

Gebietsentwicklungsplan für den Kreis Viersen

3. Infrastruktur

3.1 Regionale Verkehrsinfrastruktur

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichern

Die bestehende leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Kreis Viersen ist leistungsfähig und nachhaltig und, soweit erforderlich, Siedlungsbezogen sowie im Interesse überregionaler Verkehrsbeziehungen umweltverträglich auszubauen, um Engpässe zu vermeiden.

Darüber hinaus sollen Verkehrsentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung dazu beitragen, die Lärminderung, Mobilität und Erreichbarkeit für Menschen und Güter zu erhalten, zu verbessern oder zu schaffen.

Eine solche umwelt-, siedlungs- und sozialverträgliche Gesamtverkehrskonzeption wird bestimmt durch die Einbindung aller Verkehrsmittel und -träger entsprechend ihrer spezifischen Stärken; umweltschonende Verkehrssysteme mit hoher Leistung und wirtschaftlicher Tragfähigkeit haben dabei Vorrang.

Erläuterung:

Der Kreis Viersen liegt im Schnittpunkt mehrerer großräumiger Achsen von europäischer Bedeutung. Um das weiterhin auch grenzüberschreitend hohe Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, ist es unerlässlich, bestehende Lücken im Schienen- und Straßenverkehrsnetz unter Einbeziehung von Lärmschutz und Umweltschutzvorlagen zu schließen. (*Anm.: Eiserner Rhein – Umleitung auch Lärmschutz*)

Land und Kommunen sind aufgefordert, den Verkehrswegebau an Verkehrsentwicklungskonzepten zu orientieren, die auf alle Verkehrsträger abgestimmt sind.

Die Regionalplanung unterstützt deshalb

- Konzepte zur Verkehrsvermeidung mit einer Siedlungsentwicklung, die Wohnen und Arbeiten verträglich zusammenführt – dabei kann auch der Ausbau von Telematiknetzen zur Verkehrsvermeidung beitragen
- Konzepte zur Verkehrsverlagerung mit einer Stärkung des schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs und der Verknüpfung der Verkehrsträger im Güterverkehr zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße sowie Luftverkehr,
- Konzepte zur Verkehrsoptimierung, damit die vorhandene Verkehrsinfrastruktur besser genutzt wird. Dabei haben der Ausbau vorhandener Verkehrswege Vorrang vor einem Neubau sowie der Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur und der Wasserstraßen Vorrang vor dem Ausbau der Straßen.
- Konzepte zur Verbesserung von Lärmschutzmaßnahmen und dessen Einrichtung an bestehenden oder zu reaktivierender Eisenbahninfrastruktur.

Diese wesentlichen Teile einer Gesamtverkehrskonzeption gelten insbesondere für den Ballungskern und die Ballungsrandzone, aber auch in Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur sollte eine Umsetzung so weit wie möglich angestrebt werden.

3.2 Standorte des Kombinierten Güterverkehrs und der Güterverkehrsstellen

Leistungsfähige dezentrale Güterverkehrszentren entwickeln

Um den zukünftig besonders stark steigenden Güterverkehr aus dem Kreis Viersen so umweltverträglich wie möglich zu betreiben und für den Wachstumsmarkt Verkehr / Logistik im internationalen Standortwettbewerb besser gerüstet zu sein, sollen die Verkehrsträger Schiene, Straße und / oder Wasserstraße unter transportwirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten stärker verknüpft werden. Dazu sollen den im Gebietsentwicklungsplan dargestellten Standorte im Kreis Viersen leistungsfähige dezentrale Ladestrassen, Railports für den Schienengütereinzelwagenverkehr oder Umschlagseinrichtungen für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) entwickelt werden.

Vor einem Neubau sollen Güterverkehrseinrichtungen dort genutzt und ausgebaut werden, wo ein Transportträgerwechsel verkehrsgerecht und umweltschonend erfolgen kann. Dies ist besonders

bei grenzüberschreitenden Standorten notwendig.

Erläuterung:

Railport sind moderne Güterverkehrsstellen und gehören zu einem europäischen Netzwerk aus multimodalen Logistikzentren, Rail Logistics Centern, für schienenbasierte, intelligente und kundenindividuelle Logistiklösungen. Dadurch können Güterverkehre für den Großteil des Transportes die umweltfreundliche Schiene nutzen und verbindet die Vorteile des Schienengüterverkehrs mit der Flexibilität der Straße.

Güterverkehrszentren sind Transportgewerbegebiete mit Infrastruktureinrichtungen für den Kombinierten Ladungsverkehr an geeigneten Schnittstellen der Verkehrsträger Straße, Schiene und / oder Wasserstraße. Ein Güterverkehrszentrum ist auch dann gegeben, wenn mehrere räumlich getrennte Teilflächen betrieblich und infrastrukturell miteinander vernetzt werden können.

1. Standortraum Düsseldorf / Neuss / Kreis Viersen

Für die städtebaulich ungünstig gelegenen KLV-Terminals in Düsseldorf- Bilk und Neuss-Innenstadt wurde der Ersatzstandort Neuss Hafen gefunden. Der vorhandene Trade-Port-Venlo nimmt auch Funktionen für die Region Düsseldorf / Mittlerer Niederrhein wahr. Im Raum Venlo / Tegelen / Nettetal werden deshalb grenzüberschreitende Kooperationsmöglichkeiten zum Transport der Güter vorrangig auf der Schiene unterstützt.

Durch Errichtung dezentraler Ladestrassen im Kreis Viersen, den Industriegebieten Kempen, Viersen und Kaldenkirchen wird ein direkter Zugang zum internationalen Schienennetz vor Ort geschaffen um Güter umweltfreundlich mit der Bahn direkt zu allen Wirtschaftszentren Europas zu transportieren. Weiterhin werden öffentlich mit Bimodalen Verkehrsanschluss zugängliche Ladestrassen die Gewerbeflächen auf und tragen deutlich zur Entlastung der Autobahnen bei.

2. Standortraum Duisburg / Niederrhein

Mit der Entwicklung des dezentralen Güterverkehrszentrums Duisburg / Niederrhein (GVZ DUNI) ist ein Pilotprojekt geschaffen worden, welches im Interesse des Landes, der Region und der Transportwirtschaft so schnell wie möglich umzusetzen ist. Dazu müssen u. a. die vorhandenen Standorte ausgebaut und mit weiteren regionalplanerisch geeigneten Standorten organisatorisch, infrastrukturell und telematisch vernetzt werden.

Vorhandene GVZ-DUNI-Standorte sind

- das KLV-Zentrum mit Schiffs- und KLV-Terminal im Hafen Duisburg- Ruhrort,
- die Duisburger Container Terminal Gesellschaft (DeCeTe),
- die Planungsgesellschaft Kombinierte Verkehr (PKV),
- das Rhein-Ruhr-Terminal im Parallelhafen Duisburg-Neuenkamp.

Geplante GVZ-DUNI-Standorte sind

- im Gewerbepark Duisburg-Hohenbudberg mit einem KLV-Terminal,
- im Lippe-Mündungsraum mit Logistikfunktionen,
- in Moers-Pattberg mit Recycling- und Logistikfunktionen,
- Krupp-Rheinhausen für Hafen- und Industrienutzungen,
- der Hafen Krefeld als Industriehafen und Dienstleistungszentrum mit Einrichtungen für den Kombinierten Ladungsverkehr sowie als Standort für Industriebetriebe und Anbieter logistischer Dienstleistungen,
- der Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim als Spezialhafen für Stahlprodukte und Recyclinggüter.

3. Standortraum Arnheim / Nimwegen / Emmerich

Die geplanten logistischen Großprojekte im niederländischen Grenzraum, insbesondere das geplante GVZ Valburg, haben weitreichende Auswirkungen auf die Güterverkehrszentren des Niederrheins und dem Kreis Viersen. Die Initiative, Emmerich zusammen mit Bergh als regionalen Knotenpunkt für die Region Achterhoek, den nördlichen Kreis Kleve und das westliche Münsterland zu entwickeln, ist ein erster Schritt im Hinblick auf die dauerhafte und vollwertige Integration Emmerichs mit seinem vorhandenen logistischen Dienstleistungszentrum in das zu entwickelnde dezentrale grenzüberschreitende Güterverkehrszentrum Arnheim/ Nimwegen / Emmerich.

3.3 Schienenwege

Mobil auf der Schiene – das Eisenbahnnetz erhalten und ausbauen

Das Eisenbahnnetz im Kreis Viersen soll leistungsfähig und bedarfsgerecht erhalten und ausgebaut werden. Höhengleiche Bahnübergänge sollen an Schnellverkehrs- und S-Bahn-Strecken beseitigt werden.

Weniger befahrene Schienenwege sollen als Entlastungsstrecken genutzt und ausgebaut werden. Bei Betriebseinschränkungen oder Streckenstilllegungen sind die angestrebte Entwicklung des jeweils betroffenen Raumes zu berücksichtigen und wichtige Netzzusammenhänge zu wahren. Trassen stillgelegter Strecken sind so zu sichern, dass sie bei Bedarf wieder reaktiviert werden können.

Erläuterung:

Als leistungsstarke Transportwege für den Personen- und Güterverkehr müssen die Schienenwege quantitativ und qualitativ verbessert werden.

Ein schneller, leistungsfähiger und attraktiver Schienenverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er Mehrgleisig, mit entsprechenden Überhol – und Ausweichgleisen betrieben wird und eine möglichst direkte Verbindung zum übergeordneten Zentrum bietet. Zudem müssen die Übergänge untereinander, zum Fernverkehr, aber auch zum Zu- und Abbringerverkehr (Strassenbahn / Bus) wesentlich besser abgestimmt werden.

Die Umstellung auf elektrischen Eisenbahnbetrieb ist ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz und zur Energieeinsparung. Die mit der Elektrifizierung zu erzielenden höheren Geschwindigkeiten wirken sich zudem positiv auf die verkehrliche Erschließung eines Raumes wie auch auf die Verlagerung eines Teils des Individualverkehrs von der Straße auf die Schiene aus.

● Lücken im weitgehend elektrifizierten Schienennetz des Regierungsbezirks sind auf der ehemals durchgehenden, internationalen Strecke Köln - Neuss - Krefeld - Kleve - Nimwegen zu schließen, um den Traktionswechsel (Elektro – / Dieselbetrieb) in Krefeld zu vermeiden um zukünftig mit elektrischen Triebzügen einen grenzüberschreitenden Personenverkehr bis Nimwegen an das bereits elektrifizierte Netz auf niederländischer Seite anschließen zu können.

Höhengleiche Bahnübergänge stellen Konfliktpunkte mit gegenseitiger Behinderung von Schienen- und Straßenverkehr dar. An großräumigen und überregional bedeutsamen Verkehrstrassen sowie an S-Bahnstrecken sind deshalb höhengleiche Bahnübergänge nach Möglichkeit durch Brückenbauwerke zu ersetzen. Wichtigste Voraussetzung dafür ist die projektbezogene Koordinierung der verschiedenen Baulastträger. Die Belange einer zeitgemäßen Straßenführung, eines landwirtschaftlichen Wegenetzes und der Stadtentwicklung sollen dabei berücksichtigt werden.

Von Stilllegung bedrohte oder wenig ausgelastete Schienenwege sollten dahin gehend überprüft werden, inwieweit sie geeignet sind, stark befahrene Hauptstrecken zu entlasten oder zusätzliche Aufgaben zu übernehmen, wobei die Nutzung von Personenverkehr Vorrang hat. Neu zu errichtenden Lärmschutzmaßnahmen oder Wohngebietsumfahrungen sind zu prüfen.

Ein solches Vorgehen würde die vorhandene Infrastruktur sichern, Neu- und Ausbaumaßnahmen weitgehend überflüssig machen und insgesamt die Flächeninanspruchnahme minimieren. Im grenznahen Raum zu den Niederlanden bieten sich dafür die Bahnlinien Duisburg / Krefeld - Kleve - Kranenburg - Nimwegen, Neuss - Kaarst - Viersen - Venlo und Mönchengladbach - Dalheim - Roermond an. Konkrete Untersuchungen liegen bereits für die „Rheinische Bahn“ vor, einer Güterzugstrecke mit vielfach noch existenten Haltepunkten und einem hervorragenden Erschließungspotential.

Bis heute ist das Schienenstreckennetz in einem Ausmaß geschrumpft, das unter dem Aspekt der Flächenerschließung und dem Erhalt der Infrastruktur weitere Betriebseinschränkungen oder Stilllegungen nicht mehr zulässt. Aus regionalplanerischer Sicht sind die Trassen stillgelegter Schienenstrecken daher sowohl in den Verdichtungsräumen und ihren Randzonen als auch in den überwiegend ländlich strukturierten Zonen von Bebauung freizuhalten und bei Bedarf zu reaktivieren. Soweit Schienenverkehr dennoch eingestellt wird, sollte eine gleichwertige Bedienung durch den öffentlichen Personenverkehr auf der Straße angeboten werden und eine ausreichende innerregionale Netzbildung gewährleistet bleiben.

Den Kreis Viersen an das Hochgeschwindigkeitsnetz einbinden.

Der Kreis Viersen ist an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz für den Personenfernverkehr (ICE-Verkehr) einzubeziehen. Die zu diesem Netz gehörenden Schienenstrecken sollen zumindest mittelfristig an die erforderlichen Fahrgeschwindigkeiten und sonstigen betrieblichen Voraussetzungen für einen Schnellstverkehr angepasst werden. Die Kommunen haben bei der Bauleitplanung die notwendigen Ausbaumaßnahmen zu beachten.

Erläuterung:

Die starke internationale Verflechtung der Wirtschaftsräume der Niederlanden, Rhein, Ruhr und Wupper mit ihrem erheblichen Verkehrspotential erfordert es, den Kreis Viersen an das innerdeutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen einzubinden. Diese Einbindung ist für die Ausgestaltung des transeuropäischen Netzes von besonderer Bedeutung.

Zentrale Knotenpunkte dieses Netzes sind der Düsseldorfer, Aachener und Duisburger Hauptbahnhof. Zwischen diesen Knoten teilen sich die Fernverkehrsströme, zum einen über Krefeld und Mönchengladbach zum anderen über Düsseldorf, Duisburg, Amsterdam / Essen, Bochum / Gelsenkirchen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Rhein-Ruhr-Strecke wurde, soweit möglich, abschnittsweise auf 200 km/h angehoben.

Ergänzt und verstärkt werden die internationalen Verflechtungen durch die in den Niederlanden angelaufenen Planungen, die Bahnlinie Amsterdam - Utrecht - Arnheim - Zevenaar zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke umzugestalten. Der auf deutscher Seite gelegene Streckenabschnitt bis

anzupassen, einschließlich der Umfahrung einzelner Siedlungsbereiche an der bestehenden Schiene. Da zudem wegen der zu erwartenden starken Gesamtbelegung (mit Güter- und Nahverkehr) eine Kapazitätsausweitung dieser Bahnverbindung um ein oder mehrere Gleise nicht auszuschließen ist, müssen in der Bauleitplanung der betroffenen Kommunen entsprechende Flächen gesichert werden. Bis zur endgültigen Trassenentscheidung ist im Gebietsentwicklungsplan vorsorglich eine Umgehungsstrecke zwischen niederländischer Grenze und Emmerich-Vrasselt dargestellt.

Die Schienenwege für den großräumigen Verkehr ausbauen

In enger Abstimmung mit der Realisierung der Betuvelinie sind die großräumig bedeutsamen Schienenstrecken (Zevenaar-) Emmerich - Oberhausen - Düsseldorf-Eller - Köln, Duisburg - Krefeld - Neuss - Köln und (Venlo-) Kaldenkirchen - Mönchengladbach - Köln auszubauen; dazu gehört auch die direkte Verknüpfung der Standorte für Anlagen mit hohem Güterverkehrsaufkommen. Die Oberzentren Krefeld und Mönchengladbach sowie das Mittelzentrum Oberhausen sind bedarfsgerecht in das Intercity-Netz der Deutschen Bahn einzubinden.

Erläuterung:

Neben dem Rhein ist die Schienenstrecke (Zevenaar-) Emmerich - Wesel - Oberhausen - Duisburg - Düsseldorf-Eller - Opladen - Köln die zentrale Güterverkehrsachse im Regierungsbezirk. Südlich von Duisburg ist sie bislang ausschließlich dem Gütertransport vorbehalten. Im nördlichen Abschnitt sollen auf der gleichen Trasse Hochgeschwindigkeits- und Personennahverkehre abgewickelt werden, was zu Kapazitätsengpässen und zu Beeinträchtigungen entlang der Trasse führen kann. Ein entscheidender Grund dafür ist der auf der Betuvelinie zu erwartende stark verdichtete Güterverkehr. Als zweigleisige elektrifizierte Neu- und Ausbaustrecke wird diese Linie den Hafen Rotterdam mit dem Knotenpunkt Arnheim / Nimwegen verbinden und bei Zevenaar in die bestehende Nord-Süd-Achse einmünden.

Die Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsminister und dem Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten des Königsreichs der Niederlande vom 31.08.1992 sieht einen stufenweisen Ausbau für den Güter- und Personenfernverkehr vor, wobei die Einzelmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden sollen.

Auf deutscher Seite sollen u. a. die weiterführende Hauptstrecke auf ihre volle Leistungsfähigkeit gebracht, der Knoten Oberhausen umgestaltet, die Route Osterfeld-Süd - Bottrop-Süd - Herne ausgebaut und die Trasse Neuss - Köln - Longerich viergleisig hergerichtet werden. In der Vereinbarung ebenfalls festgelegt sind Neu- und Ausbau der Anschlussverbindungen von der

Betuweroute zu den Grenzübergäng Oldenzaal / Bad Bentheim und Venlo / Kaldenkirchen (nördlicher und südlicher Bypass).

Um eine übermäßige Bündelung des deutsch-niederländischen Güter und Personenverkehrs auf den Grenzübergang Zevenaar / Emmerich zu vermeiden und die negativen Folgen für die an der Strecke gelegenen Städte und Gemeinden zu minimieren, sind vor allem der nördliche und der südliche Bypass entsprechend dem Gemeinsamen Protokoll der Provinzen Gelderland, Limburg und Overijssel sowie des Verkehrsministeriums des Landes NRW vom 30.08.1993 zu realisieren. Während es auf der niederländischen Seite erforderlich ist, die Schienenverbindung Valburg – Venlo zweigleisig und elektrifiziert auszubauen, ist auf deutscher Seite schwerpunktmäßig ebenfalls ein durchgehender zweigleisiger Betrieb von Venlo nach Köln Voraussetzung für die Abwicklung dieser internationalen Verkehrsströme.

Die vorhandenen Engpässe sind deshalb durch Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf den Abschnitten Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt - Odenkirchen zu beseitigen.

Entsprechende Lärmschutzmaßnahmen sind hier obligatorisch.

Mit Umsetzung dieser Maßnahmen eröffnen sich eine Reihe weiterer Chancen für den Schienenverkehr am mittleren Niederrhein.

Eine Streckenführung Antwerpen - Rhein-Ruhr (Eiserner Rhein) für den Schienengüterverkehr wird von den betroffenen Anrainern auf Grund von drohenden innerstädtischer Lärmentwicklung abgelehnt. Hinsichtlich einer Umwelt - und Lärmverträglichen Trassenführung stehen mehrere Variationen in der Diskussion welche nach wirtschaftlichen und planerischen Aspekten entsprechend zu prüfen sind. Die Wiederinbetriebnahme der historischen Trasse des Eisernen Rhein soll dem grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr vorbehalten sein.

Der Schienengütereinzelwagenverkehr nach Belgien findet in der internationalen Bahngemeinschaft Zentral über den Rangiergrenzbahnhof Gremberg via Aachen statt und darf keine Auswirkung auf den Eisernen Rhein haben.

Als Verlängerung der Achse Amsterdam - Rotterdam - Breda - Eindhoven - Venlo (Brabantlinie) wird die Bahnstrecke Venlo - Köln infolge des EU Binnenmarktes auch für den Personenverkehr eine wesentlich höhere Bedeutung erhalten. Da darüber hinaus vor allem der linksrheinische Teil des Regierungsbezirks eine Unterversorgung mit hochwertigem Schienenverkehr aufweist, sollte diese Region in das Intercity-System einbezogen werden. Im Rahmen der anstehenden Neustrukturierung des IC / ICE Angebotes als Folge der Inbetriebnahme mehrerer Hochgeschwindigkeitsstrecken eröffnet sich die Chance einer Linienführung Köln – Mönchengladbach - Venlo (- Randstad), aber auch einer Führung Dortmund – Duisburg - Krefeld - Mönchengladbach - Aachen, dort mit Anschluss an die TGV-Verbindung Brüssel / Paris. Damit erhielten Mönchengladbach und Krefeld ebenfalls einen IC-Halt und wären ähnlich gut erreichbar wie die übrigen Oberzentren im Regierungsbezirk.

Der weitere Ausbau von Schienenstrecken mit einer der Verkehrsbelastung entsprechenden Überholgleise und Ausweichgleise hat insbesondere im Bereich von Siedlungen die Belange der Bevölkerung im Hinblick auf Lärm- und Erschütterungsschutz zu berücksichtigen und Trennungswirkungen im Siedlungsgefüge zu vermeiden.

Die Schienenwege für den Nah- und Regionalverkehr sichern

Auf den Schienennah- und -regionalverkehrsstrecken soll in Abstimmung mit den sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln ein attraktiver, Intergralvertakteter Nahschnellverkehr durchgeführt werden, der eine schnelle Bedienung der Fläche sicherstellt.

Die im Kreis Viersen vorhandene Schieneninfrastruktur ist bedarfsgerecht auszubauen.

Um eine Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu erreichen, sollen Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen sowie sonstige gewerblich genutzte Flächen mit hohem Verkehrsaufkommen an das Bahnnetz angebunden werden.

Erläuterung:

Die Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG für den Nah- und Regionalverkehr bilden das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs außerhalb der Ballungskerne. Sie erschließen wichtige Siedlungsbereiche und verbessern, zum Teil über den Kreis Viersen hinausgreifend, dessen Umlandbeziehungen.

Aufgrund seiner hohen Leistungsfähigkeit und seines vom übrigen Verkehr getrennten Fahrweges ist die Schiene vor allem für den schnellen Transport größerer Personen- und Güteraufkommen geeignet.

Auf diese Weise entlastet sie in erheblichem Umfang das Straßennetz und reduziert damit gleichzeitig die Umweltbelastung und den Flächenverbrauch.

Für den konkreten Erhalt und weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur können die Ergebnisse der Abschlussberichte herangezogen werden, die auf der Basis der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land NRW und der Deutschen Bundesbahn zu erstellen waren. Nach dieser Vereinbarung sind alle Bahnstrecken mit der Vorgabe untersucht worden, den schienengebundenen Nahverkehr so weiterzuentwickeln, dass dessen systembedingte Vorteile noch besser zum Tragen kommen. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz und das Regionalisierungsgesetz NW zeigen die Fördermöglichkeiten und den Umfang der Finanzmittel auf, nach denen die beschlossenen Maßnahmenpakete umgesetzt werden können. Besonderes Gewicht kommt den grenzüberschreitenden Schienenwegen zu, zumal in den Fällen, bei denen die Nahverkehrsbedienung oder der Gesamtverkehr eingestellt worden sind. Für eine schnelle Wiederaufnahme des Nahverkehrs bieten sich die Strecken Duisburg / Krefeld - Kleve - Nimwegen, die Durchbindung über Emmerich und Zevenaar nach Arnheim sowie die Reaktivierung des Städteverkehrs zwischen Mönchengladbach und Roermond an. Die zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen der Region NiederRhein mit dem benachbarten Knotenpunkt Arnheim / Nimwegen und die in diesem Raum angestrebte umweltverträgliche Nutzung der Schieneninfrastruktur legen neben der Elektrifizierung auch den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Geldern und der Landesgrenze nahe. In Anpassung an das rückläufige Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene ist in den letzten Jahren nicht nur die Zahl der Rangierbahnhöfe, sondern auch die Zahl der nachgeordneten Knotenpunkte reduziert worden.

So sind im Kreis Viersen nur noch die Güterverkehrsstellen in Kempen und Viersen im Betrieb. Eine Aufwertung der Gewerbegebiete im Kreis Viersen wird durch dass Gleisanschlussförderprogramm des Bundes erzielt um Industriebetriebe und Städte einen direkten Bahnanschluss zu ermöglichen .

Neue Gleisanschlüsse und Verladestellen sollten an Standorten errichtet werden, die gemeinsam mit den vorhandenen den Kreis Viersen flächendeckend bedienen. Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen-, Entsorgungsbetriebe, Recycling sollten wegen der Entlastung der übrigen Verkehrswege, im Besonderen der Straßen, grundsätzlich über ein eigenes Gleisnetz verfügen bzw. an geeigneter Stelle an die durchgehenden Schienenwege angeschlossen sein.

Vorhandene Privatgleisanschlüsse und Werksbahnen sollten durch gezieltes Flächenmanagement, Kooperation und Auswahl geeigneter Güter intensiver als in der Vergangenheit genutzt werden, um diese auf Dauer zu sichern und weitere Belastungen des Raumes durch zusätzliche Verkehrsbänder zu vermeiden.

Bisher nicht genutzte Gleisanschlüsse sollten in Einbeziehung von Fördermitteln des Bundes in Rücksprache mit der DB Netz AG reaktiviert werden.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Den ÖPNV stärken

Die Leistungsfähigkeit, Netzdichte und Bedienungshäufigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs sind zu sichern und zu verbessern, um den Nutzern eine attraktive, umweltschonende und flächensparende Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten.

Diese Attraktivitätssteigerung muss durch

begleitende verkehrliche, städtebauliche und organisatorische Maßnahmen unterstützt werden.

Die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Aachener Verkehrsverbund, Verkehrsverbund Rhein Sieg, Nahverkehrszweckverband- Niederrhein und Zweckverband Münsterland sollen ihre Verkehrsnetze untereinander koordinieren, ihre Fahrpläne aufeinander abstimmen und im Übergangsbereich ihre Tarife vereinheitlichen.

Erläuterung:

Durch den ständig gestiegenen Anteil des Individualverkehrs am gesamten Personenverkehrsaufkommen ist die Mobilität der Bevölkerung auf den Straßen vornehmlich in den Zeiten des Berufsverkehrs und in den Verdichtungsgebieten und Umweltschutzzonen mehr und mehr eingeschränkt. Gleichzeitig beeinträchtigt der dichte Individualverkehr die Gesundheit

und Sicherheit der Menschen sowie die Umwelt. Der ÖPNV hingegen kann nur durch eine ständige Weiterentwicklung hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Qualität, Netzdichte, Bedienungshäufigkeit und Errichtung von Verknüpfungsanlagen zu einem Abbau der Umweltbelastungen, des Energieverbrauches, der Lärmeinwirkungen, der Luftverschmutzung, der Flächeninanspruchnahme, der Unfallhäufigkeiten etc. beitragen.

Als flächensparende, umweltschonende und zur Beförderung vieler Menschen geeignete Verkehrsmittel sind Bahnen und Busse somit eine konkrete Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Die Bedienungsform richtet sich in der Regel nach der Siedlungsdichte und den Pendlerbeziehungen. Neben S-Bahn, Stadtbahn / Straßenbahn und Bus sollten die Verkehrsgesellschaften auch Rufbusse, Sammeltaxen, Bürgerbusse oder Nachtbuslinien einsetzen, um verkehrsschwache Zeiten überbrücken zu können und dünn besiedelte, überwiegend ländlich strukturierte Zonen mit Verkehrsleistungen zu versorgen. Zudem sind dort Bedienungsdichten zu fordern, die sich auch an den Gesichtspunkten der Daseinsvorsorge und qualitativ gleichwertiger Lebensverhältnisse orientieren.

Ein attraktiver ÖPNV bietet für zentrale Orte und größere Freizeit und Erholungseinrichtungen deshalb auch am Wochenende mindestens einen Stundentakt an; qualitätssteigernde Maßnahmen (z. B. Fahrradbeförderung) wirken zusätzlich attraktivitätssteigernd. Zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV sind nach Regionalisierungsgesetz NW die kommunalen Aufgabenträger.

Sie haben Nahverkehrspläne zu erarbeiten, die die künftige Entwicklung des ÖPNV in ihrem Zuständigkeitsbereich einschließlich der Finanzierung darlegen. Diese Pläne müssen die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

beachten. Gleiches gilt für den kommunalübergreifenden Schienenpersonennahverkehr, für den die Zweckverbände verantwortlich sind. Der Kreis Viersen umfasst dabei einen Teil des Kooperationsraumes

- mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und den gesamten Kooperationsraum
- mit dem Zweckverband Niederrhein, in dem bislang kein Tarifverbund mit dem Nahverkehr der Bahn bestand.

Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, ist nicht nur eine enge Zusammenarbeit der Aufgabenträger innerhalb eines Kooperationsraumes, sondern auch über die Verbundgrenzen hinweg notwendig. So sollen die Zweckverbände die ÖPNV-Infrastruktur und die Verkehrsleistungen untereinander abstimmen sowie im Speziellen auf die Bildung von Übergangstarifen in den Überlappungsbereichen hinwirken. Die intensiven Nahverkehrsströme zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, dem Aachener Verkehrsverbund, dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie dem Zweckverband Niederrhein erfordern ähnliche Absprachen wie über die Landes- bzw. Bundesgrenze hinweg.

Die Engpässe und Lücken im Bahnnetz beseitigen

Die Engpässe im bestehenden Bahnnetz sind zu beseitigen, um den regionalen städteverbindenden Verkehr noch attraktiver zu gestalten.

Darüber hinaus soll das Bahnnetz im Rahmen des Nahverkehrskonzept des VRR und der bereitzustellenden Finanzmittel weiter ausgebaut werden. Neue oder zu reaktivierende Haltepunkte möglichst mit P&R Anlage sollen in der Planung berücksichtigt werden, um vorhandene Lücken zwischen benachbarten Oberzentren zu schließen und wichtige Mittelzentren mit einzubinden.

Erläuterung:

Die Bahnstrecken im Kreis Viersen verbinden benachbarte Mittel- und Oberzentren und erschließen gleichzeitig die Kerngebiete der Städte; sie bilden damit das Grundgerüst des ÖPNV in den verdichteten Bereichen des Regierungsbezirks.

Die Verknüpfung durch einen Integralen Takt (ITF) mit anderen Verkehrsträgern und deren Zubringerfunktion ist dabei von besonderer Bedeutung.

Der integrale Taktfahrplan (ITF) zielt darauf ab, im ÖPNV eine dem Individualverkehr vergleichbare Mobilität anzubieten.

Die in der Erläuterungskarte Personenverkehrsnetz angeführten Linienverläufe enthalten die Kommunen, die im Endausbau an das Bahnnetz angeschlossen sind. Gegenüber dem Bestand wird das Netz um sieben neue Linien erweitert, wodurch Dinslaken, Grevenbroich, Krefeld, Mettmann, Remscheid, Viersen, Voerde, Wesel und Willich-Schiefbahn einen zentralen S-Bahnanschluss erhalten.

Folgende Maßnahmen sollen das Bahn-Angebot im Kreis Viersen verbessern:

- Weiterführung der Ost-West-S-Bahn (S 8) Mönchengladbach - Korschenbroich - Büttgen - Neuss - Düsseldorf - Erkrath - Gruiten - Wuppertal - Schwelm - Gevelsberg - Hagen von Mönchengladbach Hbf. nach Rheydt. Der Anschluß der Fachhochschule Niederrhein sowie die Bedienung der Streckenabschnitte Rheydt - Wickrath und Rheydt - Odenkirchen entlastet das innerstädtische Straßennetz und erschließt zusätzliche Potentiale.

- Realisierung einer S-Bahnlinie Düsseldorf - Neuss - Grevenbroich - Bedburg - Bergheim - Horrem (S 18), die einen Teil des Kreises Neuss und den Erftkreis attraktiver erschließt und diese an die Oberzentren Düsseldorf und Köln anbindet.

- Verlängerung der Linie S21 Kamen - Dortmund - Bochum - Essen - Mülheim - Duisburg über Duisburg Hbf. nach Mönchengladbach. Sie verknüpft die Kernbereiche des Ruhrgebiets umsteigefrei mit dem mittleren Niederrhein und bietet, kombiniert mit der Linie S 1, zwischen Duisburg und Dortmund einen der Nachfrage angepassten 10-Minuten-Takt. In Krefeld kreuzt sie die linksrheinische Eisenbahnstrecke Köln / Düsseldorf - Kleve und in Viersen die weitergeführte Regio-Bahn Düsseldorf – Venlo.

- Einrichtung einer S-Bahnlinie S28 Wuppertal - Mettmann - Erkrath - Düsseldorf - Neuss - Kaarst - Schiefbahn – Mönchengladbach-Nordpark/ Viersen - Kaldenkirchen - Venlo, die auf dem Abschnitt Kaarst - Mettmann zunächst als RegioBahn betrieben wird. Verlängerungsmöglichkeiten bestehen nach Osten und Westen. Westlich von Kaarst kann die noch vorhandene Bahntrasse nach Viersen aufgenommen und ein grenzüberschreitender Personennahverkehr bis Venlo angeboten werden. Der Abzweig über die Neuwerker Strecke ermöglicht in Mönchengladbach einen Schienenverkehr über Rheydt und Rheindahlen bis zum Borussia Nordpark.

- Verlängerung der KB 498 (RE10 der Nordwestbahn) Düsseldorf – Kleve nach Nijmegen und einem der Nachfrage durchgehenden 30- Minuten Takt an allen Wochentagen.

- Verlängerung der KB Mönchengladbach – Dalheim nach Roermond (Eiserner Rhein) mit einem durchgehenden 30 Minuten Takt an allen Wochentagen

Dafür sprechen die äußerst günstigen Zuordnungen der Wohn- und Arbeitsstätten zur Schienenstrecke, die schlechte Versorgung dieses Raumes durch den ÖPNV, die Überlastung der innerstädtischen Straßen und die ausgeprägten Pendlerströme in die benachbarten Oberzentren. Die Aufnahme der alten Trasse und die Herrichtung der Gesamtstrecke für den Personenverkehr ist mit verhältnismäßig geringen Kosten zu realisieren.

Das Stadtbahnnetz erweitern

Der Stadtbahnbau soll primär in den Stadtzentren vorangetrieben werden, um frühzeitig die Kernbereiche durch ein leistungsfähiges, schienengebundenes Verkehrsmittel des ÖPNV zu entlasten.

Stadtbahn-Zulaufstrecken und hoch belastete Straßenbahnlinien sollen stufenweise auf Stadtbahnbetrieb umgestellt werden.

Die kommunalen Einzelnetze sollen durch Regionallinien mit eigenständigem Erschließungswert zu einem Gesamtnetz zusammengefügt werden.

Erläuterung:

Das im Gebietsentwicklungsplan dargestellte Stadtbahnnetz umfasst folgende Linien bzw. Strecken:

Die planerischen Voraussetzungen für die Realisierung einer Stadtbahnverbindung von Duisburg nach Moers sowie einer Weiterführung nach Neukirchen-Vluyn müssen jedoch erst geschaffen werden.

Die NIAG-Trasse ist im GEP-Entwurf vorerst als Personenzugstrecke dargestellt.

● Krefeld

- Hauptbahnhof - Meerbusch (- Düsseldorf)
- Hauptbahnhof - Willich - Schiefbahn
- Hauptbahnhof - Sankt Tönis - Vorst
- Hauptbahnhof - Kempener Allee - Hüls
- Hauptbahnhof - Hülser Straße - Hüls
- Hauptbahnhof - Uerdinger Straße - Bockum - Elfrath / Uerdingen
- Hauptbahnhof - Oppum/ Linn - Gellep-Stratum

Das Stadtbahnnetz ergänzt das **Bahnnetz**. Im Normalfall laufen die Stadtbahnlinien auf die Zentren der größeren Städte zu und werden an den Bahnhöfen mit dem Schienennetz der Deutschen Bahn verknüpft.

Um ihre Aufgabe optimal erfüllen zu können, verbinden sie die Stadtteilzentren untereinander und sorgen für eine gute Erschließung der Wohnbereiche und der Arbeitsstätten. Wegen der polyzentrischen Struktur des

Rhein-Ruhr-Raumes übernimmt die Stadtbahn teilweise auch städteverbindende Funktionen.

Um Pünktlichkeit und Schnelligkeit zu gewährleisten, wird auch auf den Stadtbahn-Zulaufstrecken in den Außenbereichen eine möglichst große Unabhängigkeit durch die Führung auf unabhängigem und auf besonderem Bahnkörper und durch sonstige Beschleunigungsmaßnahmen angestrebt.

In staugefährdeten Bereichen ist den Stadtbahnzügen daher Vorrang vor dem Individualverkehr einzuräumen.

Das Regionalschnellbusnetz aufbauen

Der schienengebundene Nah- und Regionalverkehr ist durch ein Busliniennetz zu ergänzen, das an den Haltepunkten des Schienenverkehrs mit diesem funktionsgerecht verknüpft wird.

Durch Regionalschnellbuslinien anzubinden sind insbesondere die Kommunen und größeren Siedlungsbereiche, die nicht unmittelbar an das Schienennetz angeschlossen sind. Die Erreichbarkeit schienenferner Siedlungsbereiche, die lediglich mit dem öffentlichen Verkehrsmittel Bus bedient werden

können, ist durch ein angemessenes Angebot und Fahrplanabstimmungen zu verbessern.

Bei der Netzgestaltung, die sich nach der siedlungsräumlichen Struktur richtet, muss ein Parallelverkehr zwischen Schiene und Straße vermieden werden.

Dem Busverkehr soll gegenüber dem Individualverkehr Vorrang eingeräumt werden.

Zusteigemöglichkeiten und Fahrzeuge des ÖPNV sollen barrierefrei und behindertengerecht eingerichtet sein.

Erläuterung:

Der Omnibus ergänzt als flächenerschließendes Verkehrssystem das Schnellbahn- und Nahverkehrsnetz. Er soll Zubringer und Verteiler für die Schienenverkehrsmittel sein. Der Bus ist das weitaus flexibelste Nahverkehrsmittel und damit besonders geeignet, die durch Schnellbahnstrecken bzw. Nahverkehrsstrecken nicht erschlossenen Siedlungsräume der Ballungsrandzone und der überwiegend ländlich strukturierten Zone sowie die Außenbereiche der Städte zu bedienen. Schienenferne Kommunen sind nach wie vor bezüglich der Erreichbarkeit am stärksten benachteiligt. Nicht unmittelbar an das Schienennetz angeschlossen sind im Regierungsbezirk die Kommunen Brüggen, Greifath, Niederkrüchten und Schwalmtal im Kreis Viersen,

Die Siedlungsschwerpunkte Nettetal, Greifath und verschiedene weitere Siedlungsgebiete im Kreis Viersen werden von der Schiene nicht direkt erfasst.

Ein ungenügendes ÖPNV - Angebot, mangelnde Fahrplanabstimmung durch einen nicht umgesetzten ITF und Überfüllung in den Hauptverkehrszeiten kennzeichnen dort oftmals die

Situation.

Um insbesondere diese Kommunen entsprechend ihrer zentralörtlichen Verflechtungen an den ÖPNV anzubinden, sollten sie in das Konzept eines **Kreisüberschreitendem Regionalschnellbusnetzes** eingebunden werden. Als regional bedeutsam sind hierbei zum einen die Buslinien anzusehen, die vorrangig die abseits des Schienennetzes gelegenen Siedlungsbereiche mit den nächstgelegenen Bahnstationen verbinden. Zum anderen sind die Linien mit einzubeziehen, die rhein- oder grenzüberschreitend die Verknüpfung zwischen Siedlungsschwerpunkten herstellen.

Besonderes Gewicht kommt diesen Linien im Grenzbereich von Verkehrsverbünden und Zweckverbänden zu. Vorzugsweise diese Regionalschnellbuslinien müssen auf die Verknüpfungs- und Haltepunkte des Schienenverkehrs ausgerichtet sein.

Kurze **barrierefreie** Umsteigewege und für den Fahrgast optimal abgestimmte Fahrpläne des ITF mit ausreichender Übergangszeit in beiden Richtungen sind anzustreben. Das Ziel der Entwicklung eines regionalen Schnellbusnetzes kann demnach erreicht werden, wenn es gelingt, den Taktverkehr der Bahnen in den nicht durch Schienen erschlossenen Raum fortzusetzen und die dort gelegenen Zentren und größeren Siedlungsschwerpunkte anzubinden.

Da der Bus die gleichen Wege wie der Individualverkehr benutzt, sind von den Aufgabenträgern insbesondere in den Verdichtungsgebieten neben baulichen primär verkehrslenkende bzw. -regelnde Maßnahmen zu ergreifen, die dem öffentlichen Verkehrsmittel Vorrang einräumen.

Die Park-and-Ride-Anlagen an Haltepunkten ausbauen

An Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, ihrer Stellplatzzahl und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. Die notwendigen Flächen einschließlich absehbarer Erweiterungen sind im Rahmen der Bauleitplanung von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.

Erläuterung:

Durch die Anlage von Stellplätzen und Fahrradstationen an Schnellbahn und Nahverkehrs-Haltepunkten entsteht ein Anreiz für Kraftfahrer und Radfahrer, auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fortzusetzen. Entscheidende Voraussetzungen für das Funktionieren des Systems sind eine zügige Anbindung der Anlagen an das kommunale und überörtliche Straßennetz sowie eine dichte Zugfolge der Schienenbahnen. Die im Gebietsentwicklungsplan dargestellten regional bedeutsamen Park and- Ride - Anlagen sind charakterisiert durch einen Einzugsbereich, der über den nächstgelegenen Stadt- oder Gemeindeteil hinausgeht.

Eine regionale Differenzierung ist allerdings insoweit zu beachten, als kleinere Anlagen in weniger verdichteten Räumen durchaus ein höheres Gewicht erlangen können als entsprechend gleich große Anlagen im Ballungskern.

Park-and-Ride-Anlagen mit regionaler Bedeutung liegen hauptsächlich entlang der Schnellbahnstrecken und schwerpunktmäßig in den Randbereichen der Verdichtungsgebiete. Dort ist die Nachfrage am größten und die Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes am notwendigsten. In den Kernzonen und speziell in den Citybereichen der Ober- und Mittelzentren werden Park-and-Ride-Anlagen nicht dargestellt. Zum einen soll nicht zusätzlicher Individualverkehr in diese stark belasteten Siedlungsgebiete gelenkt und zum anderen vor allem bahnhofsnahe Flächen allenfalls den Fernverkehrsreisenden zur Verfügung gestellt werden.

Folgende P&R Anlagen bedürfen einer Erweiterung oder sollten neu errichtet werden:

- Kempen, Haltepunkt St. Hubert- Voesch.