

8 Zusammenfassung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine Verlängerung der Regiobahn Linie S 28 vom Bf Kaarster See bis zum Pbf Viersen und einer Weiterführung auf der bestehenden DB-Strecke 2510 bis nach Venlo untersucht. Die Regiobahn endet heute am Bf Kaarster See. Der Streckenabschnitt der ehemaligen DB-Strecke 2530 zwischen Bf Kaarster See und Pbf Viersen ist als Bahntrasse vorhanden und als solche noch gewidmet. Der Bereich ist heute aber entweder weitgehend überwachsen oder wird anderweitig, z.B. als Wanderweg, genutzt. Für die Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Strecke 2530 werden ca. 12 km Gleisanlagen und die beiden Haltepunkte Willich-Schiefbahn und Neersen sowie angrenzende Bereiche neu gebaut. Der Streckenabschnitt zwischen Bf Kaarster See und Hp Willich-Schiefbahn wird 2-gleisig, der restliche Streckenabschnitt 1-gleisig ausgebaut. Der Hp Neersen wird ebenfalls 2-gleisig als Überholungsbahnhof ausgebaut. Die vorhandenen Straßenkreuzungen werden als gesicherte Bahnübergänge mit Halbschranken ausgerüstet. Die Kreuzung mit der L361/382/390 im Bereich des Hp Willich-Schiefbahn wird als kreuzungsfreie Straßenüberführung erstellt. Die Strecke bindet im Bereich des Pbf Viersen in die vorhandenen DB-Anlagen ein und erhält im Bereich des Bf Viersen auf der Nordseite einen neuen Haltepunkt für die in Viersen endenden Züge. Ab Viersen verkehren die von und nach Venlo fahrenden Züge über die bestehende DB-Strecke 2510. Die Baukosten betragen insgesamt ca. 58 Mio. EUR.

Es wurden insgesamt 3 Betriebsvarianten untersucht, die auf der vorhandenen bzw. neuen Infrastruktur abgewickelt werden können. In Variante 1 wird die heute auf der Strecke Viersen - Venlo verkehrende RE 13 beibehalten, die Regiobahn Linie S 28 im 20-Minuten-Takt von Düsseldorf bis zum Bf Viersen geführt und endet dort. Fahrgäste auf der Verbindung von und nach Düsseldorf-Viersen-Venlo können im Bf Viersen umsteigen. In Variante 2 verkehrt die Regiobahn Linie S 28 von Düsseldorf bis zum Bf Viersen im 20-Minuten-Takt und von dort weiter im Stundentakt mit Zwischenhalt in Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen bis nach Venlo. Der RE 13 endet im Bf Viersen. Fahrgäste auf der Verbindung von und nach Mönchengladbach-Venlo können im Bf Viersen umsteigen. In Variante 3 endet der RE 13 in Mönchengladbach, als Ersatz wird der RE 8 von und nach Mönchengladbach-Köln im Stundentakt bis Venlo mit Zwischenhalt nur im Bf Viersen und Bf Breyell verlängert. Für die RE13 läuft ab Dezember 2009 ein Verkehrsvertrag für die nächsten 15 Jahre. Die Varianten 2 und 3 können deshalb entweder erst nach Ablauf dieses Vertrages endgültig umgesetzt werden oder sind entsprechende Kompensationen mit dem Betreiber zu vereinbaren. Die Regiobahn Linie S 28 verkehrt von Düsseldorf bis zum Bf Viersen im 20-Minuten-Takt und von dort weiter im Stundentakt mit Zwischenhalt in Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen bis nach Venlo. Die heutigen Reisezeiten von und nach Düsseldorf über den RE 13 betragen ca. 65-70 Minuten. Sie werden sich voraussichtlich mit dem neuen Betreiber auf ca. 60-65 Minuten für den RE 13 reduzieren. Dies stellt gleichzeitig auch die Reisezeit der Variante 1 (direkte Verbindung RE 13 im 60-Minuten-Takt) dar. In der Variante 2 (direkte Verbindung S 28 im 60-Minuten-Takt) ergeben sich Reisezeiten von ca. 75-89 Minuten, in Variante 3 (direkte Verbindung RE 28 im 60-Minuten-Takt) verringern sich die Reisezeiten auf ca. 60 Minuten. Bei der Variante 1 werden 4 neue Triebfahrzeuge, bei Variante 2 werden 6 neue Triebfahrzeuge und bei der Variante 3 werden 8 neue

Triebfahrzeuge benötigt. Bei den Varianten 1 und 2 wird 1 Reservefahrzeug und bei der Variante 3 werden 2 Reservefahrzeuge in Ansatz gebracht.

Für alle 3 Varianten wurde eine Fahrgastpotentialabschätzung mit Hilfe einer Verkehrsmodellrechnung vorgenommen. Das Fahrgastaufkommen für die Linien S 28, RE 28 (gesamter Linienverlauf) und die Linie RE 13 (beschränkt auf den Untersuchungsraum der Kreise Mettmann, Viersen und Neuss sowie die Städte Mönchengladbach und Düsseldorf) ergibt als Summe aller Einsteiger in beide Fahrtrichtungen (ÖV-Fahrten und verlagerter sowie induzierter Verkehr):

- Variante 0 (2020) ca. 28.400 Fahrgäste
- Variante 1: ca. 31.250 Fahrgäste
- Variante 2: ca. 31.300 Fahrgäste
- Variante 3: ca. 45.700 Fahrgäste

Durch siedlungsstrukturelle Effekte, Optimierung von Radwegrouten und Bike + Ride Angeboten sowie Schaffung ausreichender Park+Ride Anlagen an den künftigen Haltepunkten der Regiobahn wird je nach Variante weiteres Fahrgastpotential zu generieren sein, das mit ca. 500 – 1500 zusätzlichen Fahrgästen abgeschätzt wird, die aber derzeit nicht bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung angesetzt wurden. Des Weiteren sind durch die derzeitigen Entwicklungsmaßnahmen im Raum Venlo weitere Fahrgäste zu generieren. Als Größenordnung können aufbauend auf die Variante 3 zusätzlich weitere ca. 1.500 bis 2.000 Fahrgäste im Querschnitt aus der Region Venlo gewonnen werden. Die Gesamtjahreskosten belaufen sich bei den Varianten 1 und 2 auf ca. 5,5 Mio. EUR und bei Variante 3 ca. 12,2 Mio. EUR. Dem stehen Erlöse in Höhe von ca. 1,4 Mio. EUR bei der Variante 1, 2,1 Mio. EUR bei der Variante 2 und 4,4 Mio. EUR bei der Variante 3 entgegen. Damit ergibt sich ein Kostendeckungsgrad bei der Variante 1 von ca. 26%, Variante 2 von ca. 39% und Variante 3 von ca. 36%.

Neben der Förderung über GVFG-Mittel kann grundsätzlich auch eine Förderung mit EU-Mitteln in Betracht kommen. Das Projekt fällt vom Fördergebiet in das derzeit aktuelle INTERREG IV A-Programm, das bis 2013 läuft und danach voraussichtlich durch ein Anschlussprogramm weitergeführt wird. Hier sind in der nächsten Zeit die Fördervoraussetzungen mit den zuständigen Stellen zu erörtern.