinien



Kempen

Tönisvorst

Krefeld

Meerbusch

Düsseldorf

Willich

Viersen

Viersen

Neerssen

Schiefbahn

Kaarst

Neuss

Mönchengladbach

Korschenbroich

1 Anlass und Ziel

Der Kreis Viersen hat aufgrund seiner Lage im erweiterten Ballungsraum der Landeshauptstadt Düsseldorf enge Verkehrsverflechtungen mit Düsseldorf und den übrigen Städten der Rheinschiene. Dies führt insbesondere an Werktagen in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags zu erheblichen Überlastungen im Straßennetz. Diese verursachen nicht nur Zeitverluste, sondern belasten auch die Umwelt und das Klima. Daher verfolgt der Kreis Viersen bereits seit vielen Jahren das Ziel, das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr durch die Verlängerung der S28 vom Bahnhof Kaarster See zum Bahnhof Viersen zu verbessern.

Bereits im Jahr 2009 wurde eine Machbarkeitsstudie in verschiedenen Varianten erarbeitet. Hierauf aufbauend erfolgte unter anderem eine Standardisierte Bewertung für den Planfall der Verlängerung zwischen den Städten Kaarst und Viersen. Im Ergebnis konnte die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme eindeutig nachgewiesen werden.

Aufgrund dieser positiven Ergebnisse wurde in

den vergangenen Jahren vorrangig das Ziel verfolgt, für die Verlängerung der S28 einen regionalen Konsens zu finden, um das Projekt auch im Kontext des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen voranzutreiben.

Dieser regionale Konsens sollte über eine gemeinsame Absichtserklärung von allen Akteuren entlang der Strecke erfolgen. Dies sind neben dem Kreis Viersen auch der Kreis Mettmann, der Rhein-Kreis Neuss, die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Stadt Mönchengladbach. Hinzu kommen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und die Regiobahn als Betreiberin der S28. Mit Ausnahme der Stadt Mönchengladbach haben im Jahr 2015 alle Akteure dieser Absichtserklärung zugestimmt.

Bei der Stadt Mönchengladbach war bisher eine eher ablehnende Haltung gegenüber diesem Projekt erkennbar. Für die Umsetzung bleibt die Position der Stadt Mönchengladbach indes von entscheidender Bedeutung.

Ziel dieser Studie ist daher, die verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Vorteile der Verlängerung der S28 auf dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Kaarster See und dem Bahnhof Viersen komprimiert darzustellen. Dies umfasst zum Beispiel Lagebewertungen der Siedlungs-

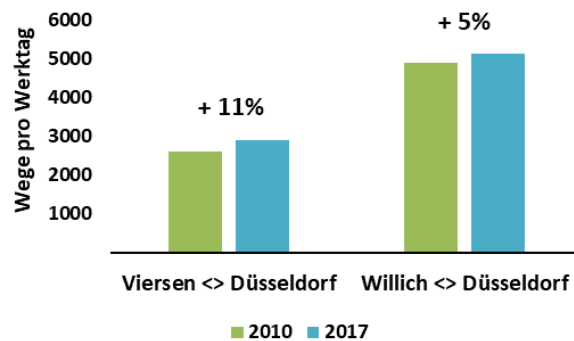
und Gewerbegebiete entlang der Strecke oder auch Erreichbarkeiten wichtiger Ziele insbesondere im Stadtgebiet Düsseldorf.

Dazu wird die Studie vorhandenen Untersuchungen aufgreifen und eigene aktuelle Potenzial- und Erreichbarkeitsanalysen einschließen. Die Studie leistet ausdrücklich keine Fortschreibung der bereits erstellten Machbarkeitsuntersuchungen und Standardisierten Bewertungen. Auch bleibt eine abschließende Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange (zum Beispiel Lärmentwicklung, Natur und Landschaft) dem förmlichen Planverfahren vorbehalten.

2 Mobilitätstrends

Die beabsichtigte Verlängerung der S28 steht im Einklang mit verschiedenen Trends, die aktuell das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung prägen.

Entwicklung des Pendleraufkommen im Berufsverkehr zwischen 2010 und 2017



Darstellung berücksichtigt alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Mobilitätsnachfrage steigt

Immer mehr Menschen wohnen und leben nicht in der Stadt, in der sie auch arbeiten. Bereits im Jahr 2015 ermittelte das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, dass für rund 60% aller Arbeitnehmer der Wohnort nicht der Arbeitsort ist. Im Jahr 2000 waren es noch 53%. Vor Ort zeigt sich dieser Trend zum

Beispiel darin, dass rund 2/3 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Düsseldorf in einer anderen Kommune wohnen. Die aktuellen Preissteigerungen am Wohnungsmarkt in den Oberzentren werden diesen Trend weiter verstärken. Hierdurch ergibt sich eine zunehmende Bedeutung des Pendlerverkehrs. Auch die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung von Berufspendlern nimmt zu: von 14,6 Kilometern im Jahr 2000 auf 16,8 Kilometer im Jahr 2015 (plus 15%).

Teilen statt besitzen

Die repräsentative Befragung „Mobilität in Deutschland 2017“ des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zeigt, dass das Auto nach wie vor die Mobilität in unserem Alltag prägt. Damit verbunden sind Herausforderungen in den Städten wie Schadstoffemissionen, Staus und Platzkonkurrenz beim Parken. Veränderungen im Mobilitätsverhalten lassen sich aber erkennen. Vor allem in städtischen Regionen mit guten Bahn- und Busangeboten zeichnet sich ein Wandel ab. Hier ist die Nutzung von Verkehrsmitteln wichtiger als der Besitz. Von diesem Trend können die Verkehrsträger Bahn und Bus in besonderem Maße profitieren.

Intermodal und elektrisch unterwegs

Der Bedeutungsgewinn von Bahn und Bus wird sich auch auf die Nutzung des Fahrrads im Alltag auswirken. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geht in der Stadt-/Umland-Mobilität durch die Kombination von Fahrrad mit Bahn und Bus von weiteren Verlagerungspotenzialen aus. Ein wichtiger Baustein ist dabei die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern. Sie ermöglichen, weitere Entfernungen unabhängig von der Topografie zu einem Bahnhof zurückzulegen. Dieser Trend, Fahrrad und Zug in der alltäglichen Mobilität zu verknüpfen, ist im Kreis Viersen bereits etabliert. Dies zeigt zum Beispiel die Nachfrage an Radabstellmöglichkeiten an größeren Bahnhöfen wie Viersen aber auch an kleinen Haltepunkten wie Anrath.

Klimaschutz

Das Bewusstsein für den Klimaschutz und eine allgemein nachhaltigere Lebensweise umfasst auch den Aspekt der Mobilität. So gewinnt das Thema der alternativen Antriebe vor allem durch die Elektromobilität an Bedeutung. Ebenso werden durch die Europäische Union zunehmend strengere Umweltauflagen erlassen.

sen, welche Auswirkungen auf die Mobilität haben. Dies wurde etwa durch das Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020 des Bundesministeriums für Verkehrs und digitale Infrastruktur im Zusammenhang mit den überhöhten Stickoxid-Werten umgesetzt. Klimaschutz bedeutet dabei, Alternativen zum Auto zu fördern. So umfasste das Sofortprogramm die Erarbeitung von Green-City-Plänen, in denen die Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs, die Elektrifizierung des Verkehrs und der Radverkehr einzelne Themenfelder waren.

3 Mobilität in der Region

Die geplante Strecke der S28 würde die Städte Viersen, Willich, Neuss und Düsseldorf miteinander verbinden. Dies sind Städte mit starken Verkehrsverflechtungen. Dies zeigt auch die im Jahr 2016 für den Kreis Viersen erstellte Mobilitätsuntersuchung. So führen pro Tag rund 31.100 Wege der Einwohner des Kreises Viersen in die Landeshauptstadt Düsseldorf. Davon entfallen allein rund 10.200 Wege (33%) auf die Stadt Willich und 7.500 Wege (24%) auf die Stadt Viersen.

Düsseldorf ist dabei nicht nur ein Ziel im Berufsverkehr. Zwar entfällt der Hauptteil des Wegeaufkommens auf Berufs- und Dienstwege, jedoch stellt die Stadt Düsseldorf auch im Ausbildungs- und Freizeitverkehr ein wichtiges Ziel dar (je 10% aller Wege). Für Fahrten von/nach Düsseldorf wird derzeit vor allem das Auto genutzt. Hier liegt der Anteil bei der Stadt Viersen bei rund 70%, bei der Stadt Willich bei rund

85%. Dies verdeutlicht bereits, dass sich eine umsteigefreie Verbindung im Schienenverkehr – wie in Viersen über den RE 13 gegeben – positiv auf die Wahl des Verkehrsmittels hin zu Bahn/Bus auswirkt.

Autobahnen stark überlastet

Bisher bleibt jedoch die Bedeutung des Autos relativ hoch, was sich auf den Autobahnen der Region widerspiegelt. Von besonderer Bedeutung sind hier die A44 (Kreuz Neersen – Dreieck Ratingen Ost) und A52 (deutsch/niederländische Grenze – Kreuz Neersen – Düsseldorf Stadtzentrum). Bereits heute ist die Kapazität dieser Autobahnen ausgereizt. Staus und Stockungen bedeuten nicht nur Zeitverluste, sondern auch eine zusätzliche Belastung für Umwelt und Klima. So ergab eine Stichprobe im März 2019 pro Werktag (Montag bis Freitag) im Durchschnitt auf der Autobahn A44 rund 7,5 km Stau und auf der Autobahn A52 rund 4,3 km Stau. Diese Entwicklung führt gleichzeitig zu ei-

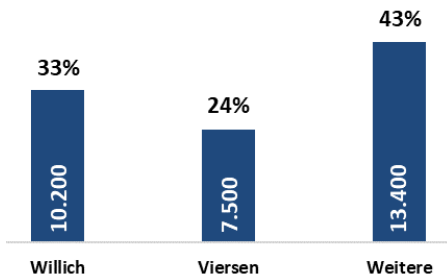
nem höheren Verkehrsaufkommen auf städtischen Ausweichstrecken wie der Landesstraße L29 in den Städten Viersen und Willich.

Eine Bereitschaft zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr und speziell auf die S28 lässt sich dabei bereits heute erkennen. So nutzen den P+R-Standort am aktuellen Endbahnhof der S28 Kaarster See vorrangig Menschen aus dem Kreis Viersen. Bei Stichproben im Mai 2019 hatten rund 70% der abgestellten Fahrzeuge die Kennung VIE oder KK (Kempen-Krefeld; im Kreis Viersen wieder verfügbar).

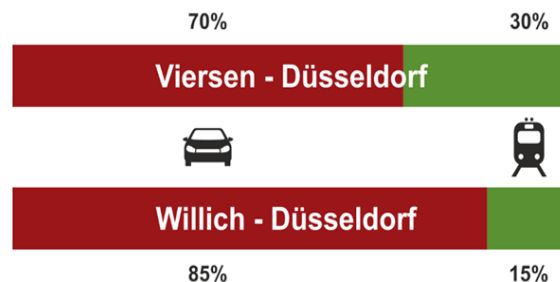
Pendlerverkehr wächst weiter

Das Wachstum der Stadt Düsseldorf wird zukünftig weitere Auswirkungen auf die Umlandkommunen haben. Bereits heute ist Wohnraum dort knapp und teuer. Demgegenüber stehen die Kommunen im Umland mit günstigeren Wohnangeboten. Diese Entwicklungen werden die Verkehrsbelastungen voraussichtlich weiter verstärken.

31.100-mal vom Kreis Viersen nach Düsseldorf
Wegeaufkommen 2016, montags bis freitags

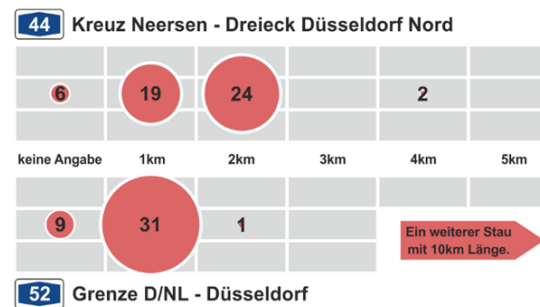


Modal-Split 2016



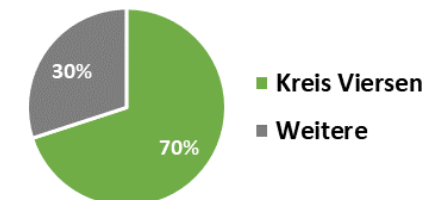
Stauhäufigkeit montags bis freitags

Stichprobe 11./12. KW 2019



P+R am Bahnhof Kaarster See

Stichprobe 07./09. Mai 2019



4 Das ist die Regiobahn

Die Regiobahn (kurz für: *Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann-Wuppertal mbH*) wurde im August 1992 gegründet. Gesellschafter sind die Landeshauptstadt Düsseldorf, die Stadt Kaarst, der Kreis Mettmann, der Rhein-Kreis Neuss sowie die Stadtwerke Neuss und Wuppertal. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Regiobahn die Bahnstrecken zwischen Kaarst und Neuss sowie Düsseldorf-Gerresheim und Dornap-Hahnenfurth (Stadt Wuppertal) von der Deutschen Bahn übernommen.

Zusammen mit den relevanten Akteuren entlang der Bahnstrecke wurde ein neues Ange-

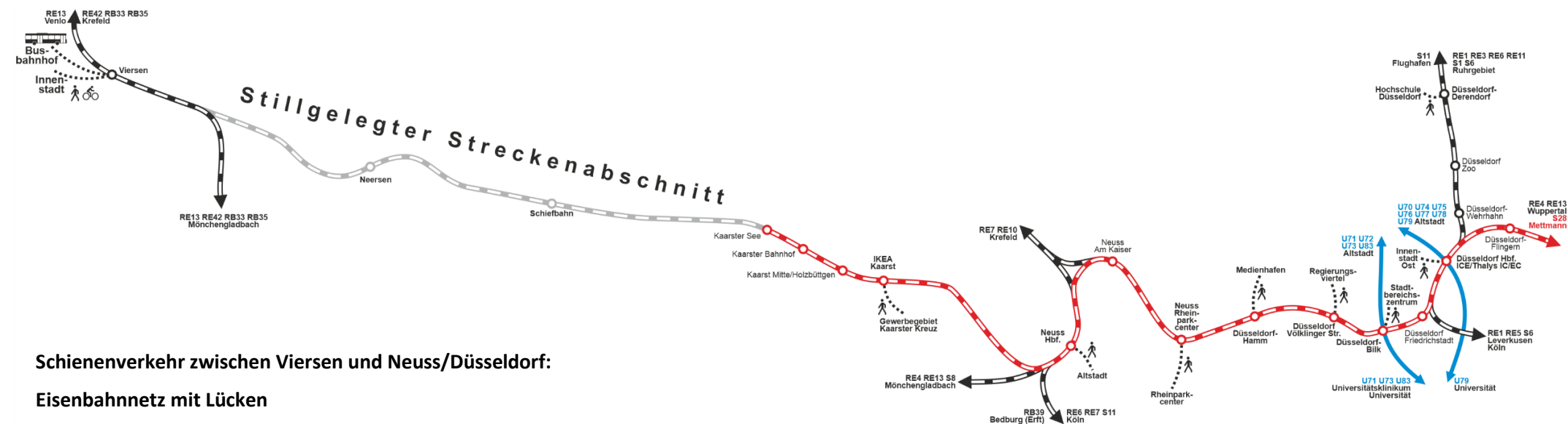
botskonzept entwickelt. Erstmals entstand zwischen den Städten Kaarst, Neuss, Düsseldorf, Erkrath und Mettmann eine durchgehende Nahverkehrsverbindung auf der Schiene. Dazu wurde gegenüber den sporadischen Fahrten vor dem Jahr 1992 auf dem westlichen Außenast (Neuss – Kaarst) sowie dem östlichen Außenast (Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann) ein durchgehender Taktfahrplan eingerichtet.

Dichter Takt, gute Erschließung

In den ersten Betriebsjahren erfolgte ein Stundentakt. Seit Mai 2000 verkehrt die S28 montags bis freitags tagsüber alle 20 Minuten, sonst alle 30 Minuten. Es werden alle Haltestellen entlang des Linienwegs bedient. Hierdurch

werden in den anliegenden Städten wichtige Ziele (zum Beispiel Medienhafen) angebunden und Umsteigemöglichkeiten (zum Beispiel Wehrhahnlinie) geschaffen.

Mit dem Hauptbahnhof Düsseldorf bindet die Regiobahn eine ganze Region an den Nahverkehr in Richtung Ruhrgebiet und Rheinland an. Hinzu kommen Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr.



Schienenverkehr zwischen Viersen und Neuss/Düsseldorf:

Eisenbahnnetz mit Lücken

5 Chronologie der Westverlängerung

5.1 Erste Studien und Analysen

In den Jahren 2009 und 2010 wurde in Interreg-Projekten untersucht, ob es möglich ist, die Regiobahn über den Kreis Viersen bis in die niederländische Stadt Venlo zu führen.

Hierzu wurde eine Verlängerung von der aktuellen Endhaltestelle Kaarster See über den Bahnhof Viersen bis zum Bahnhof Venlo mit

verschiedenen Betriebskonzepten untersucht. In allen Varianten war die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen den Städten Kaarst und Viersen vorgesehen.

Dies umfasste stets auch die Wiedereinrichtung von zwei Bahnhöfen in der Stadt Willich im Ortsteil Schiefbahn (an der Stadtgrenze zur Stadt Korschenbroich) und im Ortsteil Neersen (an der Stadtgrenze zur Stadt Mönchengladbach). Zwischen den Städten Viersen und Venlo war die Nutzung der bestehenden Strecke vorgesehen. Diese umfasste in der Stadt Viersen

die Bahnhöfe Viersen, Dülken und Boisheim sowie in der Stadt Nettetal die Bahnhöfe Breyell und Kaldenkirchen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden in der *Machbarkeitsstudie Regiobahn* zusammengestellt. Darin wurde auch nachgewiesen, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen den Städten Kaarst und Viersen einschließlich der Bahnhöfe Willich-Schiefbahn und Willich-Neersen technisch machbar ist.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Variante 1: Umstieg in Viersen auf Linie RE13

Das bereits heute bestehende Angebot auf der Linie RE13 im Stundentakt zwischen den Städten Venlo, Viersen, Mönchengladbach, Düsseldorf und weiter über Wuppertal nach Hamm bleibt unverändert. Das aktuelle Bedienungsangebot auf der S28 aus 20- und 30-Minutentakten wird auf die Streckenverlängerung bis zum Bahnhof Viersen übertragen. Zwischen beiden Linien RE13 und S28 bestünde am Bahnhof Viersen eine Umsteigemöglichkeit.

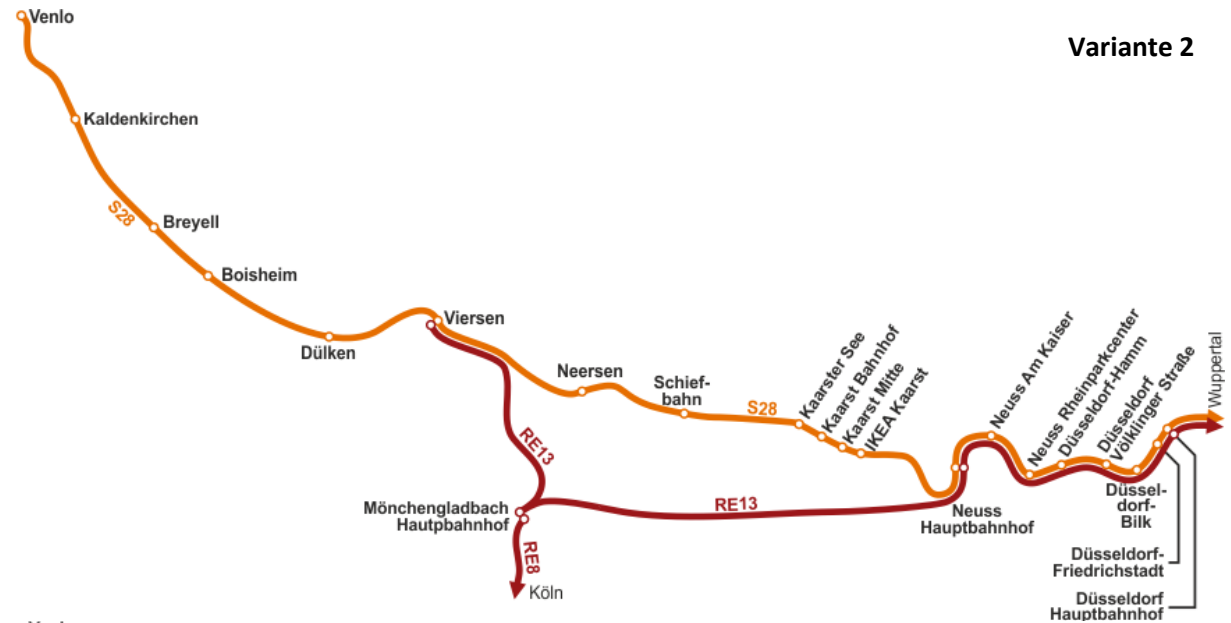


Variante 2: S28 bis Venlo

Die S28 wird im bestehenden 20- bis 30-Minutentakt bis zum Bahnhof Viersen verlängert. Eine Fahrt pro Stunde führt weiter bis zum Bahnhof Venlo und bedient auch die Zwischenbahnhöfe Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen. Dafür endet die Linie RE13 im bestehenden Stundentakt von/nach Düsseldorf am Bahnhof Viersen. Dort besteht zwischen beiden Linien eine Umsteigemöglichkeit.

Variante 3: Neuer RE28 und Verlängerung RE8

Die Linie RE13 endet im bestehenden Stundentakt bereits am Hauptbahnhof Mönchengladbach. Die ebenfalls stündlich verkehrende Linie RE8 von/nach Köln wird im Stundentakt bis Venlo verlängert. Zwischenhalte erfolgen nur an den Bahnhöfen Viersen und Breyell. Die S28 wird im bestehenden 20- bis 30-Minutentakt bis Viersen verlängert. Zusätzlich wird eine Linie RE28 zwischen den Städten Düsseldorf und Venlo im Stundentakt eingerichtet. Diese Linie bedient zwischen den Städten Viersen und Venlo alle Zwischenbahnhöfe. Zwischen den Städten Düsseldorf und Viersen sind als Zwischenbahnhöfe Neuss Hauptbahnhof, Kaarst Mitte und Willich-Schiefbahn vorgesehen.



Variante 2



Variante 3

Variantenvergleich:

Bessere Taktung für Viersen, Zeitvorteile für Willich

Alle drei Varianten haben für die Stadt **Viersen** zwar Vorteile hinsichtlich der Taktung, jedoch keine größeren Auswirkungen auf die Reisezeit zwischen Venlo, Viersen und Düsseldorf. Kleine Verbesserungen ergeben sich nur bei einer umsteigefreien Verbindung der S28 (Varianten 2 und 3). Bei der Variante 1 bleibt die Reisezeit nahezu unverändert.

Die Stadt **Willich** würde von deutlich schnelleren Reisezeiten bei allen drei Varianten profitieren. Hier entstünden mit der Reaktivierung der Bahnhöfe Willich-Neersen und Willich-Schiefbahn eine attraktive Verbindung in die Städte Viersen, Neuss und Düsseldorf.

Kräftiger Fahrgastzuwachs

Zusätzlich zu den Fahrzeiten wurden in der Machbarkeitsstudie die Fahrgastpotenziale abgeschätzt. Grundlage war ein Verkehrsmodell, bei dem das Potenzial für die Linien S28 und RE28 für den gesamten Linienverlauf abgeschätzt wurde. Bei der Linie RE13 wurde der Streckenabschnitt zwischen den Städten Venlo und Düsseldorf berücksichtigt. Zum Vergleich

wurde eine Variante 0 mit dem Status Quo im Jahr 2020 berechnet.

Bei allen drei Varianten nimmt die Anzahl der Fahrgäste gegenüber der Variante 0 (Status Quo im Jahr 2020) zu. Die Varianten 1 und 2 erzielen die gleichen Zuwachsraten bei den Fahrgastzahlen. Die Variante 3 wäre auf die Fahrgastpotenziale bezogen die attraktivste Lösung. Hier läge das Fahrgastaufkommen an einem normalen Werktag bei etwa 45.700 Personen. Gegenüber der Variante 0 (Status Quo im Jahr 2020) entspräche dies einer Zunahme von 61%.

Intermodalität erschließt weitere Potenziale

Nach Einschätzung der Machbarkeitsstudie entstehen durch weitere Maßnahmen im Umfeld der Bahnstrecke zusätzliche Fahrgastpotenziale. Dies umfasst zum Beispiel die Einrichtung von Parkmöglichkeiten für Autos (P+R) und Fahrräder (B+R) an jedem Bahnhof. Hierzu sind auch die bestehenden Radwegerouten zur Anbindung der Bahnhöfe zu entwickeln.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie waren Grundlage für den weiteren Planungs- und Diskussionsprozess.

5.2 Verlängerung bis Viersen

Angesichts der fehlenden Zweigleisigkeit auf dem Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Dülken und Kaldenkirchen und eines möglichen Konflikts mit einer schnellen Personenverkehrsverbindung zwischen Eindhoven und Düsseldorf (vgl. Kapitel 5.3), hat der Kreis Viersen eine Variante der Machbarkeitsstudie als regionalen Kompromiss aufgegriffen: Dieser sieht die Verlängerung der Regiobahn nur bis Viersen im aktuellen Takt und unter Beibehaltung der Linie RE13 vor. Hierzu wurde im Jahr 2011 eine Kosten-Nutzen-Untersuchung durchgeführt, die im Jahr 2015 aktualisiert wurde.

Die aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2015 unterscheidet die Variante 1 in zwei Untervarianten:

- 1a Verlängerung mit Dieseltriebwagen
- 1b Verlängerung mit Elektrotriebwagen

Für die weitere Bewertung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens wurden fünf Teilindikatoren untersucht.

Gesamtkosten: Mehrkosten durch Oberleitung

Die Gesamtkosten 2015 ergeben sich aus den einmaligen Investitionskosten sowie den jährlichen Betriebskosten (Angaben in netto). Im Dieselbetrieb entstehen Investitionskosten von rund 60,4 Mio. Euro. Diese sind im Elektrobetrieb für die Einrichtung der Oberleitung höher und liegen bei rund 69,4 Mio. Euro. Ebenso liegen die jährlichen Unterhaltskosten bei einem Elektrobetrieb mit 1,4 Mio. Euro etwas höher als bei einem Dieselbetrieb (1,2 Mio. Euro).

Gesteigerte Nachfrage

Das Verlagerungspotenzial ist eine Abschätzung, wie viele Fahrgäste durch die Verlängerung bis zum Bahnhof Viersen gewonnen werden können. Dieses Verlagerungspotenzial ist dabei unabhängig von beiden Varianten gleich. Im Regelverkehr der S28 an einem Werktag montags bis freitags könnten 3.020 Fahrten vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr verlagert werden. Hinzu kämen weitere 910 Fahrten, welche überhaupt erst durch die Reaktivierung erfolgen würden (induzierte Fahrten). Hierdurch werden pro Tag rund 76.000 km Autofahrten eingespart.

Geringere Reisezeiten

Die Verringerung der Reisezeiten trägt in erheblichem Maße zum Verlagerungspotenzial bei. Hierbei wurde in der Mobilität zwischen Jugendlichen und Erwachsenen unterschieden. Insgesamt ließen sich etwa 212.000 Stunden pro Jahr einsparen. Dies entspricht einem positivem Reisezeitnutzen von rund 1,5 Mio. Euro pro Jahr unabhängig von den beiden Varianten.

Betriebskostensparnis

Mit einer Verlagerung von Autofahrten auf die S28 ergibt sich volkswirtschaftlich eine Reduzierung der autobezogenen Betriebskosten. Unter der Annahme, dass für das Auto Betriebskosten in Höhe von knapp 0,30 Euro je Fahrzeug-km anfallen, lassen sich insgesamt knapp 5 Mio. Euro Betriebskosten im Jahr einsparen.

Klimaschutz: Klares Plus beim Elektrobetrieb

Die Bewertung des Klimaschutzes umfasst die Verlagerung von Autofahrten auf die S28 und die Antriebsart der Züge. Die Einsparpotenziale bei der Verlagerung von Autofahrten sind zunächst unabhängig von der Antriebsart der Züge. Hier ließen sich unabhängig von den beiden Varianten rund 4,1 Mio. Tonnen CO₂ pro

Jahr einsparen. Hingegen würden beim Dieselbetrieb die Emissionskosten um rund 26.000 Euro pro Jahr zunehmen. Beim Einsatz von elektrischen Zügen ließen sich die Emissionskosten deutlich um rund 72.000 Euro pro Jahr senken. Der Einsatz elektrischer Züge ist auf der Bestandsstrecke bereits in Umsetzung und auch für die Westverlängerung vorgesehen.

Volkswirtschaftlich sinnvoll

Die Gesamtschau aller anfallenden Kosten sowie des monetarisierten Nutzens erfolgt über einen Nutzen-Kosten-Wert. Für die Verlängerung der Regiobahn bis Viersen wurde ein Nutzen-Kosten-Wert von 1,25 (Dieselbetrieb) und 1,22 (Elektrobetrieb) ermittelt. Damit ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen klar nachgewiesen, da der Wert deutlich über dem Grenzwert von eins liegt. Dieser Bewertung aus dem Jahr 2015 lagen jedoch Kostenansätze zugrunde, die fortlaufend zu aktualisieren ist. Eine angepasste Nutzen-Kosten-Untersuchung ist bei konkretem Planungsbeginn beizubringen.

5.3 Schnelle Verbindung

Eindhoven – Düsseldorf:

Keine Konkurrenz

Bereits seit einigen Jahren tauschen sich die Verkehrsministerien des Landes Nordrhein-Westfalen und der Niederlande, die Provinzen Limburg und Nordbrabant sowie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu einer schnellen, grenzüberschreitenden Personenverkehrsverbindung zwischen Düsseldorf und Eindhoven aus. Dafür haben alle Beteiligten im Jahr 2019 eine Kooperationsvereinbarung zur Umsetzung und Finanzierung dieser grenzüberschreitenden Verbindung abgeschlossen. Ziel ist eine Realisierung im Jahr 2025. Hierfür soll die Trasse über Venlo, Viersen und Mönchengladbach genutzt werden. Die Diskussion basiert unter anderem auf den Ergebnissen des Interreg IVB-Projekts RoCK (Region of Connected Knowledge), in dessen Rahmen verschiedene Betriebskonzepte (2010) sowie der Infrastrukturbedarf im Abschnitt Kaldenkirchen - Viersen - Mönchengladbach (2012) überprüft wurden.

Wie bereits dargelegt, sehen die Planungen zur S28 ausschließlich die Verlängerung bis Viersen vor. Eine weitergehende grenzüberschreitende

Verbindung bis Venlo wird hingegen nicht verfolgt. Insofern gibt es nur unmittelbar südlich des Bahnhofs Viersen einen (mehrgleisigen) Streckenabschnitt, der sowohl von der S28 als auch von der schnellen Verbindung Eindhoven – Düsseldorf genutzt würde. Infrastrukturelle Konflikte sind daher ausgeschlossen.

Auch hinsichtlich des Angebots sind keine Konflikte zu erwarten, da die Verbindung Eindhoven – Düsseldorf eine Fernverkehrsverbindung ist und die hier relevante Nachfrage bedient. Hingegen dient die Westverlängerung der S28 bis zum Bahnhof Viersen der Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Hier liegt der Schwerpunkt auf einer guten Erschließung des Nahbereichs in den Städten Viersen, Mönchengladbach, Willich, Kaarst, Neuss und Düsseldorf. Insofern ist die Westverlängerung sogar ein ergänzendes Angebot zur Fernverkehrsverbindung im Sinne eines Zubringers.

5.4 Aktueller Diskussions- und Planungsstand

Die dargestellten Untersuchungsergebnisse haben die Akteure im Kreis Viersen in ihrer Position bestätigt, dass die Verlängerung der S28





ein zentraler Baustein für das Mobilitätsangebot im Kreis, aber auch für die gesamte Region des linken Niederrheins ist. Bereits im Jahr 2013 konnte der Kreis in der Initiative Metropolregion Rheinland einen regionalen Konsens für das Projekt vereinbaren. Zur Verfestigung dieses Konsenses wurde ab 2014 versucht, eine gemeinsame Absichtserklärung mit allen relevanten Akteuren (Stadt Düsseldorf, Stadt Mönchengladbach, Kreis Mettmann, Kreis Viersen, Rhein-Kreis Neuss, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Regiobahn) aufzusetzen. Bis auf die Stadt Mönchengladbach haben alle genannten Partner dieser Absichtserklärung im Jahr 2015 zugestimmt.

Parallel zu diesem Prozess wurde die Verlängerung der S28 vom Kreis Viersen und vielen weiteren Akteuren für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldet.

Ebenso ist das Projekt in den relevanten Nahverkehrsplänen enthalten. Im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers für den Nahverkehr auf der Schiene (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) ist die Verlängerung Bestandteil des Zielnetzes 2020 bis 2030+ für den Bereich Niederrhein. Auch der lokale Nahverkehrsplan des Kreises Viersen verweist auf dieses Projekt (Baustein

im Bereich Infrastrukturbedarf). Ebenso ist die Maßnahme nachrichtlich in den Nahverkehrsplänen der Landeshauptstadt Düsseldorf und des Rhein-Kreises Neuss enthalten.

Der Trassenverlauf von Kaarst bis nach Viersen ist noch immer eisenbahnrechtlich gewidmet und auch im Regionalplan Düsseldorf entsprechend gesichert.

Eine von der Bundesregierung beauftragte Studie im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie zu Kosten und Potenzialen der Treibhausgasmindeung bei der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken belegt, dass die Reaktivierung der S28 von Kaarst bis Viersen aus Umweltsicht sehr sinnvoll ist. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat 2019 eine Liste mit 186 Strecken zusammengestellt, die sich potenziell reaktivieren ließen. Darin taucht die Westverlängerung der Regiobahn mit der Einstufung „dringliche Priorität“ auf. Als Gründe werden die Erschließung neuer Fahrgastpotenziale sowie die Einrichtung einer bisher fehlenden Relation im Nahverkehr auf der Schiene zwischen aufkommensstarken Räumen benannt.

6 Aktuelle Projekte: Investitionen in die Infrastruktur

Die Attraktivität der S28 wird derzeit durch verschiedene infrastrukturelle Maßnahmen gesteigert, die das Angebot einerseits erweitern sowie andererseits zuverlässiger und umweltfreundlicher gestalten.

Ostverlängerung bis Wuppertal

Die S28 endet aktuell im Osten am Bahnhof Mettmann Stadtwald. Jedoch laufen derzeit die Bauarbeiten zur Verlängerung bis zum Hauptbahnhof Wuppertal. Die Aufnahme des Betriebs ist für Ende 2020 vorgesehen.

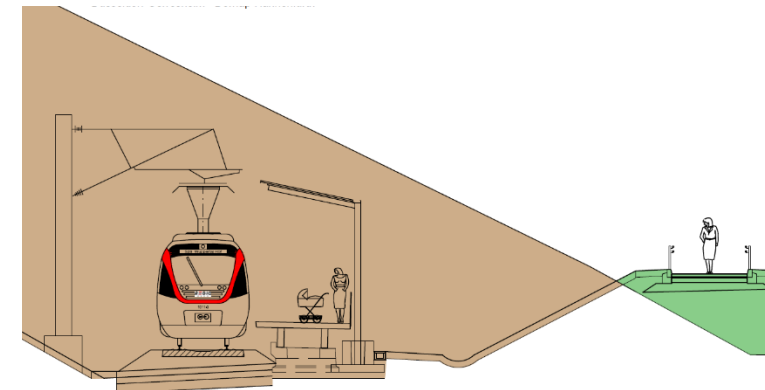
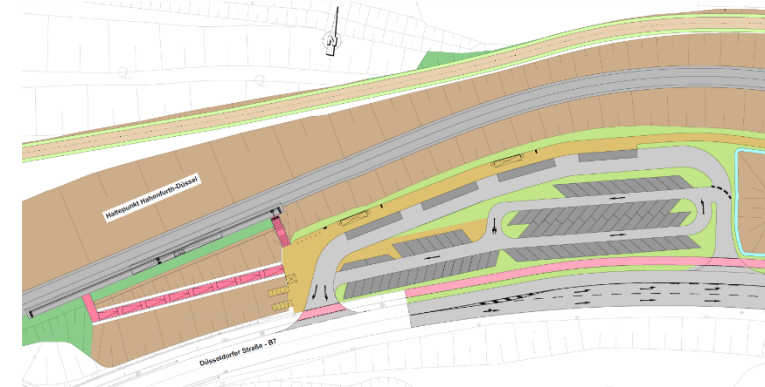
Hierzu wird der stillgelegte Streckenabschnitt zwischen dem aktuellen Endbahnhof Mettmann Stadtwald und dem Wuppertaler Stadtteil Hahnenfurth für den Personenverkehr reaktiviert und zweigleisig ausgebaut. Im Stadtteil Hahnenfurth beginnt ein neuer, ebenfalls teilweise zweigleisiger Streckenabschnitt, um einen Anschluss an die Bahnstrecke zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Essen herzustellen. Auf dem weiteren Verlauf wird die S28 parallel zur Linie S9 bis zum Hauptbahnhof Wuppertal verkehren.

Mit der Ostverlängerung wird nicht nur ein weiteres Oberzentrum erschlossen. Auch für die überwiegend ländlichen Gebiete zwischen den Städten Düsseldorf und Wuppertal entsteht durch den 20- bis 30-Minutentakt eine attraktive Alternative zum Auto.

Mit der Ostverlängerung werden alle Bahnhöfe entlang des Linienwegs bedient. Damit ergibt sich durch die Anbindung an den Nahverkehr nicht nur für das Stadtzentrum Wuppertal eine Attraktivierung für die Bereiche Arbeit, Einkauf und Freizeit - ebenso profitiert das gesamte westliche Stadtgebiet entlang der Wupper.

Elektrifizierung der gesamten Strecke

Bisher erfolgt das gesamte Angebot auf der S28 durch Dieseltriebwagen. Eine Oberleitung besteht derzeit nur auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Hauptbahnhof Neuss und dem Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim. Aktuell ist jedoch die vollständige Elektrifizierung der S28 vorgesehen. Damit verbunden ist eine Erneuerung der Fahrzeugflotte mit Umstellung auf Elektrotriebwagen. Elektrotriebwagen haben stets eine Kapazität von 400 Fahrgästen, Dieselwagen in Einfach-Traktion hingegen nur eine Kapazität von 200 Fahrgästen.



Damit wird ein weiterer wichtiger Schritt hin zu einem schadstoffarmen und klimafreundlichen Angebot geschaffen. Ebenso werden die neuen Elektrotriebwagen die neuesten technischen Anforderungen erfüllen, sodass auch Lärmemissionen gegenüber den aktuellen Dieseltriebwagen verringert werden können.

Zweigleisiger Ausbau Kaarst – Neuss

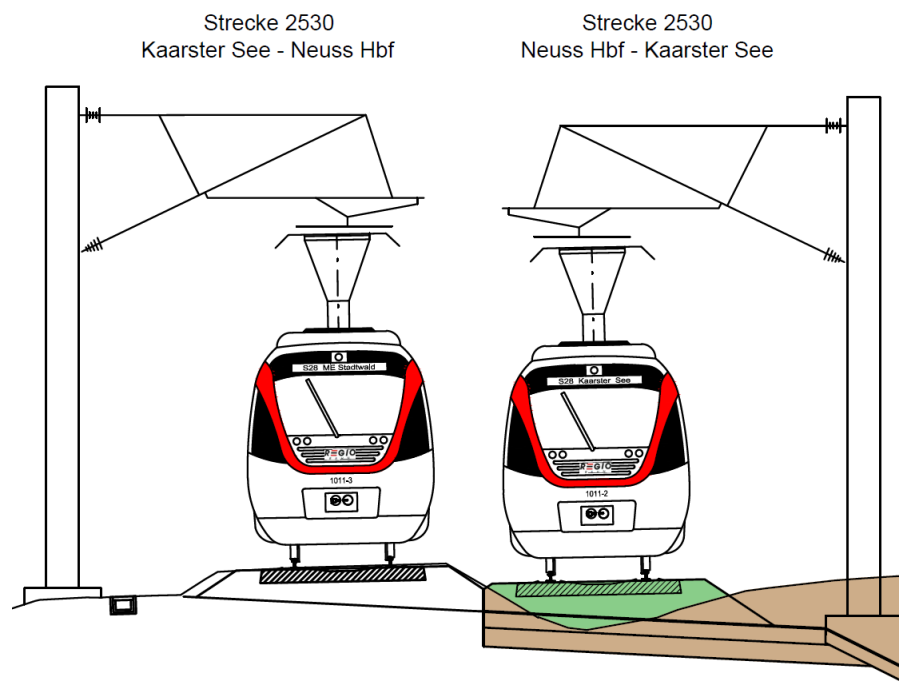
Bisher sind nur Teile des Streckenverlaufs der S28 zweigleisig ausgebaut. Ein weiterer zweigleisiger Ausbau ist jedoch sinnvoll, um ein qualitativ hochwertiges Nahverkehrsangebot sicherzustellen. Kommt es beispielsweise zu Verspätungen, so besteht die Gefahr, dass sich an eingleisigen Streckenabschnitten diese Verspätungen auf Züge der Gegenfahrtrichtung übertragen. Der zweigleisige Ausbau ist für den Bereich zwischen dem Bahnhof IKEA Kaarst und dem Anschluss an die Bahnstrecke zwischen den Städten Neuss und Mönchengladbach in der Umsetzung. Mit diesem Projekt wird parallel auch die Einrichtung eines weiteren Bahnhofs zur Erschließung des Neusser Stadtteils Furth-Mitte mit dem Johanna-Etienne-Krankenhaus (Morgensternsheide) diskutiert.

Ausbau Bahnhof Düsseldorf-Bilk

Der Bahnhof Bilk ist im Stadtgebiet Düsseldorf ein wichtiger Verknüpfungspunkt für die innerörtliche Erschließung unter anderem des Düsseldorfer Stadtzentrums sowie der südlichen Stadtteile (insbesondere Universität und Uni-Klinikum). Er wird von der S28 bereits bedient. Andere Linien – unter anderem auch der RE 13 auf der Strecke Viersen-Mönchengladbach-Neuss-Düsseldorf – fahren den Bahnhof-Bilk aufgrund von infrastrukturellen Engpässen bislang nicht an. Anfang 2019 hat die DB-Netz die Hauptarbeiten zum Ausbau des Bahnhofs zu einem Regionalhalt begonnen. Die voraussichtliche Bauzeit beträgt zwei Jahre. Dies wird es unter anderem dem RE 13 ermöglichen, auf der Strecke zwischen den Hauptbahnhöfen Neuss und Düsseldorf in Bilk zu halten.

Hierdurch verbessert sich zumindest vom Bahnhof Viersen aus die Reisezeit zu verschiedenen Zielen im Düsseldorfer Stadtgebiet mit dem RE13. Jedoch wird es sich hierbei auch künftig um ein 60-Minuten-Takt-Angebot handeln. Hingegen verkehrt die Regiobahn - ebenfalls mit Halt in Bilk - im 20-Minuten- bzw. 30-Minuten-Takt.

Investitionen in die Infrastruktur: Der Abschnitt zwischen Neuss Hbf. und Kaarster See



7 Erfolg in Zahlen

7.1 Zuverlässiges Angebot

Im Korridor zwischen den Städten Viersen und Düsseldorf verkehren bereits mehrere Bahnlinien im Nahverkehr. Dies umfasst vor allem Fahrten über die Hauptbahnhöfe Mönchengladbach, Neuss und Krefeld. Die Attraktivität dieser Verbindungen ist dabei eng mit der Zuverlässigkeit des Angebots verbunden. Diese lässt sich aus den Kriterien Pünktlichkeit (Verspätung maximal vier Minuten) und dem Anteil der nicht vorhersehbaren Fahrtausfälle ableiten. Dies gilt für den Korridor zwischen den

Städten Viersen und Düsseldorf umso mehr, da die meisten Bahnlinien nur stündlich verkehren und sich nicht zu einem einheitlichen Takt verdichten (Linie RE4, Linie RE13, Linie RE42 (bis 12/2016 als Linie RE11 zwischen den Städten Mönchengladbach, Viersen und Krefeld), Linie RB33 und Linie RB35 (seit 12/2016).

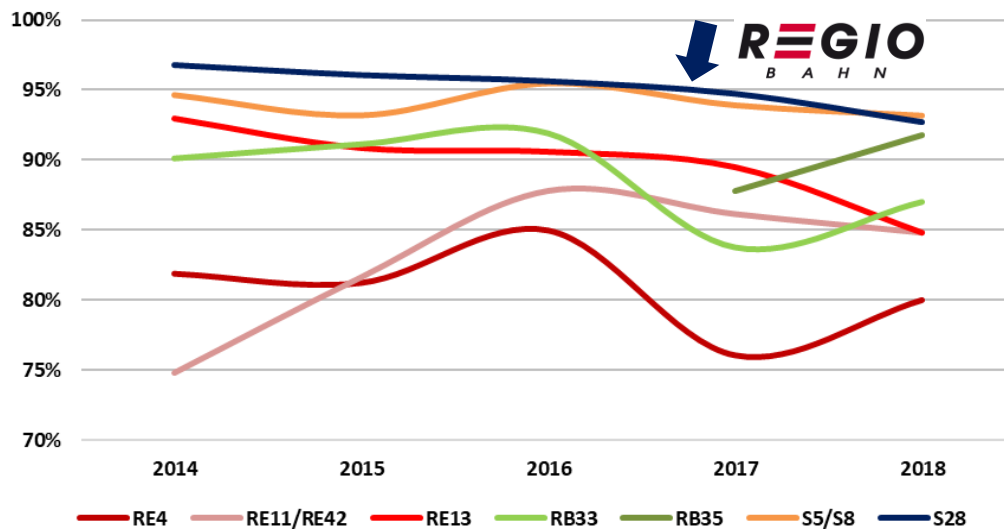
S28 liegt bei Pünktlichkeit vorn

Sowohl bei der Pünktlichkeits- als auch der Ausfallquote liegt die S28 im Vergleich zu den weiteren Bahnlinien im Korridor zwischen den Städten Viersen und Düsseldorf vorne (Betrachtungszeitraum 2014 bis 2018).

Die Verlängerung der S28 zwischen den Bahnhöfen Kaarster See und Viersen erfolgt überwiegend auf einer stillgelegten Bahnstrecke. Mit einer Reaktivierung kann die S28 damit unabhängig von Störungen anderer Bahnlinien verkehren. Es ist daher davon auszugehen, dass die Verlängerung der S28 keine negativen Einflüsse auf die sehr guten Werte bei der Pünktlichkeit und beim Ausfall von Fahrten haben wird. Auch was Sicherheit, Sauberkeit und Zustand der Fahrzeuge betrifft, schneidet die S28 weit überdurchschnittlich ab, wie die jährlichen Qualitätsberichte des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr belegen.

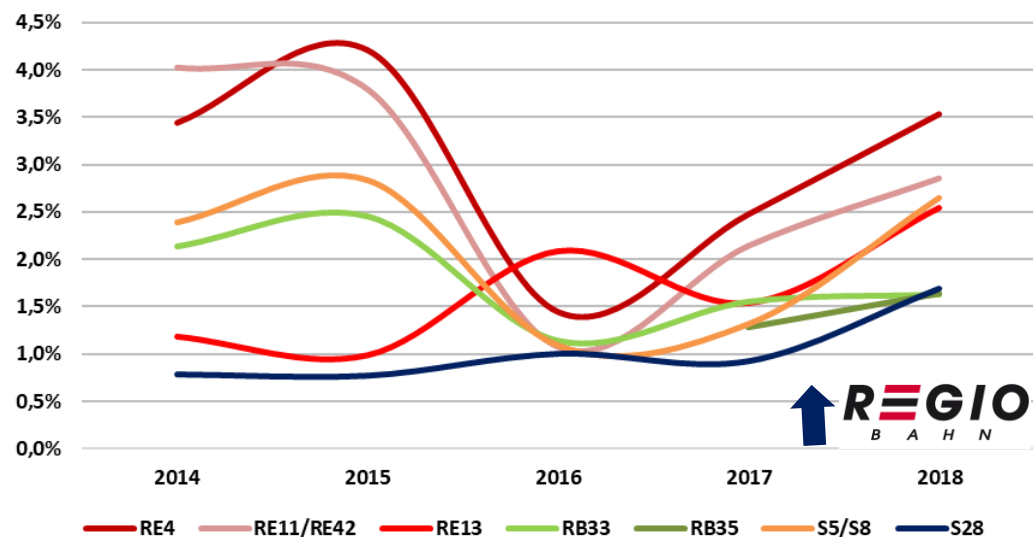
Pünktlichkeitsquote

Anteil der pünktlichen Fahrten (maximal vier Minuten Verspätung) je Linie im Vergleich mit weiteren Linien im Korridor zwischen Viersen und Düsseldorf



Ausfallquote

Anteil der nicht vorhersehbaren Ausfälle von Fahrten gegenüber allen Fahrten der jeweiligen Bahnlinie

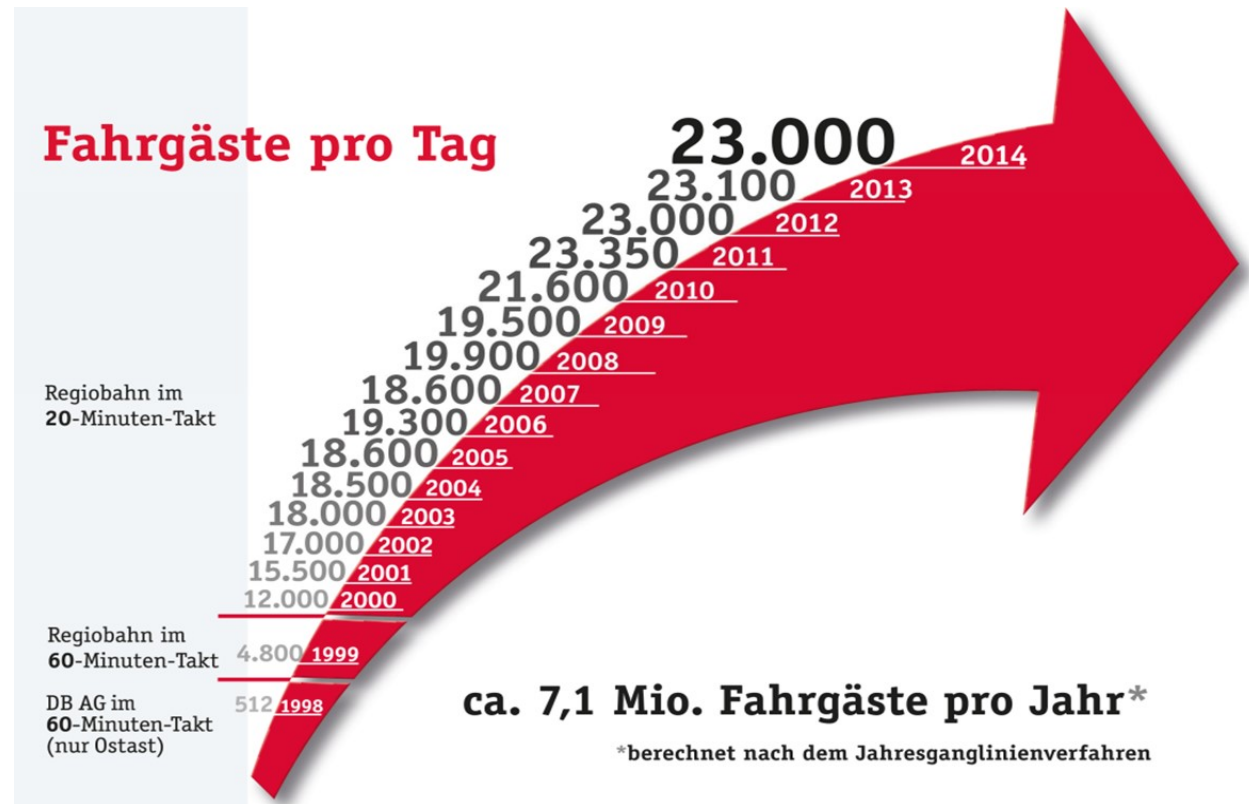


7.2 Entwicklung der Nachfrage:

Kräftiger Anstieg

Der Erfolg der Regiobahn ergibt sich nicht nur aus der hohen Zuverlässigkeit des Angebots mit einer hohen Pünktlichkeits- und geringen Zugausfallquote (vgl. Kapitel 7.1). Ebenso wichtig ist das dichte Bedienungsangebot. Mit der Erweiterung des 60-Minutentakts auf einen 20- bis 30-Minutentakt im Jahr 2000 ist auch die Nachfrage deutlich auf 12.000 Fahrgäste pro Tag gestiegen. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 1999 einer Zunahme von rund 150%. Bis zum Jahr 2011 wurde ein Aufkommen von ca. 23.000 Fahrgästen pro Tag erreicht. Dies entspricht rund 7,1 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Anhand der Grafik ist erkennbar, dass sich auch nach Einrichtung des 20-Minuten-Takts die Fahrgastzahlen fortlaufend erhöht haben.

Dieser Wert ließ sich wegen der derzeit begrenzten Kapazitäten (unter anderem aufgrund der derzeit eingesetzten Dieseltriebwagen und fehlender Slots) nicht weiter steigern. Mit einer Umstellung auf Elektrotriebwagen und der Zuteilung weiterer Slots ließen sich die Fahrgastzahlen jedoch erhöhen.




Auch ein Vergleich des östlichen Streckenabschnittes, für den Fahrgastzahlen aus dem Jahr 1998 existieren, belegt den Erfolg des Angebotskonzepts S28. Das Jahr 1998 ist das letzte Betriebsjahr, bevor dieser Streckenabschnitt in die neue S28 integriert wurde. Bei einem nicht durchgehenden Stundentakt an Werktagen

nutzten rund 510 Fahrgäste die damalige Bahnlinie. Seit 2014 liegt die Nachfrage zwischen Mettmann und Düsseldorf bei rund 18.000 Fahrgästen pro Tag.

Bahnhof Willich-Schiefbahn Potenzieller Einzugsbereich

In der Karte wird der Einzugsbereich des neuen Bahnhofs Schiefbahn differenziert nach Wohn- und Arbeitsbereichen dargestellt. Grundlage ist eine Erreichbarkeitsanalyse für die verschiedenen Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Busverkehr und Auto). Ergänzend erfolgte eine qualitative Bewertung des Einzugsbereichs durch die Stadt Willich.

10-Minuten-Erreichbarkeit

-  zu Fuß
-  mit dem Fahrrad
-  mit dem Auto
-  mit dem Bus
-  Grenze der Erreichbarkeit nach Verkehrsmittel

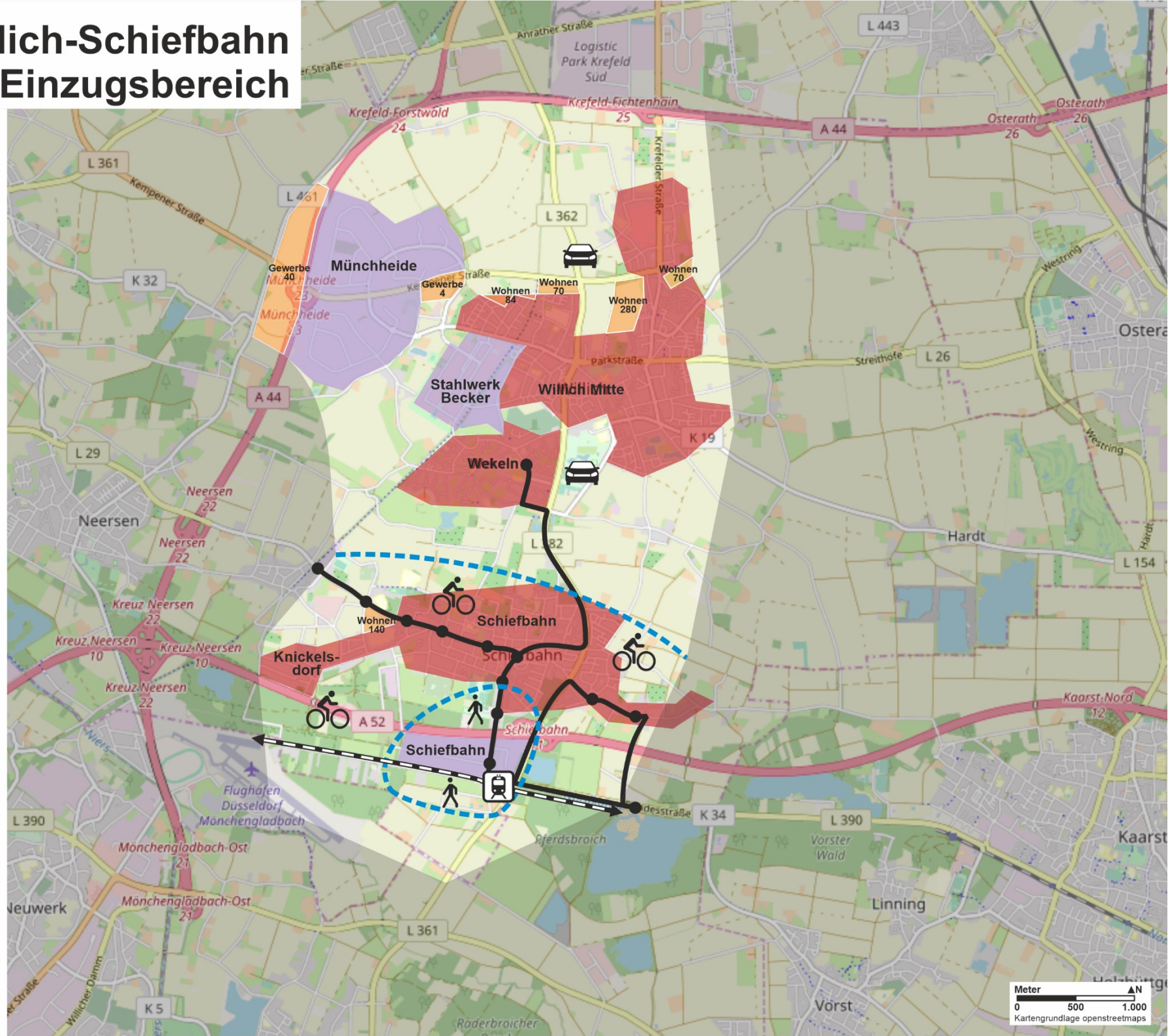
 Verlängerung S28

 Wohnen

 Arbeiten

 Entwicklungsflächen

Die Abschätzung der Entwicklungsflächen erfolgt für Wohnen (in Wohneinheiten) und Arbeit/ Gewerbe (in Hektar).



8 Potenziale neuer Bahnhöfe

Kern dieser Studie ist die Darstellung der verkehrlichen Potenziale der S28-Verlängerung. Hierzu werden in diesem Kapitel zunächst das Umfeld bzw. der Einzugsbereich der neuen Bahnhöfe entlang der Streckenverlängerung in den Blick genommen. Dabei werden die Potenziale und Lagevorteile in Bezug auf das siedlungsräumliche Umfeld (umfasst sowohl Wohnlagen als auch gewerbliche Standorte) bewertet. Auch die intermodalen Erreichbarkeiten der Bahnhöfe werden berücksichtigt.

8.1 Willich-Schiefbahn

Lagepotenzial

Der geplante Bahnhof liegt gemäß der Machbarkeitsstudie an der gemeinsamen Grenze der Städte Willich und Korschenbroich. Der exakte Standort ist noch abzustimmen. Im direkten Umfeld liegt das rund 33 Hektar große Industriegebiet Schiefbahn. Weiter nördlich in einer Entfernung von knapp 1,2 Kilometern liegt der Ortsteil Willich-Schiefbahn. Dies umfasst auch kleine Nebensiedlungen wie Knickelsdorf und Unterbruch. Einige Kilometer nördlich befinden sich die Ortslagen Alt-Willich und Wekeln.

Wohngebiete		2018
Alt-Willich		17.200 Einwohner
Schiefbahn		11.400 Einwohner
Wekeln		4.900 Einwohner
Arbeitsplatzschwerpunkte		2018
Münchheide		6.300 Beschäftigte
Schiefbahn		1.600 Beschäftigte
Stahlwerk Becker		1.200 Beschäftigte

Insgesamt leben im Einzugsbereich des Bahnhofs (Erreichbarkeit von 10 Minuten) 33.500 Menschen. Dies sind rund zwei Drittel aller Einwohner der Stadt Willich. Zusätzliche Bevölkerungspotenziale werden sich in den kommenden Jahren durch weitere Siedlungsentwicklungen ergeben. Dies umfasst unter anderem ein Neubaugebiet im bahnhofsnahen Ortsteil Schiefbahn mit rund 140 neuen Wohneinheiten. In Alt-Willich sind Entwicklungen mit rund 500 neuen Wohneinheiten geplant.

Ein weiteres Potenzial ergibt sich im Berufsverkehr durch mehrere Arbeitsplatzschwerpunkte. Das Gewerbegebiet Schiefbahn ist sogar fußläufig erreichbar. Hier arbeiten rund 1.600 Beschäftigte im unmittelbaren Umfeld

des Bahnhofs. Im weiteren Einzugsbereich liegen die Gewerbegebiete Stahlwerk Becker und Münchheide mit insgesamt 7500 Beschäftigten. Für das Gewerbegebiet Münchheide sind Erweiterungen geplant, die ein zusätzliches Potenzial für den neuen Bahnhof darstellen.

Intermodale Anbindungen

Neben der Analyse der Lagepotenziale lohnt auch ein Blick, inwiefern sich die übrigen Verkehrsträger an den Bahnhof Willich-Schiefbahn anbinden lassen.

Verknüpfung mit Buslinien

Im direkten Umfeld des potenziellen Standorts für den neuen Bahnhof Willich-Schiefbahn verkehren drei Buslinien: die Linien SB86, 036 und 094. Die nächstgelegene Haltestelle ist Schiefbahn Industriegebiet. Von dort wäre ein Fußweg von rund 300 Metern bis zu den Bahnsteigen erforderlich.

Die Linie SB86 verkehrt zwischen dem Kaarster See, Schiefbahn, Wekeln, Alt-Willich und dem Gewerbegebiet Münchheide. Zwischen Kaarster See und der Haltestelle Industriegebiet Schiefbahn wird keine weitere Haltestelle bedient. Daher wäre ein Verzicht auf diesen Abschnitt vorstellbar, wenn ein Umstieg am

neuen Bahnhof Willich-Schiefbahn realisiert wird. Die mögliche Zeitersparnis kann ggf. für eine Taktverdichtung genutzt werden.

Die Linie 036 verkehrt zwischen Alt-Willich, Schiefbahn, Neersen sowie der Stadt Mönchengladbach. Das Industriegebiet wird nur mit einzelnen Fahrten während der Hauptverkehrszeit bedient. Auch hier wäre eine direkte Einbindung des neuen Bahnhofs in den Linienweg vorstellbar.

Die Linie 094 verkehrt zwischen dem Kaarster See, Schiefbahn, Neersen und Viersen. Damit entspricht diese Linie ungefähr der Westverlängerung der S28. Die Linie 094 bietet im Vergleich eine bessere Erschließung, jedoch deutlich längere Fahrtzeiten. Bis auf wenige meist in nicht bewohnten Gebieten liegende Haltestellen werden alle weiteren Haltestellen auch von einer weiteren Buslinie bedient. Im Sinne eines wirtschaftlichen Bahn- und Busangebots wäre daher eine Neubewertung der Linie 094 erforderlich.

Im Zuge der Detailplanung zu diesem Bahnhof ist zu prüfen, welche Maßnahmen in der Infrastruktur sich für die relevanten Buslinien ergeben.

Verknüpfung mit dem Fahrrad: Erreichbarkeit verbessern

Wichtig für die Verknüpfung mit dem Fahrrad ist nicht nur die Vielfalt und Qualität der Abstellangebote. Ebenso muss der Bahnhof aus dem Straßennetz der Umgebung direkt und sicher erreichbar sein. Daher wäre eine Überprüfung und bei Bedarf eine Verbesserung der Qualität von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr sinnvoll:

- Korschenbroicher Straße (Richtung Willich und Wekeln)
- Linsellesstraße (Richtung Schiefbahn)

Ebenso ist der neue Bahnhof mit den bestehenden Radrouten im Umfeld (zum Beispiel Fietsallee am Nordkanal) zu vernetzen.

Verknüpfung mit dem Auto: Attraktiver P+R-Standort

Hinsichtlich der Verknüpfung mit dem Auto ist die Nähe des neuen Bahnhofs Willich-Schiefbahn zur Autobahn A52 hervorzuheben. Die Anschlussstelle Schiefbahn wäre nur wenige hundert Meter entfernt. Die A52 führt in das Stadtzentrum Düsseldorf. Der neue Bahnhof wäre damit auch ein attraktiver Standort für

P+R für Wege aus dem Umland in die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Die Situation am Bahnhof Willich-Schiefbahn ist vergleichbar mit der am Bahnhof Wattenscheid. Dieser liegt direkt an der A40-Anschlussstelle Bochum-Wattenscheid. Vom Bahnhof verkehren annähernd alle 20 Minuten Bahnlinien in die größeren Städte wie Dortmund, Bochum und Essen. Am Bahnhof stehen rund 300 Stellplätze für P+R zur Verfügung.

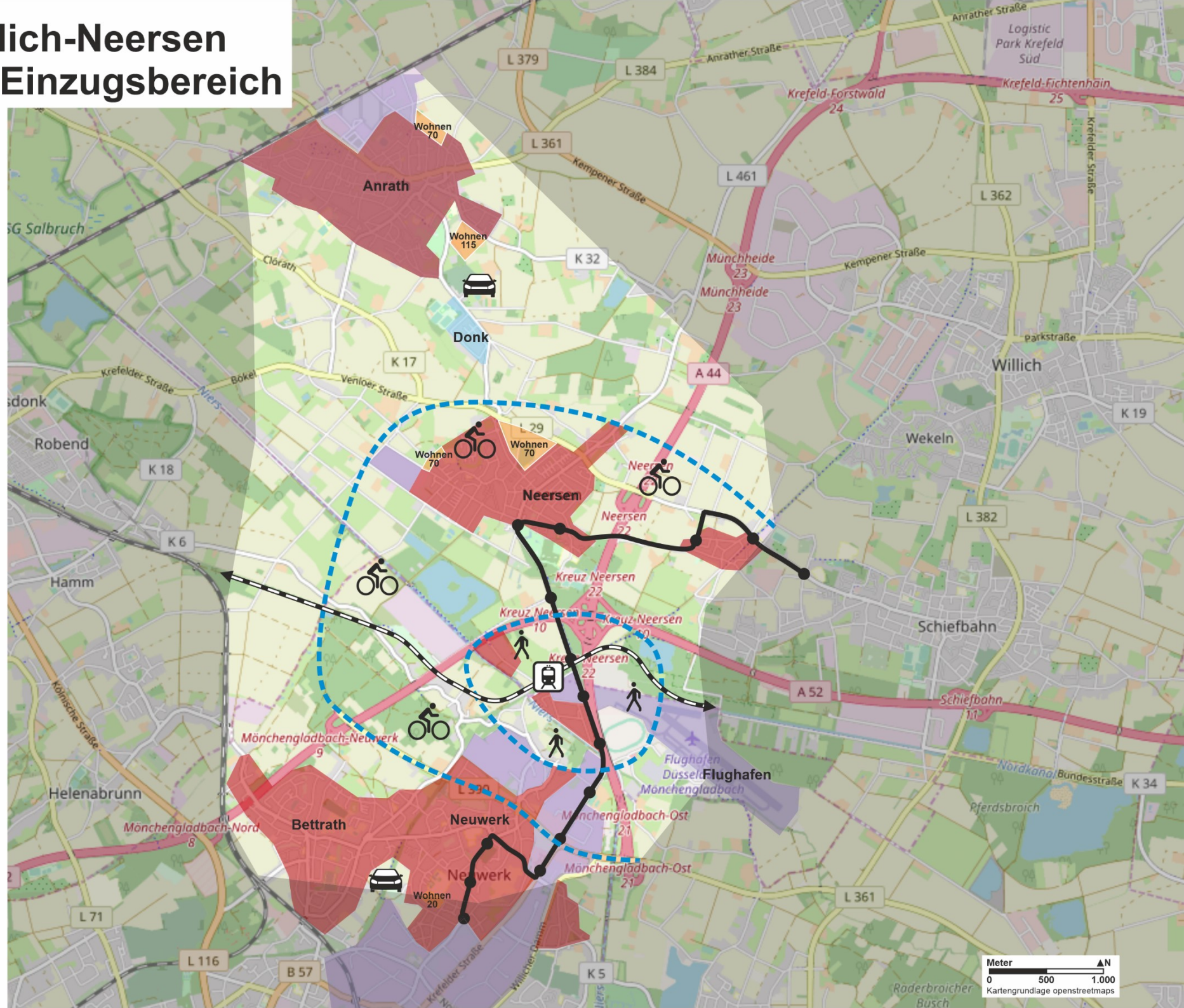
Neben der Ausweisung von P+R-Plätzen sollte geprüft werden, inwiefern Autofahrer mittels einer dynamischen Information über freie P+R-Kapazitäten und die nächsten Abfahrten der S28 informiert werden können (zum Beispiel vor der Anschlussstelle A52/Schiefbahn in Richtung Düsseldorf). An den Bahnhöfen Mettmann-Stadtwald und -Neanderthal wird durch die Regiobahn bereits ein System zur automatisierten Erfassung der Parkplatzbelegung getestet.

Im lokalen Kontext ist P+R vor allem für die Wohngebiete in der Umgebung relevant. Dies betrifft insbesondere den 10-Minuten-Erreichbarkeitsradius mit dem Auto; konkret sind dies die Siedlungsbereiche von Schiefbahn, Wekeln und Alt-Willich.

Bahnhof Willich-Neersen Potenzieller Einzugsbereich

In der Karte wird der Einzugsbereich des neuen Bahnhofs Neersen differenziert nach Wohn- und Arbeitsbereichen dargestellt. Grundlage ist eine Erreichbarkeitsanalyse für die verschiedenen Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Busverkehr und Auto). Ergänzend erfolgte eine qualitative Bewertung des Einzugsbereichs durch die Stadt Willich.

- 10-Minuten-Erreichbarkeit
 - zu Fuß
 - mit dem Fahrrad
 - mit dem Auto
 - mit dem Bus
 - Grenze der Erreichbarkeit nach Verkehrsmittel
 - Verlängerung S28
 - Wohnen
 - Arbeiten
 - Entwicklungsflächen
- Die Abschätzung der Entwicklungsflächen erfolgt für Wohnen (in Wohneinheiten) und Arbeit/ Gewerbe (in Hektar).



8.2 Willich-Neersen

Lagepotenzial

Der geplante Bahnhof Willich-Neersen liegt in der Stadt Willich unmittelbar an der Grenze zur Stadt Mönchengladbach. Nördlich in zwei Kilometern Entfernung befindet sich die Ortslage Neersen. Im Süden schließt sich das nördliche Stadtgebiet Mönchengladbachs mit den Stadtteilen Neuwerk und Bettrath-Hoven an. Hier liegen auch mehrere Gewerbegebiete wie etwa die Bereiche entlang der Krefelder Straße oder am Flughafen Mönchengladbach.

Wohngebiete		2018
MG Bettrath-Hoven		7.700 Einwohner
MG Neuwerk		6.600 Einwohner
MG Flughafen		1.300 Einwohner
WIL Neersen		6.200 Einwohner
Arbeitsplatzschwerpunkte		2018
MG Krefelder Straße		2.400 Beschäftigte
MG Flughafen		650 Beschäftigte
MG Sennefelder Str.		500 Beschäftigte
MG Grunewaldstr.		250 Beschäftigte
WIL Anrath		390 Beschäftigte

Entwicklungsperspektiven Flughafen Mönchengladbach

Der Flughafen Mönchengladbach liegt nur etwa 1.000 bis 2.000 Meter Luftlinie entfernt vom Bahnhof Willich-Neersen. Seit Ende 2018 hält die Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach (EWMG) die Mehrheitsanteile (54,75%) am Flughafen. Der Standort verzeichnet bereits jetzt wachsende Beschäftigungszahlen. Aktuell sind 26 Unternehmen mit etwa 650 Beschäftigten (Stand 2018) ansässig.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrttechnik (DLR) hat eine Studie zum Entwicklungspotenzial des Standorts vorgelegt. Ziel ist die Stärkung und der Ausbau des Flughafens zu einem leistungsfähigen Regionalflughafen für die Zielgruppe Business Aviation, Maintenance und als Schulungszentrum. Kurzfristig könne dies durch die Expansionspläne der ansässigen Unternehmen erfolgen – mittelfristig durch die Entwicklung neuer Gewerbeflächen am und um das Flugplatzgelände zur Ansiedlung von flughafenaffinem Gewerbe, Hotel, Speziallogistik-, Technologie- und Dienstleistungsunternehmen. Konkret werden etwa ein Entwicklungsgebiet auf dem bisherigen Parkplatzgelände für weitere Hallen sowie ein Business-Park mit Freizeit- und Eventangeboten, innovative Lösungen bei der Flugsicherung sowie ein interkommunales Gewerbegebiet mit Korschbroich am Trietbach genannt. Auch das Areal der Trabrennbahn wird ab 2022 frei für Gewerbe rund um den Flughafen. Der Pachtvertrag für die Trabrennbahn wurde vom Eigentümer EWMG zum 31.12.2021 gekündigt.

Für eine solche Standortentwicklung wäre eine Schienenanbindung über den neuen Bahnhof in Willich-Neersen von großem Vorteil. Ebenso hätte eine Steigerung der Beschäftigten- und Besucherzahlen durch die verschiedenartigen Entwicklungszonen einen positiven Effekt auf die Fahrgastzahlen der Regiobahn.

Insgesamt leben im Einzugsbereich etwa 21.800 Menschen. Davon entfallen rund 72% auf die nördlichen Wohngebiete der Stadt Mönchengladbach (Bettrath-Hoven, Neuwerk, Flughafen). Auch hier bestehen weitere Potenziale über künftige Wohngebietsentwicklungen. Allein in der Stadt Willich bestehen Planungen für weitere knapp 300 Wohneinheiten.

Im Einzugsbereich liegen zudem mehrere Arbeitsplatzschwerpunkte mit rund 4.200 Beschäftigten. Davon entfallen rund 90% auf die Gewerbebetriebe in der Stadt Mönchengladbach. Hier ist zudem von einer weiteren Steigerung der Beschäftigtenzahl auszugehen.

Intermodale Anbindungen

Neben der Analyse der Lagepotenziale lohnt auch ein Blick, wie sich die übrigen Verkehrsträger an diesen Bahnhof anbinden lassen.

Verknüpfung mit Buslinien: Verlängerungen sinnvoll

Im direkten Umfeld des potenziellen Standorts verkehrt die Buslinie 036 (Haltestelle Neersen Bahnhof). Die Haltestelle liegt nördlich der Kreuzung Hauptstraße/Cloerbruchallee. Von dort wäre ein Fußweg von rund 300 Metern bis zu den Bahnsteigen erforderlich.

Die Linie 036 verkehrt zwischen Alt-Willich, Wekeln, Schiefbahn, Neersen und Mönchengladbach. Der direkte Linienweg über die Hauptstraße ist dabei ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Für einen bestmöglichen Umstieg sind daher nur kleinere Maßnahmen in der Infrastruktur erforderlich. Dies umfasst einen gut ausgebauten Fußweg vom östlichen Ende der Bahnsteige bis zur Hauptstraße. Parallel sollte die Haltestelle der Linie 036 um rund 100 Meter in Richtung Süden verlegt werden (Kreuzung Hauptstraße/Grunewaldstraße).

Im weiteren Umfeld des neuen Bahnhofs enden mehrere Buslinien. Im Ortsteil Willich-Neersen sind dies die Linien 038 und 056 an der Haltestelle Am Schloss. In Mönchengladbach sind dies die Linien SB1, 007 und 010. Eine Verlängerung dieser Buslinien bis zum neuen Bahnhof Willich-Neersen kann die Erschließungswirkung der Westverlängerung weiter verbessern. Dies gilt umso mehr, wenn eine leistungsfähige Busanbindung des Flughafens Mönchengladbach geschaffen wird.

Wird der neue Bahnhof Willich-Neersen die Endhaltestelle für Buslinien, wäre die Infrastruktur vor Ort zu erweitern.

Verknüpfung mit dem Fahrrad: Siedlungsgebiete im Blick

Der Bahnhof Willich-Neersen befindet sich in einer Scharnierlage zwischen den Siedlungsgebieten der Städte Willich und Mönchengladbach. Aufgrund der Entfernungen ist das Fahrrad ein geeignetes Verkehrsmittel, um diesen Bahnhof zu erreichen.

Wichtig für die Verknüpfung mit dem Fahrrad ist nicht nur die Vielfalt und Qualität der Abstellangebote. Ebenso muss der Bahnhof aus dem Straßennetz der Umgebung direkt und sicher erreichbar sein. Daher wäre eine Überprüfung und bei Bedarf eine Verbesserung der Qualität von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr sinnvoll:

- Hauptstraße (Richtung Neersen)
- Grunewaldstraße/Sennefelder Straße bzw. Krefelder Straße (Richtung Mönchengladbach)

Ebenso ist der neue Bahnhof mit den bestehenden Radrouten im Umfeld zu vernetzen. Dies ist besonders für den Bahnhof Willich-Neersen geeignet, da sich hier mehrere regionale Radrouten kreuzen, zum Beispiel der BahnRadweg Kreis Viersen, die Fietsallee am Nordkanal und der Niersradwanderweg.

Große Potenziale durch den Radschnellweg

Ein wichtiger Baustein für die intermodale Anbindung des Bahnhofs Willich-Neersen sind die Planungen für einen Radschnellweg zwischen den Städten Krefeld, Willich und Mönchengladbach. Der Radschnellweg würde die Westverlängerung der S28 am Bahnhof Willich-Neersen unmittelbar kreuzen. Hieraus ergeben sich große Potenziale für die Anbindung der umliegenden Wohn- und Gewerbegebiete über das Fahrrad.

Nach einer ersten gemeinsamen Einschätzung ist dieser Bahnhof zum Beispiel von der Mönchengladbacher Innenstadt über den Radschnellweg mit einem Pedelec (Annahme: Entfernung von 4 km bei einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/h auf kreuzungsfreier Strecke) in 10 bis 15 Minuten erreichbar. Die Erreichbarkeit aus dem Mönchengladbacher Norden ist noch besser. Auch aus Wekeln beträgt die Fahrtzeit zum Bahnhof Willich-Neersen über den Radschnellweg nur wenige Minuten. Die Gewerbegebiete insbesondere im Mönchengladbacher Norden sowie im Bereich Stahlwerk Becker / Münchheide werden vom Radschnellweg in Verbindung mit einem Bahnhof Willich-Neersen und der Anbindung nach Neuss und Düsseldorf ebenfalls profitieren.

Die Projektierung des Radschnellwegs erfolgt in enger Kooperation des Kreises Viersen und der Städte Willich, Mönchengladbach und Krefeld. Nachdem das Projekt im Jahr 2016 bereits gemeinsam für den Wettbewerb StadtUmland.NRW gemeldet wurde, erarbeiten die Kommunen derzeit gemeinsam mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW eine Machbarkeitsstudie. In diesem Zusammenhang ist auch die Thematik sicherer Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl an einem künftigen Bahnhof Willich-Neersen zu diskutieren.

Verknüpfung mit dem Auto: Planung zu P+R ausreichend

Der neue Bahnhof würde westlich vom Autobahnkreuz A44/A52 liegen. Anders als beim Bahnhof Willich-Schiefbahn besteht an diesem Bahnhof keine direkte überörtliche Anbindung mit dem Auto. Es ist daher davon auszugehen, dass das Angebot an P+R-Stellplätzen im regionalen Kontext nicht so groß sein muss wie beim Bahnhof Willich-Schiefbahn. Dies wurde auch in der Machbarkeitsstudie erkannt. Hier wurde für diesen Bahnhof ein Bedarf von etwa 85 Stellplätzen gesehen.

Im lokalen Kontext ist P+R vor allem für die Wohngebiete in der Umgebung relevant. Dies betrifft im 10-Minuten-Radius die Siedlungsbereiche von Neersen, Anrath, Niederheide, Flughafen, Neuwerk und Bettrath-Hoven.

Neuer Bahnname denkbar

Die Regiobahn ist ein wichtiger Baustein für die zukünftige Erreichbarkeit der Gewerbegebiete u.a. am Mönchengladbacher Flughafen. Zur besseren Orientierung und Außenwirkung ist deshalb über eine alternative Benennung des Bahnhofs nachzudenken (z.B. Neersen/Mönchengladbach Flughafen).

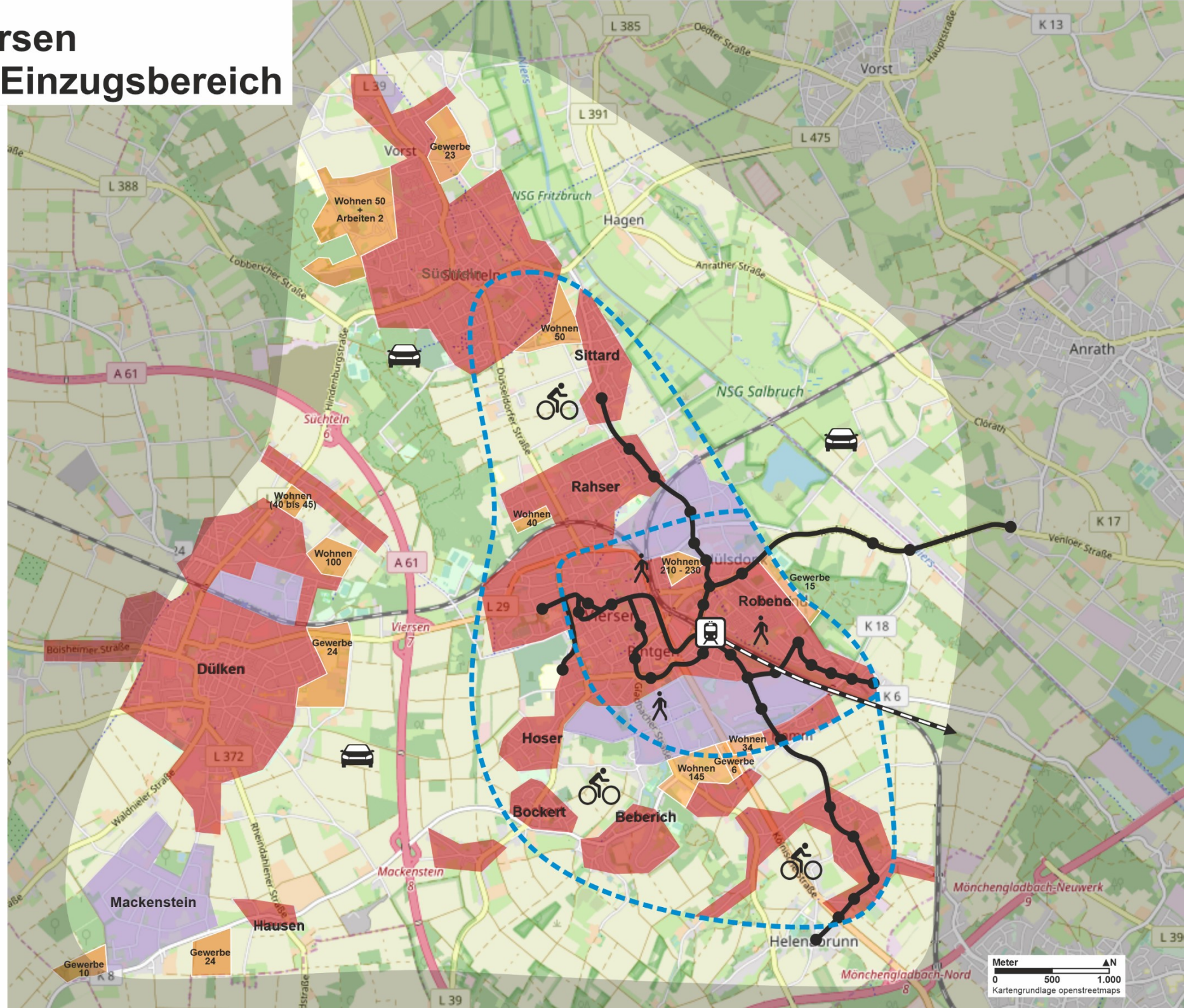
Bahnhof Viersen Potenzieller Einzugsbereich

In der Karte wird der Einzugsbereich des neuen Bahnhofs Viersen differenziert nach Wohn- und Arbeitsbereichen dargestellt. Grundlage ist eine Erreichbarkeitsanalyse für die verschiedenen Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Busverkehr und Auto). Ergänzend erfolgte eine qualitative Bewertung des Einzugsbereichs durch die Stadt Viersen.

- 10-Minuten-Erreichbarkeit**
- zu Fuß
 - mit dem Fahrrad
 - mit dem Auto
 - mit dem Bus
 - Grenze der Erreichbarkeit nach Verkehrsmittel

- Verlängerung S28
- Wohnen
- Arbeiten
- Entwicklungsflächen

Die Abschätzung der Entwicklungsflächen erfolgt für Wohnen (in Wohneinheiten) und Arbeit/ Gewerbe (in Hektar).



8.3 Viersen

Lagepotenziale

Die geplante Verlängerung der S28 endet am Bahnhof Viersen. Dieser liegt rund einen Kilometer östlich des Stadtzentrums. Im Osten schließt das großenteils schon realisierte Neubaugebiet Robend mit rund 40 Hektar an. Südlich vom Bahnhof liegt das Gewerbegebiet Bachstraße/Helmholtzstraße. Ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel erfolgt am Hauptausgang (Bus und B+R) sowie am Nebenausgang (P+R und B+R).

Wohngebiete		2018
Alt-Viersen		37.100 Einwohner
Dülken		20.200 Einwohner
Süchteln		15.900 Einwohner
Arbeitsplatzschwerpunkte		
Alt-Viersen		14.700 Beschäftigte
Dülken		8.900 Beschäftigte
Süchteln		6.400 Beschäftigte

Insgesamt leben im Einzugsbereich des Bahnhofs Viersen (Erreichbarkeit von 10 Minuten) 73.200 Menschen. Dies entspricht knapp 96%

der gesamten Einwohner der Stadt Viersen, sodass der Bahnhof weite Teile der Stadt erschließen kann. Ein weiteres Potenzial ergibt sich durch geplante Neubaugebiete in allen Ortsteilen. Mit rund 230 Wohneinheiten wird das größte Entwicklungsgebiet sogar in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof liegen (Baugebiet Burgfeld). Hinzu kommen weitere große Neubaugebiete im Süden von Alt-Viersen und in Dülken (je rund 145 Wohneinheiten) sowie im Ortsteil Süchteln (rund 50 Wohneinheiten).

Zu Fuß zum Gewerbegebiet

Zusätzlich zur Wohnbevölkerung ergibt sich am Bahnhof Viersen ein weiteres Potenzial durch mehrere Arbeitsschwerpunkte. Größere Gewerbegebiete liegen in fußläufiger Erreichbarkeit vom Bahnhof (Bachstraße und Rahser Feld) sowie im Ortsteil Dülken (Bahnhof und Mackenstein). Bei den letzten beiden Standorten sind Erweiterungen von insgesamt rund 60 Hektar geplant.

Darüber hinaus können auch zentralbedeutende Einrichtungen über den Bahnhof Viersen erschlossen werden (zum Beispiel Kreis- und Stadtverwaltung, Kreispolizeibehörde, Allgemeines Krankenhaus). Weitere regional be-

deutsame Ziele sind zum Beispiel das Berufskolleg in Dülken oder das Sankt-Irmgardis-Krankenhaus und die Klinik des Landschaftsverbands Rheinland in Süchteln.

Intermodale Anbindungen

Neben der Analyse der Lagepotenziale lohnt auch ein Blick, inwiefern sich die übrigen Verkehrsträger an den Bahnhof Viersen anbinden lassen.

Aufwertung des Bahnhofs

Mit der Verlängerung der S28 bis zum Bahnhof Viersen wird dieser für die regionale Anbindung weiter aufgewertet. So würden statt acht Fahrten pro Stunde mit der S28 elf Fahrten pro Stunde im Nahverkehr auf der Schiene erfolgen. Hierfür ist eine weitere Aufwertung für einen Umstieg zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Viersen wichtig.

Verknüpfung mit Buslinien: Alle Stadtbezirke angebunden

Der Bahnhof Viersen verfügt über eine Haltestelle für mehrere Buslinien am westlichen Ausgang des Bahnhofs. Der Bahnhof ist für den Busverkehr nicht die zentrale Haltestelle in der Stadt Viersen. Dies ist der Busbahnhof, welcher in nordwestlicher Richtung am Rathausmarkt

liegt. Zwischen dem Bahnhof und dem Busbahnhof verkehren sechs Buslinien: SB88, CE89, 082, 083, 084 und 094. Die Linie 084 verkehrt nur mit wenigen Fahrten an Schultagen. Es besteht aus allen Stadtbezirken eine ÖPNV-Verbindung zum Bahnhof Viersen.

Alt-Viersen	SB88 CE89 082 083
Boisheim	RE13
Dülken	RE13 CE89 083
Süchteln	083

Allerdings werden nicht alle Siedlungsbereiche in den Stadtteilen ohne Umstieg an den Bahnhof Viersen angebunden. Dies betrifft zum Beispiel Süchteln-Vorst und die Berliner Höhe. Eine (zeitweise) Verdichtung der Angebote kann die Buslinien als Zu- und Abbringer am Bahnhof Viersen zu Standorten außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit stärken (zum Beispiel Gewerbegebiet Mackenstein und Klinik des Landschaftsverbands Rheinland in Süchteln). Ebenso kann es sinnvoll sein, weitere Buslinien über den Bahnhof zu führen oder vom Busbahnhof bis zum Bahnhof zu verlängern.

Verknüpfung mit dem Fahrrad: Radstation könnte Potenziale erschließen

Das Fahrrad hat in der Alltagsmobilität im Kreis Viersen einen großen Stellenwert. Dies zeigt sich auch am Bahnhof Viersen. Hier werden bereits frei zugängliche und überdachte Fahrradständer als Rahmenhalter sowie abschließbare Boxen angeboten.

Durch die innerstädtische Lage des Bahnhofs Viersen ergibt sich mit dem Fahrrad ein großer Einzugsbereich mit Einwohnern und Beschäftigten.

Um dieses Potenzial zu heben, prüft die Stadt Viersen derzeit in Ergänzung der vorhandenen, freien und abschließbaren Stellplätze auch die Einrichtung einer Radstation.

Radstationen ermöglichen das sichere und überwachte Abstellen von Fahrrädern. Ergänzend werden Dienstleistungen wie Reparaturen und Reinigungen angeboten. Durch automatisierte Schließanlagen können Radstationen mittlerweile rund um die Uhr genutzt werden.

Wichtig für die Attraktivität eines Umstiegs zwischen Fahrrad und Zug ist nicht nur die Vielfalt und Qualität der Abstellangebote. Ebenso muss

der Bahnhof für Radfahrer aus dem Straßennetz der Umgebung direkt und sicher erreichbar sein. Daher wäre eine Überprüfung und bei Bedarf eine Verbesserung der Qualität von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr sinnvoll:

- Gerhart-Hauptmann-Straße/Neuwerker Straße
- Brüsseler Allee/Josefring/Hohlstraße
- Freiheitstraße/Süchtelner Straße
- Brüsseler Allee/Sittarder Straße/Rheinstraße

Ebenso sind die neuen Bahnhöfe mit den bestehenden Radrouten zu vernetzen. Hierzu gehört auch eine Aufnahme in die Beschilderung entlang der Radrouten, zum Beispiel BahnRadweg Kreis Viersen.

Verknüpfung mit dem Auto: P+R-Flächen voll belegt

Der Bahnhof Viersen liegt im dicht bebauten Bereich des Stadtteils Alt-Viersen. Gleichwohl ist er sehr gut mit dem Auto erreichbar. Daher hat er eine große Bedeutung als Umstiegsort für Personen aus den Viersener Randlagen und den umliegenden Kommunen erlangt. Dies zeigt sich an der hohen Auslastung des P+R-

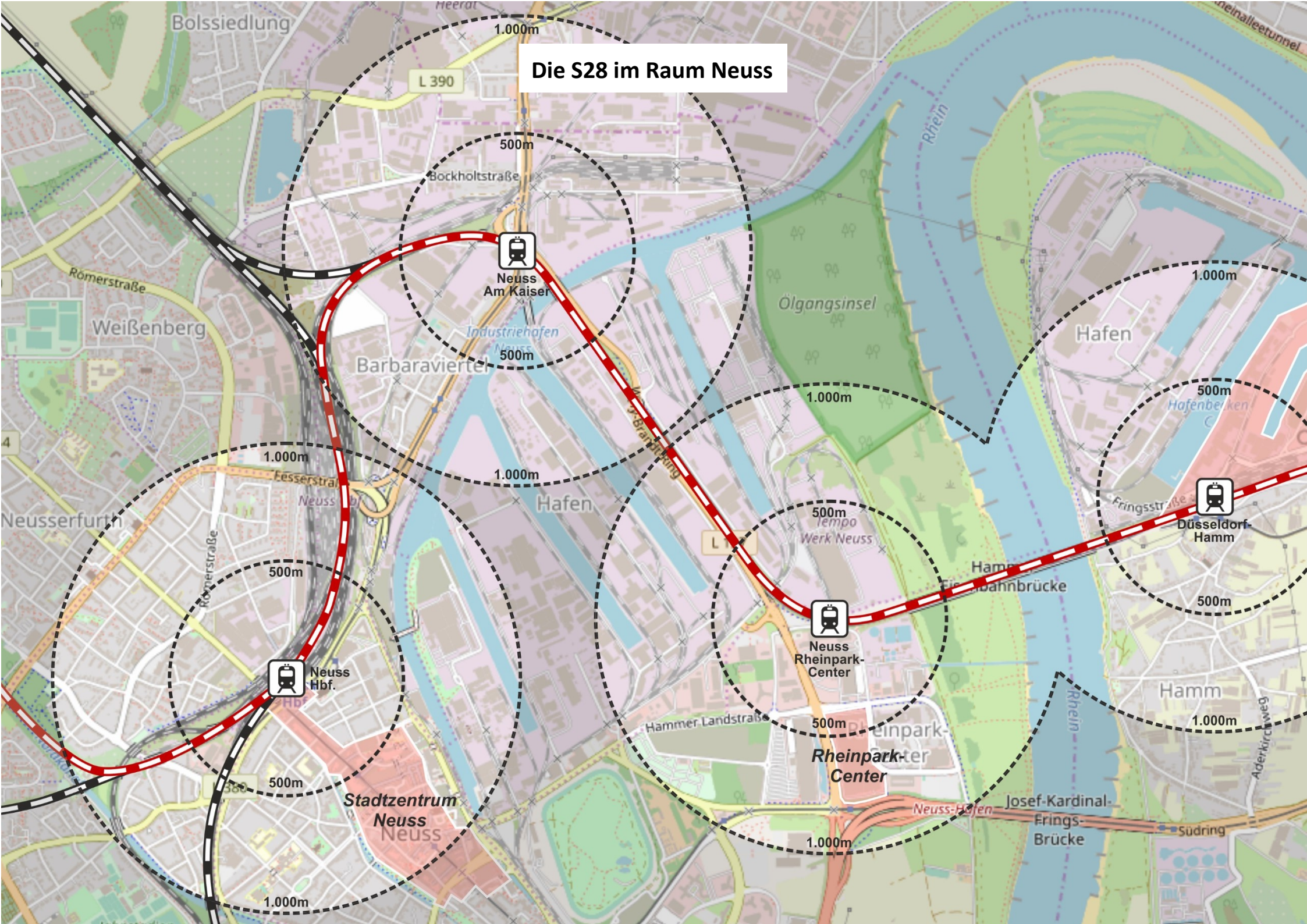
Standorts. Dieser liegt nördlich vom Bahnhof und hat 300 Stellplätze. Die Flächen für das Angebot P+R sind zwar ausgereizt, gleichwohl ist ein Ausbau des P+R-Angebots durch die Einrichtung eines weiteren Parkdecks denkbar. Das würde weitere Fahrgast-Potenziale besonders aus dem westlichen bis nördlichen Umland der Stadt Viersen ermöglichen.

Entwicklungsperspektive Mobilstation

Der Bahnhof Viersen stellt bereits heute einen Schwerpunkt in der Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln da. Diese Funktion würde durch eine Verlängerung der S28 weiter zunehmen. Entsprechend steigt das Potenzial, den gesamten Bahnhof hin zu einer Mobilstation zu entwickeln. Dies umfasst nicht nur die Ausweitung von Dienstleistungen, wie es für den Betrieb einer Radstation erforderlich ist. Ebenso wird die Vernetzung der Verkehrsmittel inklusive weiterer Angebote wie Carsharing gestärkt.



Die S28 im Raum Neuss



Die S28 im Raum Düsseldorf



9 Bessere regionale Erreichbarkeit

Eine komfortable Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren an der Rheinschiene ist ein wichtiger Standortvorteil für den Kreis Viersen. So sind die Städte Neuss und Düsseldorf wichtige Ziele für den Berufsverkehr. Ebenso von Bedeutung sind Angebote für Freizeit, Kultur und Einkaufen. Als Hochschul-Standort ist die Landeshauptstadt Düsseldorf zudem ein relevantes Ziel für Studierende.

Die Bedeutung der regionalen Erreichbarkeit ist dabei eng mit Entwicklungen im Wohnungsmarkt verknüpft. So führt knapper werdender Wohnraum in den Städten zu einer steigenden Nachfrage günstigerer Alternativen im Umland. Hier profitieren Umlandregionen wie der Kreis Viersen und auch die Stadt Mönchengladbach.

Das damit verbundene Verkehrsaufkommen erfordert attraktive Angebote im öffentlichen Personenverkehr. Nachfolgend werden die Chancen durch die Westverlängerung der S28 für die Erreichbarkeit wichtiger Ziele an den Düsseldorfer Standorten Altstadt und Heinrich-Heine-Universität dargestellt.

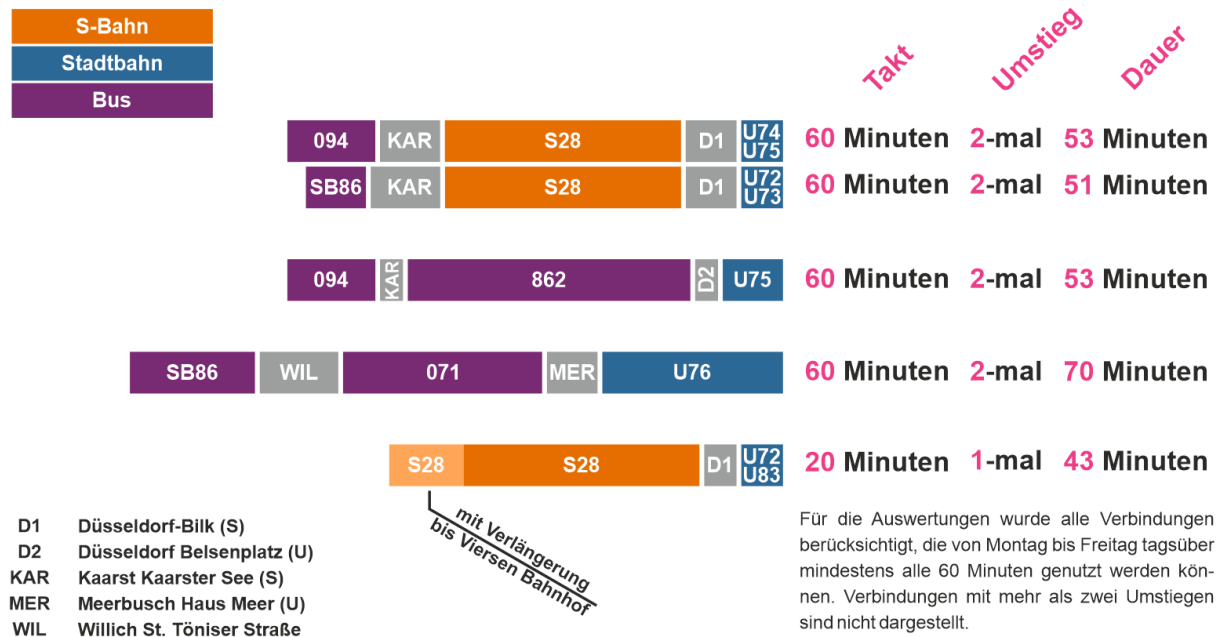
9.1 Altstadt Düsseldorf

Die Altstadt und das umliegende Stadtzentrum werden durch mehrere Haltestellen erschlossen. Eine davon ist die westlich der Königsallee gelegene U-Bahnstation Heinrich-Heine-Allee. Hier halten alle U-Bahnlinien der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Bahnhof Willich-Schiefbahn: Schnelle Reisezeiten und weniger Umstiege

Von der Bushaltestelle Schiefbahn Industriegebiet bestehen aktuell mehrere Verbindungen in das Stadtzentrum Düsseldorf. Diese führen überwiegend über die Haltestelle Kaarster See. Hier sind bei allen Verbindungen immer zwei Umstiege erforderlich. Es entstehen unterschiedlich lange Fahrzeiten zwischen rund 50

Bahnhof Willich-Schiefbahn Ziel: Altstadt (U-Bahnstation Heinrich-Heine-Allee) Mittelwerte aus Hin- und Rückfahrt



Für die Auswertungen wurde alle Verbindungen berücksichtigt, die von Montag bis Freitag tagsüber mindestens alle 60 Minuten genutzt werden können. Verbindungen mit mehr als zwei Umstiegen sind nicht dargestellt.

und 70 Minuten. Hierzu gehören auch die Verbindungen mit den Linien SB86 und 094 mit Umstieg auf die S28 am Bahnhof Kaarster See. Alle Verbindungen können im 60-Minutentakt genutzt werden, wobei sich zumindest eine indirekte Taktverdichtung über die Option, mehrere Verbindungen zu nutzen, ergibt.

Die Grafik auf Seite 32 zeigt deutlich die Reisezeitvorteile der geplanten Westverlängerung im Vergleich zum bisherigen Angebot. Die Reisedauer verringert sich auf 43 Minuten. Hinzu kommt ein höherer Komfort, da künftig nur noch ein Umstieg am Bahnhof Bilk erforderlich ist. Ebenso ermöglicht diese Linie je nach Wochentag und Uhrzeit einen klaren 20- bis 30-Minutentakt, der mit dem bisherigen Angebot nicht gegeben ist.

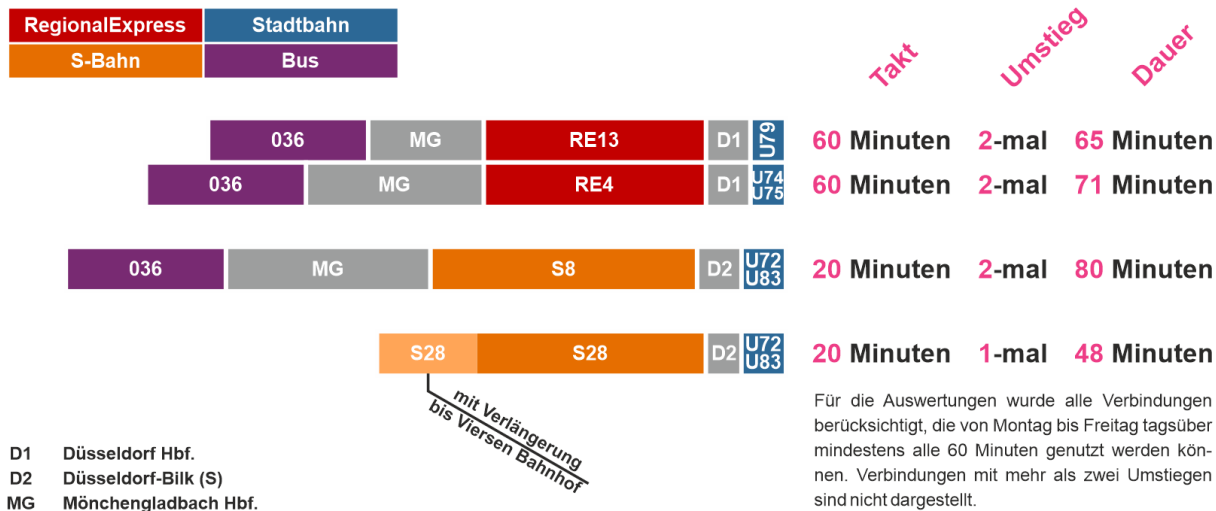
Bahnhof Willich-Neersen: Westverlängerung verkürzt Wartezeiten

Das Umfeld des Bahnhofs Willich-Neersen wird aktuell durch die Buslinie 036 erschlossen. Für Fahrten in das Stadtzentrum von Düsseldorf sind immer zwei Umstiege erforderlich (Hauptbahnhöfe Mönchengladbach und Düsseldorf).

Der Umstieg am Hauptbahnhof Mönchenglad-

Bahnhof Willich-Neersen

Ziel: Altstadt (U-Bahnstation Heinrich-Heine-Allee)
Mittelwerte aus Hin- und Rückfahrt



bach ist mit vergleichsweise langen Wartezeiten verbunden. Diese führen zu Fahrzeiten zwischen Start und Ziel von 65 bis 80 Minuten. Hierbei ist der Zeitaufwand bei der Nutzung der Linien 036 und S8 mit 80 Minuten am größten. Allerdings ist diese Verbindung im 20-Minutentakt nutzbar. Die weiteren Alternativen mit den Linien RE4 und RE13 sind stündlich möglich.

Die Grafik Seite 33 zeigt auch hier Reisezeitvorteile der geplanten Westverlängerung im Vergleich zum bisherigen Angebot. Die Reisedauer verringert sich auf 48 Minuten. Der attraktive

20- bis 30-Minutentakt durch die Nutzung der Linien 036 und S8 wäre auch bei der S28 gegeben. Der direkte Linienweg über die Stadt Kaarst sowie nur ein Umstieg am Bahnhof Düsseldorf-Bilk erhöhen außerdem den Reisekomfort.

Bahnhof Viersen: Ausbau S28 ermöglicht Anbindung Düsseldorf im 20-Minuten-Takt

Die schnellste Verbindung zwischen den Bahnhöfen Viersen und Heinrich-Heine-Allee erfordert knapp 50 Minuten und einen Umstieg am Hauptbahnhof Düsseldorf (Linie RE13 und

U79). Weitere Verbindungen mit nur einem Umstieg sind über den Hauptbahnhof Krefeld möglich. Auch über den Hauptbahnhof Mönchengladbach bestehen weitere Alternativen mit Umstiegen und entsprechend längeren Fahrtzeiten.

Alle Verbindungen können stündlich genutzt werden. Hierdurch ergeben sich Überlagerungen zu einem dichteren Angebot mit mehreren Fahrten je Verbindung. Allerdings entsteht kein getaktetes Angebot, da die einzelnen Verbindungen

Zeitliche Verteilung der Abfahrten und Ankünfte aller möglichen Verbindungen in die Düsseldorfer Altstadt

Bahnhof Viersen
 Ziel: Altstadt (U-Bahnstation Heinrich-Heine-Allee)
 Mittelwerte aus Hin- und Rückfahrt

RegionalExpress	S-Bahn
RegionalBahn	Stadtbahn

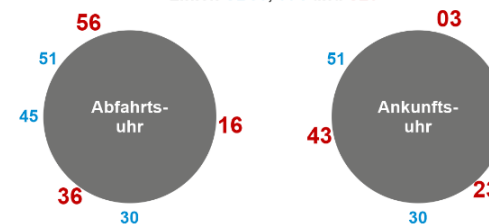
				Takt	Umstieg	Dauer
		RE13	D1 U79	60 Minuten	1-mal	51 Minuten
RB35	MG	RE4	D1 U74 U75	60 Minuten	2-mal	59 Minuten
RB33	MG	S8	D2 U72 U83	60 Minuten	2-mal	60 Minuten
RE42	MG	S8	D2 U72 U83	60 Minuten	2-mal	62 Minuten
RE42	KR	U76		60 Minuten	1-mal	59 Minuten
RB33	KR	U76		60 Minuten	1-mal	64 Minuten
RB35	KR	U76		60 Minuten	1-mal	57 Minuten
S28	S28	D2 U72 U83		20 Minuten	1-mal	56 Minuten

- D1 Düsseldorf Hbf.
- D2 Düsseldorf-Bilk (S)
- KR Krefeld Hbf.
- MG Mönchengladbach Hbf.

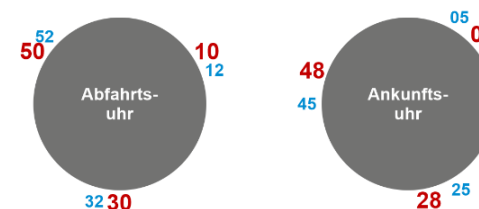
mit Verlängerung bis Viersen Bahnhof

Für die Auswertungen wurde alle Verbindungen berücksichtigt, die von Montag bis Freitag tagsüber mindestens alle 60 Minuten genutzt werden können. Verbindungen mit mehr als zwei Umstiegen sind nicht dargestellt.

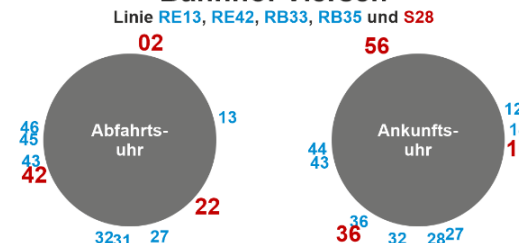
Bahnhof Willich-Schiefbahn
 Linien SB86, 094 und S28



Bahnhof Willich-Neersen
 Linie 036 und S28



Bahnhof Viersen
 Linie RE13, RE42, RB33, RB35 und S28

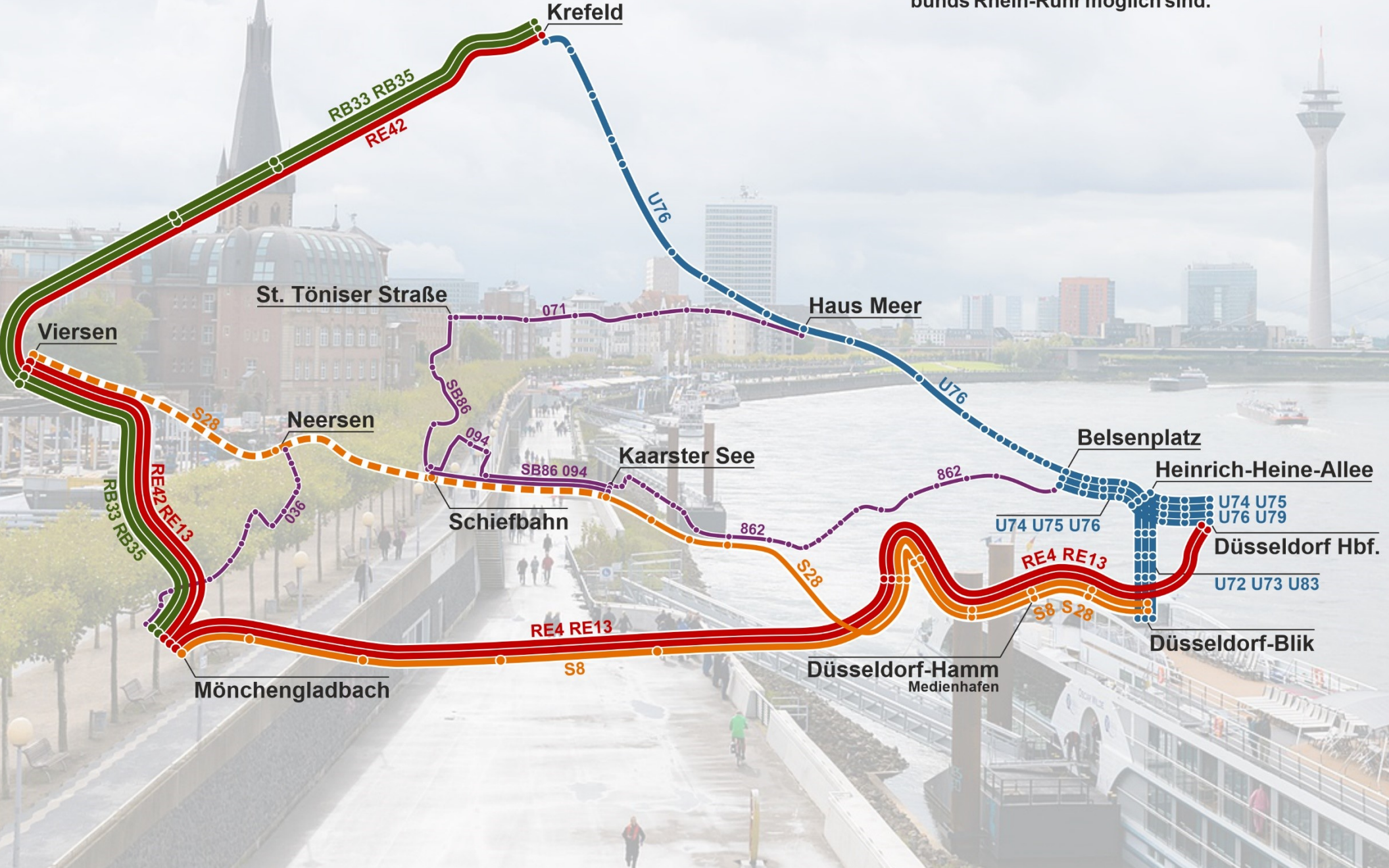


dungen unterschiedlich lange Fahrzeiten je Linie und Wartezeiten an den Bahnhöfen haben.

Die Westverlängerung der S28 ist mit einer Fahrtzeit von 56 Minuten auch im Vergleich zu den heutigen Angeboten bei Bahn und Bus ein attraktives Angebot. Eine ähnliche Qualität erreicht lediglich die Verbindung mit den Linien RE13 und U79 mit nur einem Umstieg am Hauptbahnhof Düsseldorf. Dort ist die Fahrtzeit sogar etwas kürzer, jedoch kann die Verbindung der S28 im Gegensatz zum RE13 je nach Tages- und Uhrzeit alle 20- bis 30-Minuten im Taktfahrplan genutzt werden.

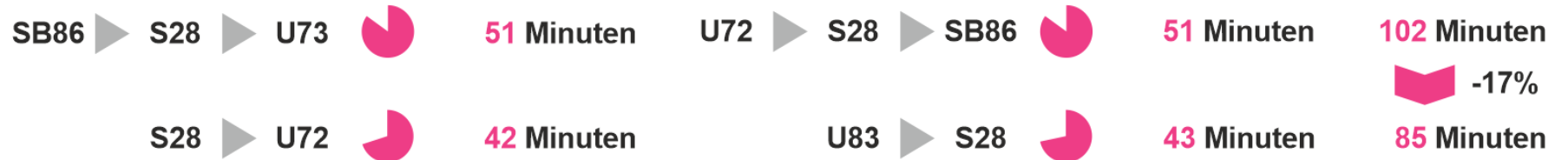
Wege in die Düsseldorfer Altstadt

Es sind nur Linien- (abschnitte) und dargestellt, die nach der Fahrplanauskunft des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr möglich sind.



Die schnellsten Verbindungen im Vergleich aus Willich und Viersen in die Düsseldorfer Altstadt

Bahnhof
Schiefbahn



Bahnhof
Neersen



Bahnhof
Viersen



9.2 Heinrich-Heine-Universität

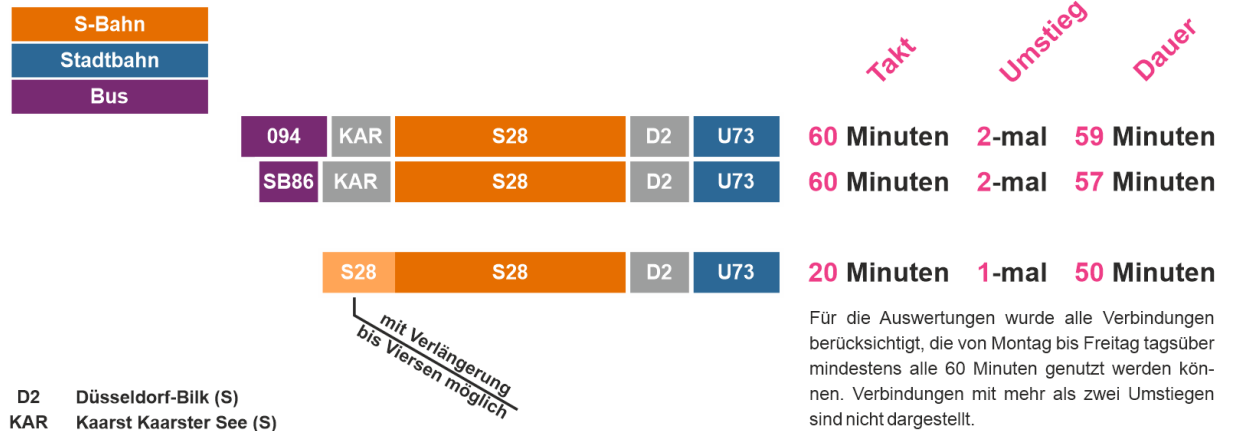
Der größte Hochschulstandort in der Landeshauptstadt ist die Heinrich-Heine-Universität, die südlich im Stadtteil Wersten liegt. Der Standort umfasst den Campus und die Universitätskliniken Düsseldorf. Der gesamte Bereich ist daher auch ein bedeutender regionaler Arbeitsplatzstandort außerhalb des Düsseldorfer Stadtzentrums. Das Gelände wird durch mehrere U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien erschlossen. Wichtige U-Bahnstationen sind Uni-Kliniken, Universität Nord/Christophstraße und Universität Ost/Botanischer Garten mit umsteigefreien U-Bahn- bzw. Straßenbahnverbindungen zum Hauptbahnhof und zum Bahnhof Bilk.

Bahnhof Willich-Schiefbahn: Nur die S28 verkürzt die Reisezeit

Die Anbindung der Bushaltestelle Willich-Schiefbahn für Fahrten zur Universität Düsseldorf erfolgt aktuell durch die Buslinien SB86 und 094. Es sind zwei Umstiege an den Bahnhöfen Kaarster See (S28) und Düsseldorf-Bilk (U-Bahn) erforderlich. Die Fahrzeiten liegen für jede Verbindung bei etwas unter einer Stunde. Hierbei ergänzen sich die beiden stündlich nutzbaren Fahrmöglichkeiten zu einem 20/40-

Bahnhof Willich-Schiefbahn

Ziel: Universität Düsseldorf (U-Bahnstation Uni Ost/Botanischer Garten)
Mittelwerte aus Hin- und Rückfahrt



Minutentakt. Es besteht jedoch kein einheitlicher Takt, da die Fahrzeiten der Buslinien und Wartezeiten am Bahnhof Kaarst variieren.

Auch für die Erreichbarkeit der Heinrich-Heine-Universität ist die Westverlängerung der S28 eine Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs. Der klare 20- bis 30-Minutentakt je nach Wochentag und Uhrzeit schafft auch hier ein komfortables Angebot. Auch die Reisezeit verkürzt sich auf insgesamt 50 Minuten.

Bahnhof Willich-Neersen: 20 Minuten schneller mit der S28

Für die Anbindung der derzeitigen Haltestelle

Neersen Bahnhof an die Heinrich-Heine-Universität ist die Buslinie 036 entscheidend. Zwar sind mit dem Hauptbahnhof Mönchengladbach (Linien 036 <> S8) und Düsseldorf-Bilk (Linien S8 <> U-Bahn) zwei Umstiege erforderlich, dafür ist diese Verbindung alle 20 Minuten nutzbar. Allerdings besteht hier mit 88 Minuten eine sehr lange Fahrzeit. Die alternativen Verbindungen mit einem RegionalExpress führen über den Hauptbahnhof Düsseldorf. Hier sind ebenfalls zwei Umstiege erforderlich. Die Fahrzeiten liegen zwischen 75 und 85 Minuten. Die Verbindungen mit den Linien RE4 und RE13 zwischen den Städten Mönchengladbach und

Düsseldorf ergänzen sich zu einem wechselnden 20-/40-Minutentakt.

Auch für den Bahnhof Willich-Neersen bündelt die Verlängerung der S28 die Vorteile der heute bestehenden Verbindungen in einem Angebot. So kann ein klarer 20- bis 30-Minutentakt wie bei der Nutzung der Linien 036 und S8 über den Hauptbahnhof Mönchengladbach genutzt werden. Zudem ist immer nur ein Umstieg am Bahnhof Düsseldorf-Bilk erforderlich, was sich positiv auf den Komfort und die Fahrzeit auswirkt. Diese ist etwa 20 Minuten geringer als die Verbindung mit den Linien 036, RE13 und

U79 mit Umstiegen an den Hauptbahnhöfen Mönchengladbach und Düsseldorf.

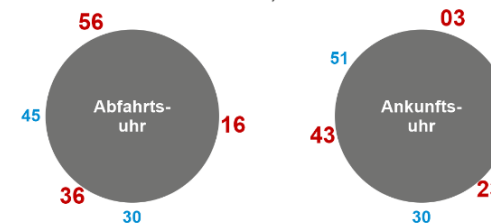
Bahnhof Viersen: S28 bringt klaren Takt

Die derzeitige Verbindung zwischen dem Bahnhof Viersen und der Universität erfolgt immer über den Hauptbahnhof Mönchengladbach. Stündlich besteht eine Verbindung mit der Linie RE13 mit Umstieg am Hauptbahnhof Düsseldorf in die U-Bahn. Diese Verbindung mit nur einem Umstieg dauert rund eine Stunde. Auch die Alternativen führen über den Hauptbahnhof Mönchengladbach, erfordern jedoch hier

Zeitliche Verteilung der Abfahrten und Ankünfte aller möglichen Verbindungen zur Universität Düsseldorf

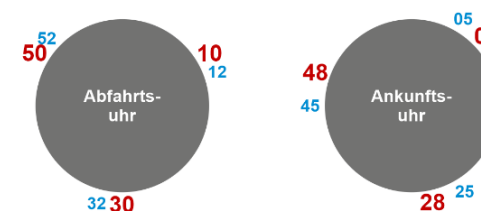
Bahnhof Willich-Schiefbahn

Linien SB86, 094 und S28



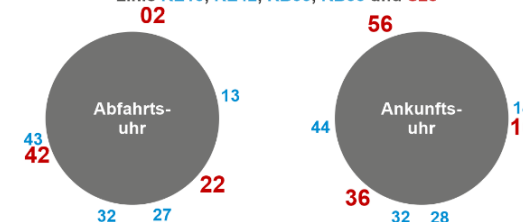
Bahnhof Willich-Neersen

Linie 036 und S28



Bahnhof Viersen

Linie RE13, RE42, RB33, RB35 und S28



Bahnhof Willich-Neersen

Ziel: Universität Düsseldorf (U-Bahnstation Uni Ost/Botanischer Garten)
Mittelwerte aus Hin- und Rückfahrt

RegionalExpress	Stadtbahn
S-Bahn	Bus

Linien	Umstieg	Takt	Dauer
036, MG, RE13, D1, U79	2	60 Minuten	75 Minuten
036, MG, RE4, D1, U79	2	60 Minuten	85 Minuten
036, MG, S8, D2, U73	2	20 Minuten	88 Minuten
S28, S28, D2, U73	1	20 Minuten	55 Minuten

D1 Düsseldorf Hbf.
D2 Düsseldorf-Bilk (S)
MG Mönchengladbach Hbf

mit Verlängerung bis Viersen möglich

Für die Auswertungen wurde alle Verbindungen berücksichtigt, die von Montag bis Freitag tagsüber mindestens alle 60 Minuten genutzt werden können. Verbindungen mit mehr als zwei Umstiegen sind nicht dargestellt.

einen zusätzlichen Umstieg. Hierdurch steigen die Fahrzeiten für die gesamte Verbindung auf rund 70 Minuten.

Verbindungen mit Linien des RegionalExpress (Linien RE4 und RE13) sowie mit der S-Bahn S8 erfolgen je stündlich, ergänzen sich aber zu einem dichteren Angebot. Es entsteht allerdings kein klarer Takt. So bilden zum Beispiel die Verbindungen mit den Linien RE4 und RE13 annähernd einen 20-/40-Minutentakt.

Demgegenüber bietet die Westverlängerung der S28 Verbesserungen. Die Verbindung erfordert nur einen Umstieg am Bahnhof Düsseldorf-Bilk und dauert somit in etwa so lang wie die derzeitige Verbindung über den RE13. Es entsteht jedoch der qualitative Vorteil einer häufigeren Bedienung.

Hier kann die gesamte Verbindung je nach Wochentag und Uhrzeit alle 20 oder 30 Minuten genutzt werden.

Bahnhof Viersen

Ziel: Universität Düsseldorf (U-Bahnstation Uni Ost/Botanischer Garten)
Mittelwerte aus Hin- und Rückfahrt

RegionalExpress	S-Bahn				Takt	Umstieg	Dauer
RegionalBahn	Stadtbahn						
RE13		D1	U79	60 Minuten	1-mal	61 Minuten	
RB35	MG	RE4	D1	U79	60 Minuten	2-mal	74 Minuten
RB33	MG	S8	D2	U73	60 Minuten	2-mal	67 Minuten
RE42	MG	S8	D2	U73	60 Minuten	2-mal	69 Minuten
S28		S28	D2	U73	20 Minuten	1-mal	63 Minuten

- D1 Düsseldorf Hbf.
- D2 Düsseldorf-Bilk (S)
- MG Mönchengladbach Hbf.

*mit Verlängerung
bis Viersen möglich*

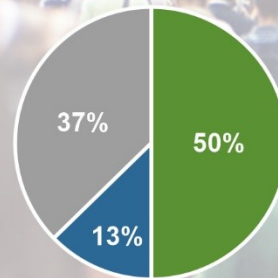
Für die Auswertungen wurde alle Verbindungen berücksichtigt, die von Montag bis Freitag tagsüber mindestens alle 60 Minuten genutzt werden können. Verbindungen mit mehr als zwei Umstiegen sind nicht dargestellt.

Wege zur Düsseldorfer Universität

Es sind nur Linien- (abschnitte) und dargestellt, die nach der Fahrplanauskunft des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr möglich sind.



**2018: Studierende der
Heinrich-Heine-Universität
mit Wohnort Kreis Viersen**



Willich/Viersen
ca. 440 Studierende

Brüggen/Niederkrüchten/Schwalmtal
z.B. mit Umstieg auf S28 in Viersen
ca. 110 Studierende

weitere Kommunen
ca. 330 Studierende

Die schnellsten Verbindungen im Vergleich aus Viersen und Willich zur Universität Düsseldorf

Bahnhof
Schiefbahn



Bahnhof
Neersen



Bahnhof
Viersen



10 Finanzierung

10.1 Investitionskosten

Wie in Kapitel 5.2 dargestellt, stammt die aktuellste Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2015. Hier wurden die Investitionskosten mit etwa 70 Mio. Euro netto abgeschätzt. Dieser Bewertung lagen Kostenansätze zugrunde, die fortlaufend zu aktualisieren sind.

Aktuellere Kostenschätzungen liegen zurzeit noch nicht vor. Hier sind naturgemäß Unwägbarkeiten zu berücksichtigen, zum Beispiel hinsichtlich der Baukonjunktur und der Firmenverfügbarkeit, ggf. erforderlicher privatrechtlicher Vereinbarungen oder auch unvorhergesehener Maßnahmen z.B. im Bereich Naturschutz/Artenschutz.

10.2 Förderung

Die bis 2017 amtierende Landesregierung NRW hatte die Förderung und Realisierung einer Verlängerung der S28 stets an die Bedingung der Aufnahme des Projekts in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW geknüpft. Hierfür hatte sie vorab ei-

nen regionalen Konsens der betroffenen Kommunen und Projektpartner eingefordert. Die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans wird sich jedoch verzögern. Mit einer Fertigstellung ist nicht vor 2020/21 zu rechnen.

Die aktuell amtierende Landesregierung weist darauf hin, dass alternativ auch eine Projektierung als Einzelmaßnahme abseits des ÖPNV-Bedarfsplans möglich ist, da die Maßnahme ein Investitionsvolumen von 50 Mio. Euro überschreitet. Somit ist grundsätzlich eine Finanzierung als Investitionsmaßnahme im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG über Bundesmittel des GVFG darstellbar. Darin heißt es unter anderem:

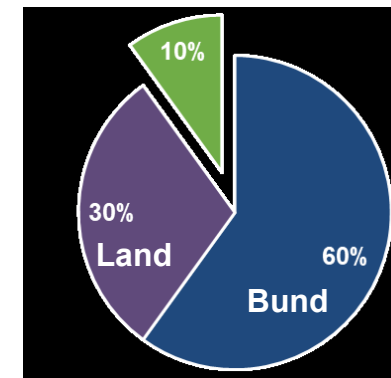
„Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weiteren Mitteln Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. [...] Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.“

Die Landesregierung hat dem Kreis Viersen empfohlen, die erforderlichen Schritte vorzunehmen und das Projekt zur Förderung nach §

13 ÖPNVG anzumelden.

Die Gesamtkosten werden unterteilt in zuwendungsfähige sowie nicht zuwendungsfähige Kosten. Dabei werden von den zuwendungsfähigen Kosten 60% vom Bund über Mittel des GVFG-Bundesprogramms getragen. Weitere 30% werden vom Land übernommen. Es verbleibt ein Eigenanteil von 10%. Darüber hinaus fallen nicht zuwendungsfähige Kosten an. Nach aktueller Einschätzung umfassen diese etwa 22% der Gesamtkosten.

Möglichkeiten zur Förderung der zuwendungsfähigen Kosten nach ÖPNVG NRW



11 Vorteile Regiobahn

Die Westverlängerung der S28 ist ein wichtiger Lückenschluss im Schienenpersonenverkehrsnetz am westlichen Niederrhein. Sie verbessert maßgeblich die Anbindung des Kreises Viersen und auch der Stadt Mönchengladbach an die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Große Lagepotenziale und neue Standortvorteile für Wohnen und Gewerbe

Zurzeit leben und arbeiten rund 128.500 Einwohner und 43.300 Beschäftigte im Einzugsbereich der drei Bahnhöfe Willich-Schiefbahn, -Neersen und Viersen. Neben Lagevorteilen für die Bevölkerung von Willich und Viersen entstehen am Bahnhof Willich-Neersen auch Synergien für das nördliche Stadtgebiet von Mönchengladbach. Diese werden sich künftig verstärken, da sich am Flughafen Mönchengladbach ein prosperierender Gewerbestandort entwickelt. Die Entfernung des Flughafens zum Bahnhof Willich-Neersen beträgt nur wenige hundert Meter Luftlinie. Die Regiobahn kann daher ein wichtiger Baustein für die künftige Erreichbarkeit des Standortes sein.

Auch auf anderen Flächen entlang der Streckenverlängerung werden sich Potenziale für

Wohn- und Gewerbeentwicklungen ergeben. Das Land NRW sucht in diesen Bereichen gemeinsam mit den Kommunen intensiv nach neuen Siedlungsflächen. Dies zeigt sich unter anderem in der aktuellen Landesinitiative *Bauland an der Schiene*. Hier werden Potenziale zur gezielten Entwicklung von Bauland im Einzugsbereich von Haltestellen des schienengebundenen Personennahverkehrs ermittelt. Damit sollen die angespannten Wohnungsmärkte sowie das Straßennetz entlastet werden. Es werden sich also weitere Entwicklungspotenziale im Rahmen der Westverlängerung der S28 ergeben.

Verbesserte Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Die Westverlängerung der Regiobahn verbessert die Erreichbarkeit der Stadt Neuss und vor allem wichtiger Ziele in der Stadt Düsseldorf (zum Beispiel Stadtzentrum, Uni, Medienhafen). Je nach Ausgangsbahnhof und Ziel verkürzt sich die Reisezeit, steigern sich die Abfahrthäufigkeiten und/oder verringert sich die Zahl der Umstiege.

Komfortables und zuverlässiges Angebot

Die S28 hat sich in den vergangenen Jahren als eine komfortable Verbindung mit einem dichten Takt, pünktlichen Fahrten und einer sehr

geringen Ausfallquote bewährt. Dies ist umso bemerkenswerter, da sie in einem Korridor mit engen Mobilitätsverflechtungen und einem hohen Verkehrsaufkommen auf der Schiene verkehrt.

Zur Hauptverkehrszeit wird auf der Westverlängerung ein attraktiver 20-Minuten-Takt angeboten. Die Städte Viersen und Willich sowie der Mönchengladbacher Norden erhalten somit ein nutzerfreundliches und umsteigefreies Angebot in Richtung der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Verkehrsverlagerung über intermodale Lösungen

Die Westverlängerung der S28 verläuft in weiten Teilen nahezu parallel zur Autobahn A52. Sie ist daher eine zuverlässige und komfortable Alternative zur Autofahrt über staubelastete Straßen. Der Bahnhof Willich-Schiefbahn in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss Willich-Schiefbahn hat dabei eine besonders große Bedeutung als Umstiegspunkt für Pendler. Gerade hier sind entsprechende P+R-Möglichkeiten in ausreichendem Umfang vorzusehen.

Auch abseits des Autos ist die Weiterentwicklung des intermodalen Verkehrs wichtig für den

Erfolg des Projekts der Westverlängerung. Erforderlich sind eine komfortable Vernetzung mit Buslinien und eine Verbesserung der Bike+Ride-Angebote. Mit der Einbindung der Bahnhöfe in das überregionale Radwegenetz (insbesondere Radschnellweg Krefeld – Willich – Mönchengladbach am Bahnhof Willich-Neersen) reicht die Erschließungswirkung der eher dezentral gelegenen Bahnhöfe Willich-Schiefbahn und Willich-Neersen bis in die Siedlungs- und Gewerbegebiete. Ebenso hat der Busverkehr einen wichtigen Anteil als Zu- und Abbringerverkehr der S28.

Werden die entsprechenden infrastrukturellen Anlagen samt Leitsystemen weiter ausgebaut und dem aktuellen Stand der Technik angepasst, werden sich weitere Menschen zu einem Umstieg auf die S28 entschließen.

Emissionsarm und klimafreundlich

Neben dem Verlagerungspotenzial durch eine Veränderung im Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn, zu Fuß oder Rad) wird sich der Einsatz von neuen Elektrotriebwagen nach der Elektrifizierung der Gesamtstrecke positiv auf die Emissionsbilanz auswirken. Entsprechende Effekte betreffen sowohl den CO₂-Ausstoß als

auch den Ausstoß von Luftschadstoffen.

Chancen für die Stadt Mönchengladbach

Wie bereits dargestellt, bringt die Westverlängerung Vorteile auch für die Stadt Mönchengladbach. Der Norden der Stadt erhält einen direkten Anschluss an das Schienenpersonenverkehrsnetz und profitiert von einer besseren Anbindung in die Zentren der Städte Neuss und Düsseldorf. Die zeitaufwendige Fahrt über den Hauptbahnhof Mönchengladbach ist dann nicht mehr erforderlich.

Synergien ergeben sich darüber hinaus, wenn der ohnehin schon wachsende Gewerbebestandort am Flughafen Mönchengladbach gemäß der jüngst vorgelegten Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrttechnik weiterentwickelt wird und ab 2022 auch die geplante Erweiterung auf das Gebiet der Trabrennbahn erfolgt. Dann hätte das Gewerbegebiet durch den Bahnhof Neersen einen eigenen Bahnanschluss für Berufspendler und somit einen gewichtigen Standortvorteil.

Verlängerung im Vergleich zum Status Quo

Erreichbarkeit der Düsseldorfer Altstadt und der Heinrich-Heine-Universität

	Bester Takt	Kürzeste Fahrzeit	Wenigste Umstiege
Viersen	+	O	O
Neersen	O	+	+
Schiefbahn	+	+	+

+ Verlängerung der S28 bietet Verbesserungen gegenüber dem Bahnangebot im Jahr 2019

O Verlängerung der S28 bietet ein vergleichbares Angebot

Literaturverzeichnis

Bezirksregierung Düsseldorf (2015): Sitzungsvorlage: Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans Nordrhein-Westfalen 2017. Meldung der zur Bewertung vorgesehenen Vorhaben beim Land NRW.

Bezirksregierung Düsseldorf (2018): Rheinblick. Das Regionalmonitoring für die Planungsregion Düsseldorf. Siedlung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2019): Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/2017-pendeln.html>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Antwort auf die Anfrage der Stadt Viersen zur möglichen Konkurrenz zwischen S28, Linie RE13 und Fernverkehr.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Ausgabe Februar 2019

Deutsche Bahn (1997): Kursbuch 1997/1998

Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach (2019): Wirtschaftsstandort Flughafen wächst. <https://ewmg.de/aktuelles-beitrag-lesen/wirtschaftsstandort-flughafen-waechst.html>

Kreis Viersen (2016): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Endbericht.

Kreis Viersen (2018): Nahverkehrsplan Kreis Viersen. Zweite Fortschreibung.

Kreis Viersen, Regiobahn GmbH (2009): Machbarkeitsstudie Streckenverlängerung der Regiobahn vom Bahnhof Kaarster See über Viersen Bahnhof bis Venlo.

Kreis Viersen, Regiobahn GmbH (2015): Nutzen-Kosten-Untersuchung der Streckenverlängerung der Regiobahn vom Bahnhof Kaarster See bis Viersen Bahnhof (optimierte Mitfälle V1a und V1b mit S28 bis nach Viersen), Erläuterungsbericht.

Landeshauptstadt Düsseldorf (2017): Nahverkehrsplan 2017 der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Rhein-Kreis Neuss (2018): Nahverkehrsplan für den Rhein-Kreis Neuss

Rheinische Post (2018): Eigenes Verfahren für Regiobahn-Halt nötig. Neuss. https://rp-online.de/nrw/staedte/neuss/neuss-regiobahn-haltepunkt-morgensternsheide-entzweit-politik_aid-33427237

Rheinische Post (2019): Wohnen in Mönchengladbach. EWMG will mehr Wohnungen. https://rp-online.de/nrw/staedte/moenchengladbach/moenchengladbach-ewmg-will-mehr-wohnungsbau-und-sanierungen-im-bestand_aid-37976661

Stadt Düsseldorf (2016): Rahmenplan Einzelhandel 2016. Beiträger zur Stadtplanung und Stadtentwicklung.

Stadt Viersen (2019): Einwohnerzahlen. <https://www.stadt-willich.de/de/willichundich/zahlen-daten-und-fakten/>

Stadt Willich (2019): Willich & ich. Zahlen, Daten und Fakten.

<https://www.viersen.de/de/mitteilung/einwohnerzahlen/>

Städte Düsseldorf, Eindhoven, Mönchengladbach, Venlo (2015): Erläuterungsbericht Vorplanung. Zweigleisiger Ausbau Dülken – Kaldenkirchen.

Städte Eindhoven, Mönchengladbach (2010): Verbesserung der Bahnverbindung Eindhoven – Düsseldorf. Kurzfassung.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2019): Auf der Agenda: Reaktivierung von Bahnstrecken

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2017): Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Beschluss der Verbandsversammlung vom 30.03.2017.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2018): Förderung von Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur.

Wirtschaftsförderung Mönchengladbach (2018): Mönchengladbach Immobilienmarkt 2018/2019.

Abbildungsverzeichnis

Kreis Viersen

Seiten 1, 14, 29

Planersocietät

Seiten 3, 5, 7, 8, 9, 10, 17, 19, 22, 25, 30, 31, 32,
33, 34, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 49

Regiobahn

Seiten 15, 16, 18

Wikipedia

Seiten 13 (Brandrodungswanderfeldhackbau,
CC BY-SA 3.0), 36 (Kai Pilger, CC BY-SA 3.0), 41
(Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, CC BY-
SA 3.0)

Impressum

Auftraggeber



Amt für Bauen, Landschaft und Planung

Rathausmarkt 3
41747 Viersen

Auftragnehmer



Planersocietät –
Stadtplanung, Verkehrsplanung,
Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft,
Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Der Lückenschluss zwischen den Städten Viersen und Kaarst

