



Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf

Verkehr in Monheim am Rhein

Dezember 2008

IHK Düsseldorf

Dr. Oliver Neuhoff
0211/3557-270
neuhoff@duesseldorf.ihk.de

Inhalt

	Seite
Einführung	4
A. Bestandsaufnahme	5
<i>Straßenverkehr</i>	5
- <i>Straßeninfrastruktur</i>	5
- <i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>	8
<i>Schienenverkehr</i>	10
- <i>Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)</i>	10
- <i>S-Bahn- und Regionalexpress</i>	10
- <i>Rhein-Ruhr-Express</i>	13
- <i>Schienengüterverkehr</i>	15
<i>Luftverkehr</i>	16
<i>Verkehrsentwicklungsplan Monheim 2020 und die kurzfristige Verkehrsplanung</i>	16
B. Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen in Monheim	18
<i>Einführung</i>	18
<i>Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Monheim</i>	20
<i>Bewertung ausgewählter Straßenprojekte</i>	22
<i>Informationsaustausch Wirtschaft – Stadtverwaltung</i>	24
C. Empfehlungen der IHK Düsseldorf	25
<i>„Grüne Welle“ auf den Autobahnzubringern einrichten</i>	25
<i>Parkraum in den Gewerbegebieten erweitern</i>	25
<i>Das Angebot im Nahverkehr verbessern</i>	26
<i>Haltepunkt Düsseldorf-Benrath für den RRX erhalten</i>	26
<i>Informationsaustausch Wirtschaft – Stadtverwaltung verbessern</i>	27
D. Anhang	28
<i>Fragebogen</i>	28
<i>Einzelauswertungen der Antworten aus der Befragung</i>	30

Einführung

Monheim am Rhein ist eine kreisangehörige Stadt im Kreis Mettmann und mit etwa 44.000 Einwohnern sechstgrößte Stadt im Kreisgebiet. Die Stadt liegt verkehrsgünstig und zentral zwischen Düsseldorf und Köln. Der Rhein bildet die westliche Stadtgrenze auf etwa 11 Kilometer.

Das Stadtgebiet gliedert sich in zwei Stadtteile: Im Süden der namensgebende Siedlungskern Monheim; im Norden der in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durch großflächigen Wohnungsbau geprägte Stadtteil Baumberg. Gewerbegebiete erstrecken sich einmal zwischen Monheim und Baumberg sowie im Osten und Süden von Monheim.

Der Pendlersaldo ist unausgeglichen: Die Stadt zählt etwa 6.900 Einpendler, denen allerdings etwa 10.700 Auspendler gegenüber stehen – davon allein 4.500 nach Düsseldorf.

Die vorliegende Untersuchung evaluiert die aktuelle Verkehrsinfrastruktur Monheims und gleicht sie ab mit den durch Befragungen ermittelten Bedürfnissen und Wünschen der Wirtschaft. Dabei hat sich – erwartungsgemäß – bestätigt, dass gerade die regionale Verkehrsanbindung für die große Mehrheit (84 Prozent) der befragten Unternehmen „sehr wichtig“ oder „wichtig“ ist. Die Unternehmen sind insgesamt sehr zufrieden mit dem Angebot der regionalen – und auch der kommunalen – Verkehrsinfrastruktur. Kein Verkehrsträger wurde in der Umfrage durch die Unternehmen kritisch beurteilt.

Die Autobahn A 59 bietet über drei Anschlussstellen (Langenfeld-Richrath, Monheim und Autobahnkreuz Monheim/ Langenfeld) leistungsfähige Anbindungen. Unweit der östlichen Stadtgrenze liegen zwei S-Bahn-Haltepunkte mit vertakteten, regelmäßigen Verbindungen zu den nahen, überregionalen Bahnknoten Düsseldorf Hbf und Köln Hbf. Die beiden internationalen Flughäfen Düsseldorf und Köln/ Bonn sind etwa 25 beziehungsweise 35 Kilometer entfernt und über Autobahnen und auch per Bahn direkt erreichbar.

A Bestandsaufnahme

Straßenverkehr

Straßeninfrastruktur

Monheim verfügt über ein Straßennetz von rund 148 Kilometer Länge, das sich weiter untergliedert in 128 Kilometer Gemeindestraßen und 20 Kilometer Kreis- und Landesstraßen. Der Anteil der Autobahn am innerstädtischen Verkehrssystem ist formal vernachlässigbar – nur etwa 1,5 km Autobahn verlaufen innerhalb des äußersten östlichen Stadtgebietes. Bundesstraßen gibt es in Monheim nicht.

Dennoch ist die Anbindung an das nationale Fernstraßennetz sehr gut durch insgesamt drei Anschlussstellen (Langenfeld-Richrath, Monheim und Autobahnkreuz Monheim/ Langenfeld) wenig außerhalb der Stadtgrenze Monheims realisiert. Der Durchgangsverkehr konzentriert sich auf die A 59. Am Autobahnkreuz Monheim/ Langenfeld besteht über die A 542 eine schnelle Verbindung zur Nord-Süd-Magistrale A 3.

Da es im Stadtgebiet Monheim kein Brückenbauwerk zur Rheinquerung gibt, verlaufen die wesentlichen Ost-West-Verkehrsströme über die Autobahnen in den Stadtgebieten von Düsseldorf oder Köln. Unmittelbar nördlich der Stadtgrenze nach Düsseldorf stellt aber eine Rheinfähre eine Verbindung zwischen Monheim und Zons her – und bietet damit für den regionalen Verkehr eine Ost-West-Verbindung.

Innerhalb der Stadtgrenzen erschließt ein dichtes Netz an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen den Raum. Die beiden Stadtteile Baumberg und Monheim – und auch die verschiedenen Gewerbegebiete – sind nur maximal fünf Kilometer von den Autobahnanschlussstellen Langenfeld-Richrath und Monheim entfernt. Wesentliche Funktion übernehmen die L 402 (Opladener Straße) im Stadtteil Monheim und die L 353 (Berghausener Straße) im Stadtteil Baumberg als jeweils direkte Verbindung zur A 59. Innerstädtische Nord-Süd-Verbindungsachse ist die L 293, die Baumberg und Monheim mit dem südlichen Nachbarn Leverkusen-Hitdorf verbindet, sowie die etwas östlich gelegene „Baumberger Chaussee“, die die großen Gewerbegebiete mit der Berghausener Straße und der Opladener Straße verbindet (Graphik 1). Im Sommer 2008 wurde eine modifizierte – leistungsfähige – Anbindung der Gewerbegebiete zwischen „Am Kielsgraben“ und „Niederstraße“ an die Berghausener Straße/ Baumberger Chaussee hergestellt und so die Anbindung der Gewerbegebiete an die A 59 deutlich verbessert.

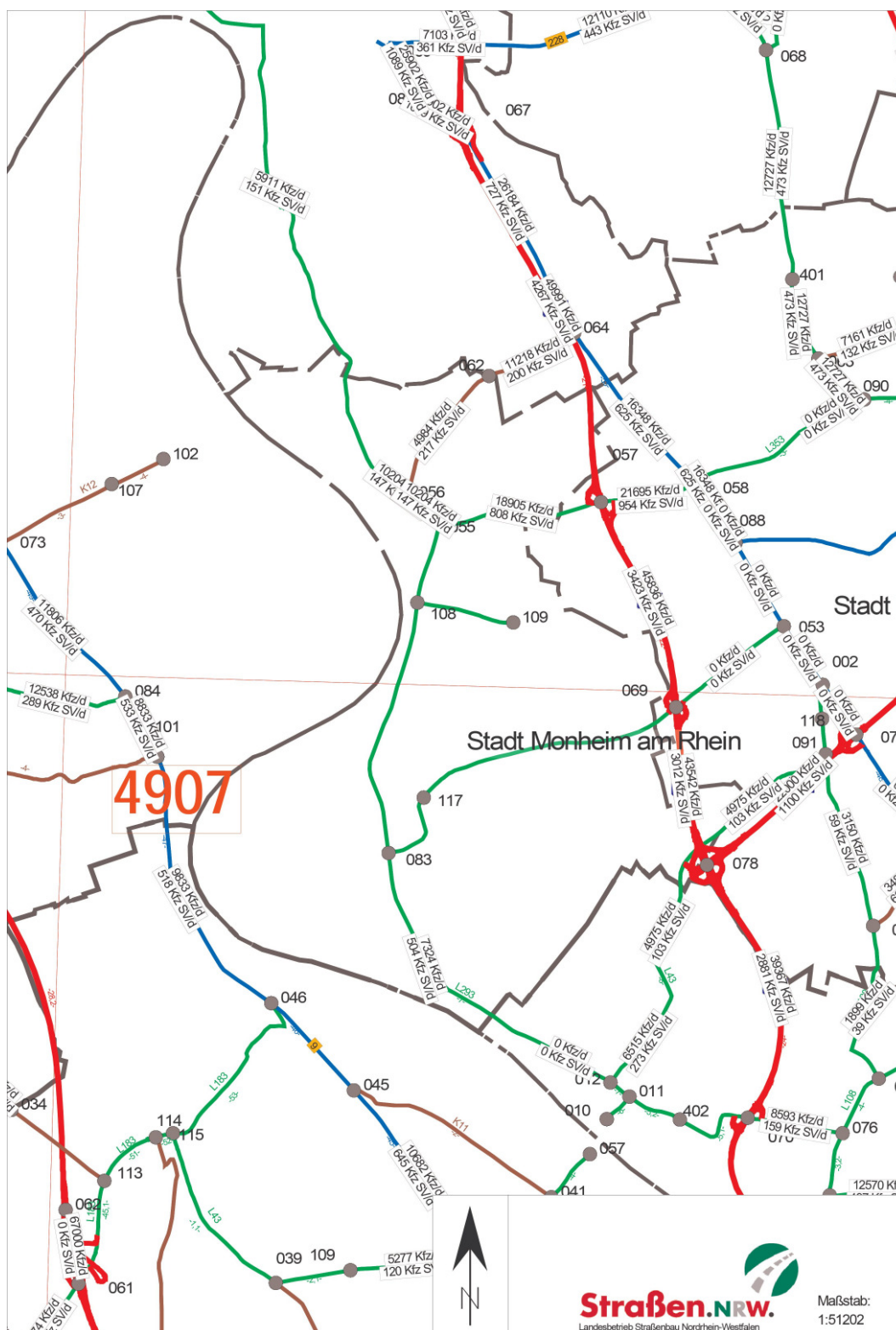
Damit liegt Monheim verkehrsgünstig im Netz regionaler und überregionaler Straßen – der Durchgangsverkehr läuft allerdings an Monheim weitgehend vorbei und belastet nicht das im Stadtgebiet vorhandene Verkehrsnetz.

Graphik 1: Das System überregionaler Straßen in Monheim



Hinweis:
 Bundesautobahnen sind rot, Bundesstraßen blau, Landesstraßen grün und Kreisstraßen braun markiert.

Graphik 2: Verkehrsbelastungen auf überregionalen Straßen in Monheim



Hinweis:
 Bundesautobahnen sind rot, Bundesstraßen blau, Landesstraßen grün und Kreisstraßen braun markiert.
 „Kfz/d“: Pkw pro Tag, „Kfz SV/d“: Lkw / Tag

Erfahrungsgemäß sind Autobahnen die Verkehrswege mit den höchsten Belastungen. Auf der A 59 zählt man durchschnittlich etwa 46.000 Pkw und etwa 3.400 Lkw pro Tag¹. Im nachgelagerten System der Landes-, Kreis und Gemeindestraßen verteilen sich die Verkehre und entsprechend reduziert sich das Verkehrsaufkommen. Ausnahmen bilden die L 402 und die L 353 als Zubringer zur A 59. Für die L 353 liegen die durchschnittlichen täglichen Belastungen bei rund 19.000 Pkw und rund 800 Lkw (Graphik 2).

Der Ausbauzustand der innerstädtischen Straßen wird von den befragten Unternehmen insgesamt als „gut“ bezeichnet. Kritisch wird die jetzige Ampelsteuerung auf der L 402 und der L 353 – den Hauptverbindungen zur A 59 – gesehen. Eine abgestimmte Ampelschaltung auf diesen beiden vorrangigen Straßen würde einerseits deren Kapazität deutlich erhöhen und andererseits auch einen in vielfacher Hinsicht negativen „Stop-and-go“-Verkehr vermeiden.

Um den Wirtschaftsverkehr besser leiten zu können, hat die Verwaltung im Jahre 2008 damit begonnen, ein spezielles „Wirtschaftsverkehr-Leitsystem“ zu installieren. Es soll die Verkehre von der A 59 zielgerichtet in die verschiedenen Gewerbegebiete leiten und dabei möglichst Innenstadt und Wohnbereiche umfahren. Insgesamt scheint dieses noch neue System von den befragten Unternehmen gut angenommen worden zu sein; die Ausschilderung zu den Gewerbegebieten wird nicht ernsthaft bemängelt (vgl. Abschnitt B).

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Stadtgebiet wird heute durch Busse des städtischen Verkehrsbetriebes „Bahnen der Stadt Monheim“ bedient. Das Liniensystem (sieben Linien) ist auf die östlich der Stadtgrenze verlaufende Eisenbahnstrecke (S 6, RE 1 und RE 5) mit ihren verschiedenen Haltepunkten (Düsseldorf-Benrath, Langenfeld-Berghausen, Langenfeld (Rheinland) und Leverkusen-Mitte) ausgerichtet. Die Haltepunkte werden in der Regel im 10-Minuten-Takt von städtischen Bussen angefahren und bieten folgendes Angebot im Detail:

¹ Insgesamt handelt es sich – gemessen am Ausbauzustand dieser Autobahn – um eine eher „geringe“ bis allenfalls „mittlere“ Belastung. Andere Autobahnen sind deutlich höher belastet; die ebenfalls 4-spurig ausgebaute A 40 zwischen Gelsenkirchen und Bochum befahren rund 100.000 Kraftfahrzeuge und 9.000 Lkws pro Tag, was mehr als der doppelten Belastung gegenüber der A 59 entspricht.

Tabelle 1: Buslinien in Monheim

Linie	Linienweg	Montag - Freitag 6.00 - 20.00 Uhr*	Montag - Freitag ab 20.00 Uhr*	Samstag*	Sonn-/Feiertag*	Verknüpfungen S6 / RE
233	Leverkusen/ Bayerwerk - Leverkusen/ Hitdorf - Bus- bahnhof BSM	20'	30'	30'	30'	Leverkusen- Mitte S RE
777	Langenfeld - Langenfeld/ Rathaus - Langenfeld/ Berghausen (S) - Baumberg	30'/60' (jeweils zu unter- schiedlichen Tageszeiten)	-	120'	120'	Langenfeld- Berghausen S
788	Düsseldorf/ Benrath - Düs- seldorf/ Urden- bach - Mon- heim/ Baum- berg - Bus- bahnhof - Mo- namare	20'/30' (jeweils zu unter- schiedlichen Tageszeiten)	-	30'	30'	Düsseldorf- Benrath S RE
789	Düsseldorf/ Holthausen - Monheim/ Baumberg - Busbahnhof Monamare	10'/20' (jeweils zu unter- schiedlichen Tageszeiten)	20'/30' (jeweils zu unter- schiedlichen Tageszeiten)	30'	30'	Düsseldorf- Hellerhof S
790	Langenfeld - Langenfeld/ Rathaus - Lan- genfeld S - Busbahnhof - Landwirt- schaftszentrum	20'/60' (jeweils zu unter- schiedlichen Tageszeiten)	Einzel- fahrten	-	-	Langenfeld (Rheinland) S
791	Solingen/ Oh- ligs - Langen- feld/ Rathaus - Langenfeld S - Busbahnhof - Monamare	10'	30' (jeweils zu unter- schiedlichen Tageszeiten)	30'	30'	Langenfeld (Rheinland) S
793	BSM Betriebs- hof - Busbahn- hof - Bayer Landwirt- schaftszentrum	E (Ersatzbus, nur zu Schul- zeiten)	-	-	-	-

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Monheim am Rhein

* Taktabstände jeweils in den genannten Zeitintervallen in Minuten

Legt man einen fiktiven Kreis mit einem Radius von 300 Metern um die innerstädtischen Haltestellen, dann ist so gut wie das komplette Stadtgebiet abgedeckt.²

Durch die Anbindung Monheims mit Bussen an die S-Bahnstationen östlich der Stadt und die damit verbundenen Umsteigevorgänge verlängern sich die Fahrzeiten des ÖPNVs für Pendler Richtung Düsseldorf und Köln im Vergleich zum Pkw (Tabelle 2).

Tabelle 2: Fahrzeitenvergleich auf ausgewählten Relationen in Stunden

Fahrtstrecke	Fahrzeit ÖPNV min.	Fahrzeit ÖPNV max.	Fahrzeit PKW	Differenz
Monheim – Düsseldorf Hauptbahnhof	00:40	1:00	ca. 00:25	+ 00:15 bis + 00:35
Monheim – Düsseldorf Messe	ca. 1:10		ca. 00:35	+ 00:35
Monheim – Düsseldorf Flughafen (Fernbahnhof)	ca. 0:50		ca. 00:35	+ 00:15
Monheim – Köln Hauptbahnhof	ca. 1:05		ca. 00:30	+ 00:35

Quelle: VRR, www.aral.de (Routenplaner), eigene Berechnungen.

Schienenverkehr

Schienegebundener Personennahverkehr (SPNV)

S-Bahn und Regionalexpress

Monheim hat keinen eigenen Bahnhof. Die Bedienung im SPNV erfolgt über die Bahnhöfe Langenfeld (Rheinland), Langenfeld-Berghausen, Düsseldorf-Benrath, Düsseldorf-Hellerhof oder Leverkusen-Mitte. In Düsseldorf Hbf besteht Anschluss an das gesamte S-Bahnnetz des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr; in Köln Hbf entsprechend an den Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Darüber hinaus bestehen in Düsseldorf-Benrath sowie in Leverkusen-Mitte Umsteigemöglichkeiten in den Regionalverkehr (Linien RE 1: Aachen - Hamm, RE 5: Koblenz - Emmerich), die jeweils stündlich verkehren. Die S 6 können Fahrgäste von und nach Monheim außer in Langenfeld (Rheinland) – Hauptumsteigepunkt für Monheim – auch in Düsseldorf-Benrath (Buslinien 788, 789), Düsseldorf-Hellerhof (Buslinie 789), Langenfeld-Berghausen (Buslinie 777) sowie in Leverkusen-Mitte (Buslinie 233) erreichen.

² Nach Angaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Monheim.

Eine Kuriosität gibt es in der Tarifgestaltung des VRR und des VRS in Monheim. Im Stadtgebiet von Monheim gelten beide Tarifgebiete parallel. Das bedeutet, dass hier sowohl Fahrkarten des VRR als auch des VRS gültig sind. Fahrgäste mit dem Fahrziel „VRR“ können von Monheim aus mit einer gelösten Fahrkarte problemlos nach Norden fahren. Gleiches gilt für Fahrgäste Richtung Süden, die in Monheim einen gültigen VRS-Fahrschein erwerben.

Fahrgäste, die den Regionalexpress erreichen wollen, haben die Möglichkeit, den VRR-Bahnhof Düsseldorf-Benrath (mit Fahrziel VRR) oder den VRS-Bahnhof Leverkusen-Mitte (mit Fahrziel VRS) mit Buslinien direkt anzusteuern. Würde allerdings der RE-Halt Düsseldorf-Benrath (mit der Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses³) entfallen, könnten Fahrgäste erst in Düsseldorf Hbf einen Regionalexpress erreichen, der im VRR-Raum verkehrt.

Unerfreulich sind die Zuverlässigkeit und die Qualität des eingesetzten Wagenmaterials im Schienenverkehr der Deutschen Bahn. Auf der S 6 verkehren ausschließlich die mindestens 25 Jahre alten Zuggarnituren mit den im Fachjargon genannten „X-Wagen“ (lokbespannte S-Bahnzüge). Aufgrund des Alters der Züge einerseits und der großen Streckenlänge der Linie S 6 (Köln – Essen) kommt es häufig zu Störungen, zu Verspätungen oder zu Zugausfällen. Die DB AG hat angekündigt, künftig erheblich in das S-Bahn-Netz in der Region Rhein-Ruhr zu investieren. Insgesamt sollen mit einem Investitionsvolumen von rund 300 Millionen Euro 84 S-Bahnzüge der neuen Baureihe 422 angeschafft werden. Diese neuen Fahrzeuge haben einen hohen Komfortstandard: Klimaanlage, indirekte Beleuchtung, ein visuelles und akustisches Fahrgastinformationssystem sowie einen hohen Sicherheitsstandard (Videoüberwachung).

Das Einsatzkonzept für die neuen S-Bahntriebzüge der Bahn sieht allerdings vor, dass die S 6 zunächst nur in den Verstärkerumläufen zwischen Langenfeld und Ratingen-Ost (10-Minuten-Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit) eingesetzt werden. Darüber hinaus sieht das Einsatzkonzept vor, dass die S 6 als letzte Linie von dieser Modernisierungsoffensive profitieren wird. Der Einsatz der neuen S-Bahnen auf der verbundübergreifenden Gesamtlinie der S 6 ist bisher unklar. So ist realistischerweise davon auszugehen, dass die gegenwärtige unzureichende Situation im S-Bahn-Verkehr der Linie S 6 mittelfristig weiter Bestand haben wird.

³ Siehe auch Abschnitt „Rhein-Ruhr-Express“

Tabelle 3: Ausbauzustand und Anschluss der für Monheim relevanten S-Bahn- und RE-Stationen

Station	Verkehrsangebot	Bedienhäufigkeit Bahn werktags	Wesentlich für Monheim ist...	Takt Busanschluss Fahrzeit Monheim - Bahnhaltestelle	Station bewirtschaftet	Fahrausweisautomaten	Automaten für Fernverkehr	Überwachungskameras	Notrufsäulen	Informationssäulen	Behindertengerecht	P&R und B&R Plätze	ÖPNV-Anschluss	Wetterschutz	Dynamische Fahrgastinformation am Bahnsteig	Lautsprecher	Anschlussinformationen
Düsseldorf-Benrath	S 6 RE 1 RE 5	10'-Takt (HVZ*) 20'-Takt (NVZ*) 60'-Takt 60'-Takt	...die Anbindung durch die RE-Linien Richtung Norden (VRR)	10'-Takt (HVZ*) Fahrzeit: rund 20'	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	P&R ja, B&R ja	ja	ja	nein	ja	Aushang
Langenfeld-Berghausen	S 6	10'-Takt (HVZ*) 20'-Takt (NVZ*)	...das S-Bahn Angebot für den Stadtteil Monheim-Baumberg	30'-Takt (HVZ*) Fahrzeit: rund 15'	nein	ja	Ja	ja	ja	ja	ja	P&R ja, B&R ja	ja	ja	nein	ja	Aushang
Langenfeld (Rheinland)	S 6	10'-Takt (HVZ*) 20'-Takt (NVZ*)	...das S-Bahn Angebot für Monheim	10'-Takt (HVZ*) Fahrzeit: rund 10'	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	P&R ja, B&R ja	ja	ja	nein	ja	Aushang
Leverkusen-Mitte	S 6 RE 1 RE 5	10'-Takt (HVZ*) 20'-Takt (NVZ*) 60'-Takt 60'-Takt	...die Anbindung durch die RE-Linien Richtung Süden (VRS)	20'-Takt (HVZ*) Fahrzeit: rund 30'	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	nein	ja	Aushang

* HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit

Tabelle 4: Aktuelle durchschnittliche tägliche Fahrgastzahlen an den S-Bahn-Haltestellen in Langenfeld / Düsseldorf / Leverkusen:

Bahnhof	Düsseldorf-Benrath	Langenfeld-Berghausen	Langenfeld (Rheinland)	Leverkusen-Mitte
Anzahl Fahrgäste pro Tag	10.330	2.401	6.292	9.376

Quelle: Deutsche Bahn AG

Rhein-Ruhr-Express

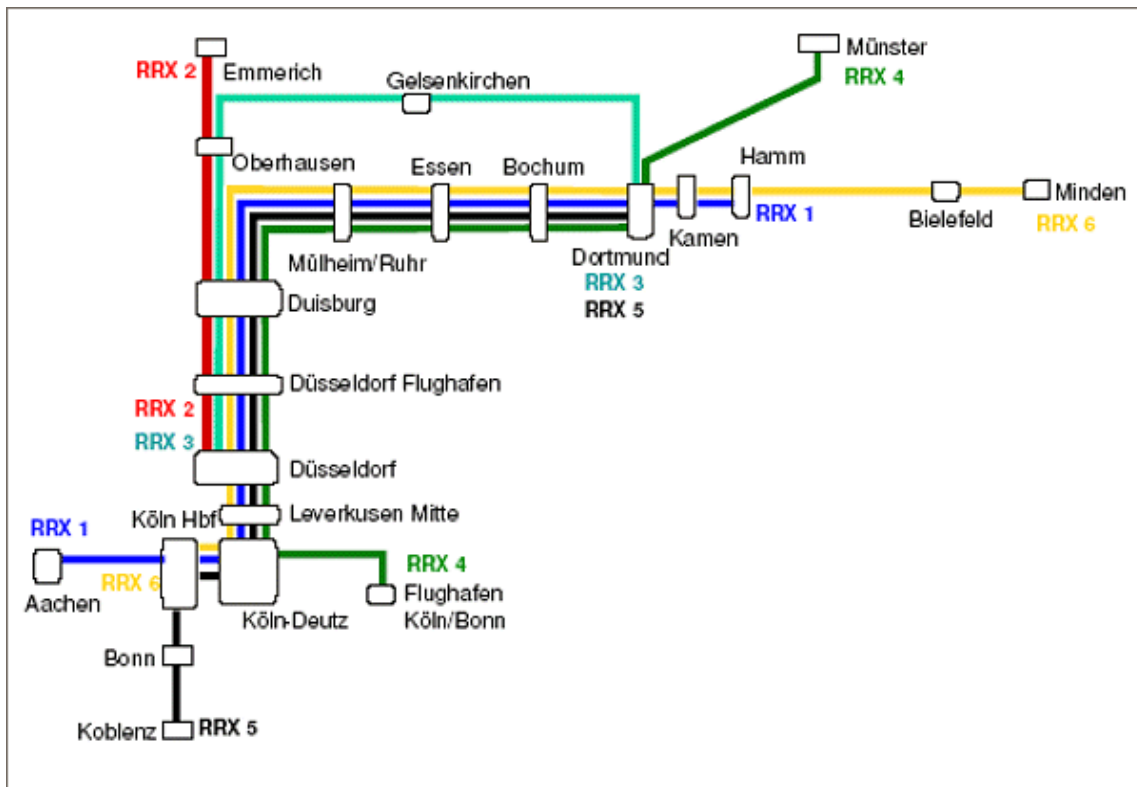
In Nordrhein-Westfalen ist unter dem Arbeitstitel „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes geplant, das qualitativ zwischen dem heutigen Fernverkehr (IC / ICE) und dem Regionalverkehr (RE) angesiedelt ist. Als Kernstrecke für den RRX ist die Verbindung Dortmund Hbf – Essen Hbf - Duisburg Hbf - Düsseldorf Hbf – Köln Hbf vorgesehen. Ausgehend hiervon sind Durchbindungen in andere Landesteile geplant, die sich an den heute bestehenden RE-Verbindungen orientieren. So soll beispielsweise eine Linie nach Hamm und Aachen durchgebunden werden, eine weitere Linie Richtung Minden beziehungsweise Paderborn.

Das Bedienungsangebot für den RRX:

- 15-Minuten-Grundtakt auf der Kernstrecke Dortmund Hbf – Köln-Deutz – Köln Hbf.
- Zwei zusätzliche RRX-Züge je Stunde und Richtung zwischen Duisburg Hbf und Düsseldorf Hbf (Durchbindung je einer RRX-Linie aus Richtung Gelsenkirchen Hbf – Oberhausen Hbf und aus Richtung Emmerich Hbf – Oberhausen Hbf).
- 6-gleisiger Ausbau der Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg.

Das gegenwärtig diskutierte Linienkonzept für den RRX im 15-Minuten-Takt zeigt folgende Graphik:

Graphik 3: Geplantes RRR-Liniennetz



Quelle: Fachportal Nahverkehr NRW

Bei der Festlegung der Systemhalte für den RRR wurden zunächst die Halte Hamm Hbf, Dortmund Hbf, Bochum Hbf, Essen Hbf, Duisburg Hbf, Düsseldorf-Flughafen, Düsseldorf Hbf, Köln-Deutz, Köln Hbf und Flughafen Köln/ Bonn festgeschrieben.

Als disponibel wurden die Bahnhöfe auf der RRR-Kernstrecke angesehen, die derzeit vom Regionalexpress, nicht aber vom Fernverkehr bedient werden. Zu diesen Halten gehört auch Düsseldorf-Benrath. Da nach einer Studie der DB AG für diese Station die Anzahl der Ein- und Aussteiger des RRR als „nicht ausreichend“ angesehen wird, soll Düsseldorf-Benrath nicht in das System der RRR-Systemhalte aufgenommen werden. Das würde bedeuten, dass dieser Bahnhof dann nur noch mit S-Bahnen bedient wird und damit die Bedeutung als Regionalhalt für Monheim entfällt. Reisende aus Monheim, die Richtung Norden die heute über Düsseldorf-Benrath verkehrenden RE 1 und RE 5 (beziehungsweise dann RRR 1 und RRR 5) erreichen wollen, müssten nach Einführung des RRR einen Umsteigevorgang mehr (nämlich in Düsseldorf) und damit längere Fahrzeiten in Kauf nehmen.

Die Bahnhöfe außerhalb des RRR-Kernetzes sollen weiterhin alle – wie bisher im RE-System – bedient werden.

Am 16. November 2006 wurde eine Rahmenvereinbarung zum RRR zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Bund und der DB AG unterzeichnet. Der Bund hat die Gesamtkosten auf 1,4 Milliarden Euro beziffert. 1,3 Milliarden Euro entfallen dabei auf den Ausbau der Gleisanlagen

und 56 Millionen auf den Ausbau der Bahnhöfe. Allein der Ausbau (von jetzt vier auf sechs Gleisen) zwischen Düsseldorf Hbf und Duisburg Hbf ist zur Zeit mit 900 Millionen Euro angesetzt.

Bereits am 19. Dezember 2006 wurden Vereinbarungen zu konkreten Planungen unterzeichnet. Das Ergebnis dieser Planungen liegt allerdings bisher immer noch nicht vollständig vor. Gegenstand dieser Planungsvereinbarung ist die Festlegung der konkreten Linienführung für den Infrastrukturausbau.

Schienengüterverkehr

Die „Bahnen der Stadt Monheim“ (BSM) betreiben heute als städtisches Nahverkehrsunternehmen ein Streckennetz für den Gütereisenbahnverkehr mit einer Gesamtlänge von 9,2 Kilometern. Die einzelnen Strecken verteilen sich auf folgende Gleisabschnitte:

- Streckenabzweig Wasserwerk: 1,5 Kilometer
- Streckenabzweig Wasserwerk - Monheim-Blee: 4,6 Kilometer
- Streckenabzweig Wasserwerk - Monheim-Nord: 3,1 Kilometer

Seit 1996 kooperiert die „Bahnen der Stadt Monheim“ im Güterverkehr mit der DB AG. Im Auftrag der DB AG werden Güterwagen in Düsseldorf-Reisholz abgeholt beziehungsweise zugestellt.

Die BSM haben heute den Status einer nichtbundeseigenen Eisenbahn. Es verkehrt täglich ein Güterzug von Langenfeld nach Düsseldorf-Reisholz und zurück. Dieser Zug befördert die Einzelwagen der Anlieger im Bereich des BSM-Streckennetzes sowie Wagen des DB-Anschlusses „Stiefvater“ in Langenfeld. Durch die Bahnen der Stadt Monheim werden folgende Strecken regelmäßig für die Kunden bedient:

- Langenfeld - Monheim-Nord
- Langenfeld - Monheim-Blee
- Langenfeld - Düsseldorf-Reisholz (DB AG)
- Langenfeld - Düsseldorf Hauptbahnhof (DB AG)

Folgende Gleisanschlüsse werden in Monheim bedient:

- Uniferm
- Ladestraße Monheim, Holzverladung
- Güterbahnhof Monheim, Firma Groth (Baustahl)
- „Stiefvater“ (Schrott).

Luftverkehr

Der Flughafen Düsseldorf International liegt etwa 25 km nördlich, der Flughafen Köln/Bonn rund 35 km südlich des Monheimer Stadtgebietes. Düsseldorf International ist der drittgrößte deutsche Flughafen. Insgesamt starten von Düsseldorf aus jährlich circa 18 Millionen Passagiere mit 75 verschiedenen Fluggesellschaften zu weltweit rund 175 Zielen in 62 Ländern. Auch für den Geschäftsverkehr spielt der Flughafen Düsseldorf International eine herausragende Rolle für die gesamte Region.

Der Flughafen Düsseldorf International entwickelt sich derzeit zu einem sogenannten Hub-Flughafen, der dritte in Deutschland neben Frankfurt am Main und München. Lufthansa und Air Berlin haben kürzlich ihr Langstreckenflugangebot deutlich ausgeweitet. Möglich wurde diese Ausweitung des Flugbetriebes durch die Erweiterung der Betriebsgenehmigung vom November 2005. Das Verkehrsministerium erhöhte damit die Kapazität um rund 15 Prozent im Linien- und Charterverkehr. Die Airlines setzten die neuen Kapazitäten unmittelbar in neue Flugbewegungen und neue Strecken um. Herausragende Beispiele sind die neuen Flugverbindungen mit der Lufthansa nach Toronto oder der Einsatz von größeren und komfortableren Flugzeugen nach New York und Chicago.

Der Flughafen Köln/Bonn hat sich dagegen zu einem wichtigen Flughafen für die so genannten Low-Cost-Airlines entwickelt. Die Fluglinie Germanwings hat in Köln ihr zentrales Drehkreuz geschaffen.

Der Flughafen Köln/ Bonn ist mit dem Auto über die A 3/ A 59 in rund 40 Minuten erreichbar. Die Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt vom Bahnhof Langenfeld über die S 6 und durch Umsteigen am Kölner Hauptbahnhof in die S 13 oder den RE 8 zum Flughafen Köln/ Bonn. Der Flughafen Düsseldorf International ist mit dem Auto über die A 3/ A 44 ebenfalls in rund 35 Minuten zu erreichen. Die Anfahrt mit dem Zug erfolgt über die S 6 Richtung Norden mit Umstieg am Düsseldorfer Hauptbahnhof entweder mit der S 7 zum Bahnhof „Düsseldorf Flughafen Terminal“ beziehungsweise mit allen übrigen Linien des S-Bahn- und Regionalverkehrs zum Bahnhof „Düsseldorf-Flughafen“ und von da mit den Sky-Train zum Terminal.

Verkehrsentwicklungsplan Mohnheim 2020 und die kurzfristige Verkehrsplanung

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Monheim (2002) ist ein erstes langfristiges Verkehrs-Zielkonzept bis zum Jahr 2020 für das gesamte Stadtgebiet. Er thematisiert alle Verkehrsträger (Pkw, Rad- und Fußverkehr und den ÖPNV) sowie einige besondere Arten und Probleme von Verkehr (beispielsweise Lärm oder Schulwegsicherung). Neben langfristigen Entwicklungszielen umfasst er auch kurzfristig umzusetzende Projekte, wie beispielsweise eine verbesserte Verkehrsführung an der Kreuzung Berghausener Straße/ Baumberger Chaussee, die 2008 umgesetzt wurde.

Hinzu kommen weitere Projekte, die 2009 kurzfristig umgesetzt werden sollen. Hierzu gehört für den Verkehrsträger Straße:

- Die grundhafte Erneuerung Klappertorstraße (1. Quartal 2009)
- Die grundhafte Erneuerung Griesstraße (2. Quartal 2009)
- Der Bau eines Kreisverkehrs an der Geschwister-Scholl-Straße/ Holzweg (3. Quartal 2009)
- Der Bau eines Kreisverkehrs am Kielsgraben/ Monheimer Straße (1. Quartal 2009 - Maßnahme des Landesbetriebes in Abstimmung mit der Verwaltung)
- Der Bau einer Parkplatzanlage am Berliner Ring (1. Quartal 2009)
- Die Verbesserung der Ausschilderung von Gewerbegebieten (2008 / 2009)
- Die Verbesserte Abstimmung der Lichtsignalanlagen auf der Opladener Straße (2. Quartal 2009)

Außerdem sollen einige Projekte, die die Attraktivität des ÖPNVs steigern, kurzfristig umgesetzt werden. Hierzu gehören:

- Umbau von Bushaltestellen in Buskaps,
- Verlängerung von Busspuren vor Lichtsignalanlagen zum Vorziehen der Busse bei Grün,
- Planungen zur Umgestaltung des Busbahnhofes am Rathausplatz,
- kontinuierliche Modernisierung von Haltestellen.

B Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen in Monheim am Rhein

Einführung

Soweit zur Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur in Monheim. Wie steht es aber mit deren Qualität? Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten, bestehen Lücken, die zu schließen sind? Antworten auf diese und ähnliche Fragen gibt eine Umfrage der IHK, die im Sommer 2008 durchgeführt worden ist. Angeschrieben wurden insgesamt 383 Unternehmen; geantwortet haben 120 Unternehmen aller Branchen, was einer Rücklaufquote von rund 31 Prozent entspricht. Diese Unternehmen repräsentieren 4.871 Arbeitnehmer, das heißt etwa 46 Prozent der insgesamt rund 10.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Monheim. An der Umfrage beteiligten sich insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen bis maximal 49 Mitarbeiter; lediglich vier Betriebe beschäftigten mehr als 200 Mitarbeiter, repräsentieren damit allerdings über die Hälfte der insgesamt bei dieser Umfrage erfassten beschäftigten Arbeitnehmer.

Tabelle 5: Größe der beteiligten Unternehmen

Betriebs- größen- klassen (Beschäftigte)	Beteiligte Betriebe		Beschäftigte insgesamt	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
1 - 3	49	41	94	2
4 - 6	21	17	105	2
7 – 9	6	5	46	1
10 - 19	14	12	184	4
20 – 49	14	12	462	10
50 - 99	9	8	660	13
100 – 199	3	2	410	8
200 – 2.000	4	3	2.910	60
Gesamt	120	100	4.871	100

Quelle: IHK Düsseldorf

61 der 120 antwortenden Unternehmen sind in den Wirtschaftsbereichen „sonstige Dienstleistungen“ aktiv. Weitere 35 Unternehmen antworteten aus dem Bereich „Handel und Gastgewerbe“ und 24 weitere repräsentieren den Bereich „Industrie, Baugewerbe, Landwirtschaft“ (Tabelle 6).

Tabelle 6: Branchenaufteilung der beteiligten Unternehmen

Wirtschaftszweig	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Mitarbeiter
Industrie, Baugewerbe, Landwirtschaft	24	3.568
Handel, Gastgewerbe	35	607
Sonstige Dienstleistungen	61	696
Gesamt	120	4.871

Quelle: IHK Düsseldorf

Die Auswertung (Fragebogen im Anhang) erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurde die Häufigkeit der Antworten zu den einzelnen Fragen erfasst. So kann dargestellt werden, wie viel Prozent der befragten Unternehmen die einzelnen Fragestellungen als „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ erachten. Damit zusammenhängend wird entsprechend auch die jeweilige Zufriedenheit („sehr zufrieden“, „zufrieden“, „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“) dargestellt.

Mit der Gegenüberstellung von „Bedeutung“ und „Zufriedenheit“ der einzelnen Verkehrsträger lassen sich in einem zweiten Schritt gezielt Wertmaßstäbe aus den Fragestellungen ableiten: Eine direkte Gegenüberstellung der Unternehmensanforderungen an die einzelnen Verkehrsträger (auf einer Skala von 1 = sehr wichtig bis 4 = unwichtig) und ihrer qualitativen Ausprägung am Ort (auf einer Skala von 1 = sehr gut bis 4 = schlecht) mittels einer so genannten Portfolio-Betrachtung ergibt einen Maßstab zur Standortbeurteilung.

Je nach Kombination von Bedeutung und Beurteilung der einzelnen Faktoren lassen sich graphisch vier Kategorien unterscheiden, nach denen die Verkehrssituation klassifiziert werden kann:

- **Überdurchschnittlich** ist eine Situation dann, wenn der betreffende Standortfaktor sowohl wichtig für den Betrieb ist, als auch gleichzeitig in guter Qualität realisiert eingeschätzt wird (beide Kriterien besser als der Durchschnitt 2,5).
- **Übererfüllt** ist eine Situation in den Bereichen, in denen der betreffende Faktor für den Betrieb zwar relativ unwichtig, aber mit überdurchschnittlicher Qualität realisiert ist (Qualität des jeweiligen Faktors besser als 2,5, bei gleichzeitiger geringerer Anforderung als 2,5).
- **Nachrangig** ist eine Situation, die weder wichtig für die Betriebe noch besonders gut realisiert ist (beide Kriterien schlechter als der Durchschnittswert 2,5).
- **Kritisch** ist eine Situation dort, wo die Anforderung der Unternehmen zwar hoch ist (Anforderung höher als 2,5), die Ausprägung dieser Faktoren aber aus Unternehmenssicht zu wünschen übrig lässt (Qualität schlechter als 2,5).

Für die detaillierte Einstufung wurden die Kategorien „überdurchschnittlich“ und „nachrangig“ nochmals weiter unterteilt, da es in diesen beiden Bereichen von Bedeutung ist, ob die jeweilige Qualitätseinstufung das entsprechende Anforderungsniveau übersteigt oder nicht erreicht:

- **Hervorragend** wird der Faktor bezeichnet, wenn sowohl Realisierung als auch Bedeutung als überdurchschnittlich eingeschätzt werden und die Realisierung noch besser als die Bedeutung eingestuft wird.
- **Befriedigend** wird ein Faktor eingestuft, wenn zwar sowohl Bedeutung als auch Realisierung überdurchschnittlich sind, das Realisierungsniveau aber nicht das Bedeutungsniveau erreicht.
- **Vernachlässigbar** wird ein Faktor bezeichnet, wenn sowohl seine Bedeutung als auch seine Realisierung als unterdurchschnittlich eingeschätzt werden, die Realisierung aber noch besser als die Bedeutung ist.
- **Unbefriedigend** ist ein Faktor dann, wenn zwar sowohl Bedeutung als auch Realisierung unterdurchschnittlich sind, das Realisierungsniveau aber nicht das Bedeutungsniveau erreicht.

Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Monheim

64 Prozent der befragten Unternehmen geben an, dass der **Verkehr innerhalb Monheims** für ihren Betrieb ein „sehr wichtiges“ oder „wichtiges“ Thema ist; die generelle Zufriedenheit der Unternehmen übersteigt diesen Wert und liegt bei 69 Prozent – ein gutes Ergebnis.

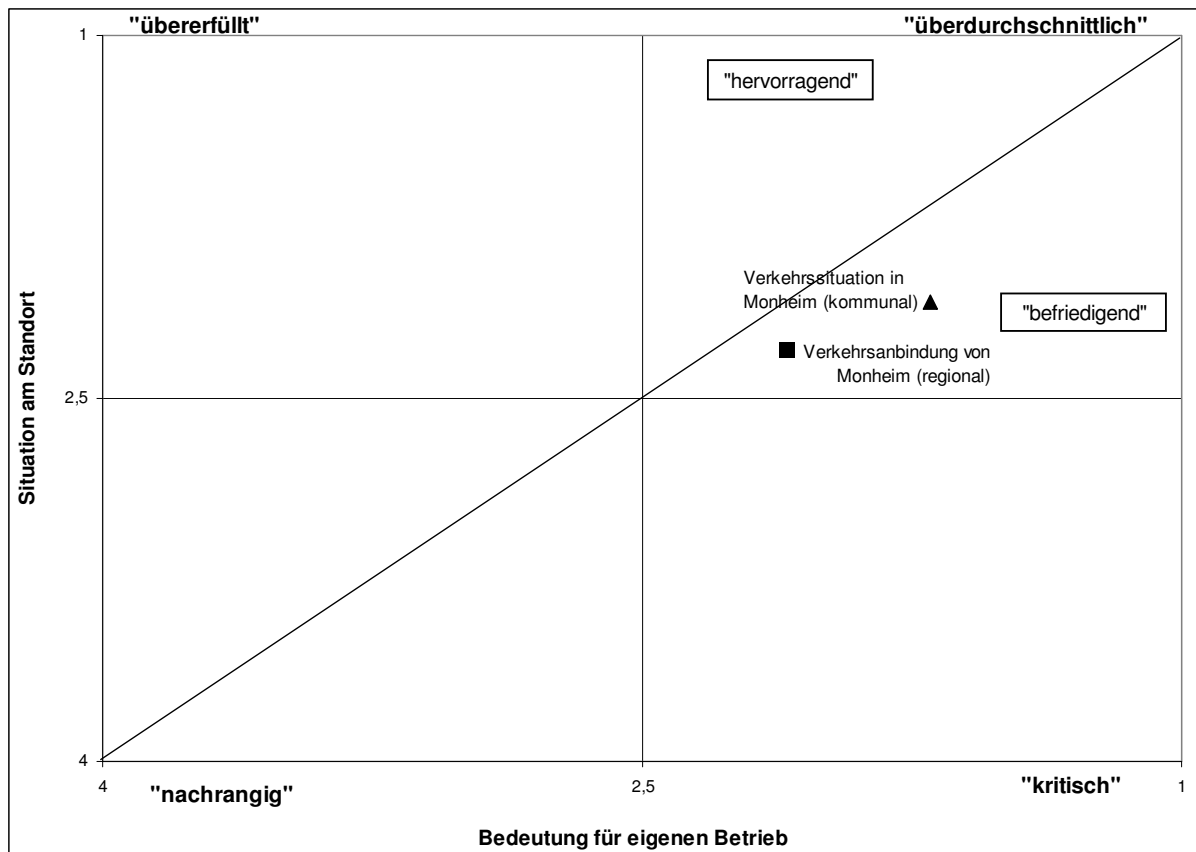
Noch positiver fällt die Meinung über die **regionale Verkehrsanbindung Monheims** aus: Hier sagen sogar 81 Prozent der Unternehmen, dass die regionale Anbindung Monheims für sie „wichtig“ oder „sehr wichtig“ ist – „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ damit sind 78 Prozent der befragten Unternehmen.

Damit liegt die Bewertung der Verkehrssituation insgesamt im „befriedigenden“ Bereich, wobei die regionale Situation noch besser beurteilt wird als die kommunale (Graphik 4).

Diese grundsätzliche Aussage muss weiter differenziert werden: Individuelle Stärken der Verkehrsinfrastruktur und auch deren Schwächen werden bei dieser grundsätzlichen Fragestellung ebenso wenig berücksichtigt wie die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger, so dass hier eine verifizierte Darstellung notwendig ist:

64 Prozent der antwortenden Unternehmen erachten den Verkehrsträger **Straße** für die innerörtliche Erschließung Monheims als „sehr wichtig“ beziehungsweise „wichtig“. Bei der regionalen Straßenerschließung gilt dies sogar für insgesamt 86 Prozent der Befragten. Auffällig ist dabei, dass größere Unternehmen dem Verkehrsträger Straße eine höhere Bedeutung beimessen als kleinere Unternehmen.

Graphik 4: Relevanz des Verkehrs für die Unternehmen in Monheim



Quelle: IHK Düsseldorf

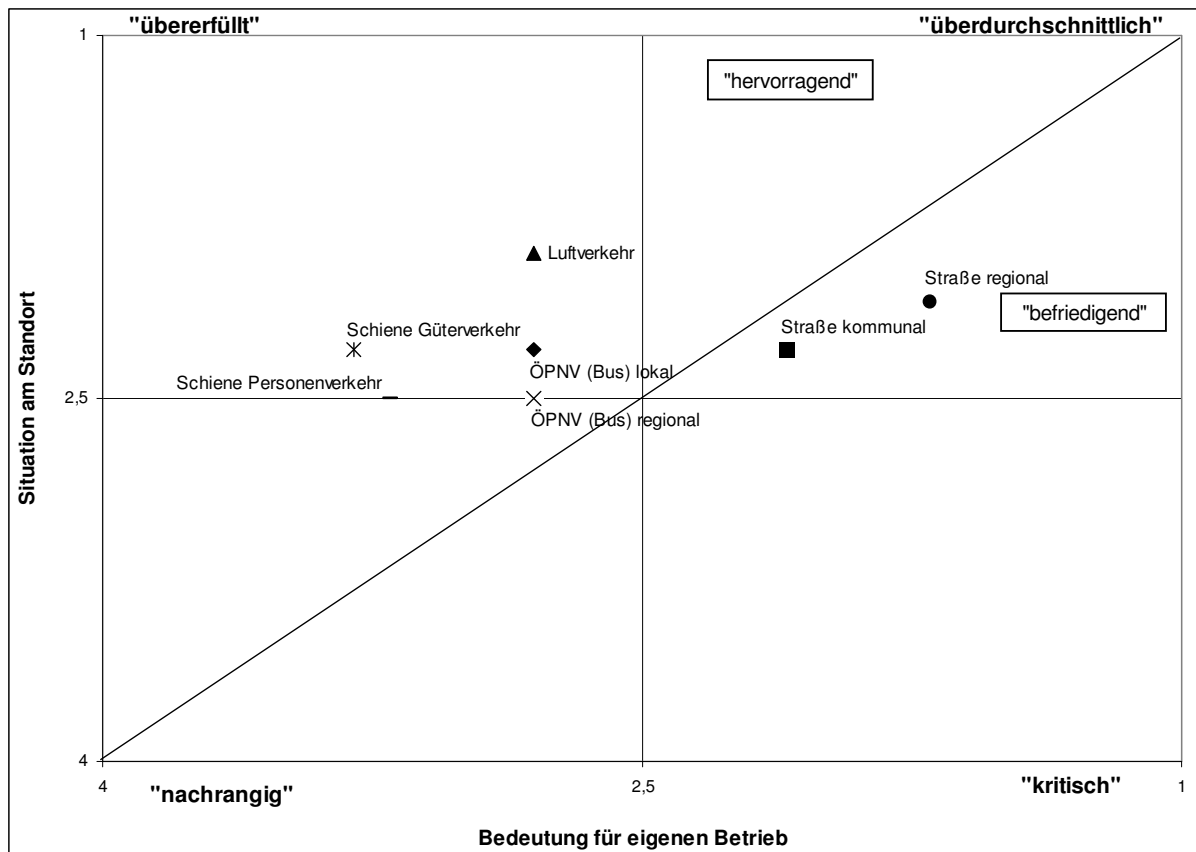
Generell positiv ist auch die Zufriedenheit der Unternehmen mit der Qualität des Verkehrsträgers **Straße**: 68 Prozent der Unternehmen sagen, dass sie mit dem Zustand der Straßenverhältnisse innerhalb Monheims und sogar 80 Prozent mit der regionalen Straßenanbindung von Monheim „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ sind.

Damit schneidet „Straße kommunal“, gefolgt von „Straße regional“ im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern (**Schiene, Luft, ÖPNV**) insgesamt „befriedigend“ ab. Alle anderen Verkehrsträger werden als „übererfüllt“ bewertet. Das bedeutet, dass im Verhältnis die Zufriedenheit größer als die Bedeutung ist (Graphik 5).

Den **Luftverkehr** halten 41 Prozent der Unternehmen für „sehr wichtig“ oder „wichtig“ und jeweils rund 40 Prozent den regionalen und kommunalen ÖPNV. Der Schienenverkehr – sowohl für Personen und für Güter – wird nur von wenigen Unternehmen als bedeutend eingeschätzt: 24 Prozent im Personenverkehr und 19 Prozent im Güterverkehr.

Zufrieden sind die Unternehmer mit den nationalen, europäischen und weltweiten Verbindungen an den Flughäfen Düsseldorf International und Köln-Bonn, der als „übererfüllt“ eingestuft wird. Hier liegen die Werte bei knapp 90 Prozent. Darüber hinaus herrscht auch eine große Zufriedenheit mit den innerörtlichen und regionalen ÖPNV-Verbindungen, die ebenfalls alle als „übererfüllt“ bewertet werden – ähnlich wie der Schienengüter- und -personenverkehr.

Graphik 5: Relevanz der einzelnen Verkehrsträger in Monheim



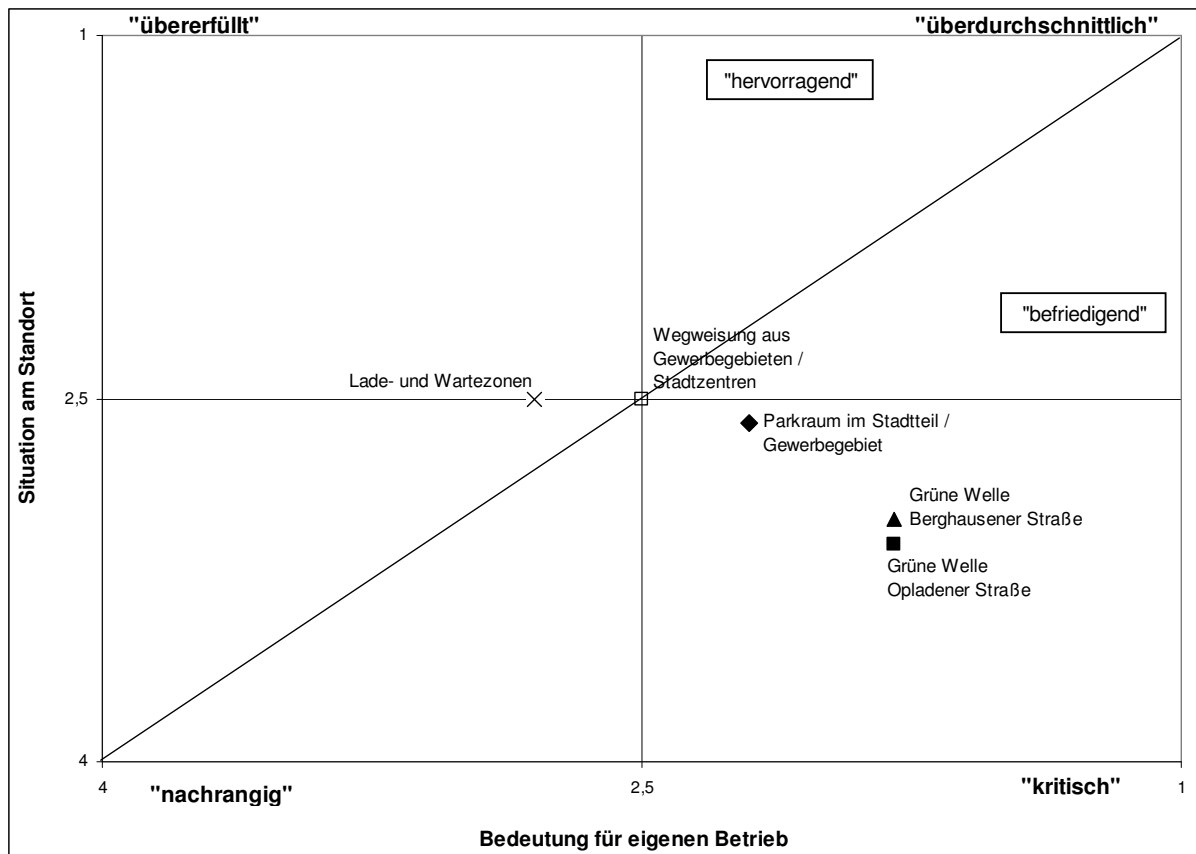
Quelle: IHK Düsseldorf

Bewertung ausgewählter Straßenprojekte

Im Detail ist weiter nach einigen bedeutenden Straßenprojekten gefragt worden: Die Unternehmen kritisierten vor allem die fehlende „**Grünen Welle**“ auf den beiden Zubringerstraßen zur A 59, der Berghausener Straße und der Opladener Straße: Rund 80 Prozent der Unternehmer sind mit der ungenügenden Abstimmung der einzelnen Ampeln auf diesen Straßen unzufrieden. Sie hemmen den Verkehrsfluss auf diesen beiden Zubringern zur A 59. Die Bedeutung einer verbesserten Ampelschaltung auf diesen Zubringern ist für die kommunale Wirtschaft enorm: 80 Prozent der Befragten geben an, dass die Einrichtung einer „Grünen Welle“ „sehr wichtig“ beziehungsweise „wichtig“ wäre. Damit liegt dieser Faktor insgesamt im „kritischen“ Bereich. Für größere Unternehmen ist diese Frage wichtiger als für kleinere.

Das Thema „**Parkraum**“ ist für die Befragten ebenfalls ein Thema von hoher Bedeutung: 72 Prozent halten ausreichenden Parkraum für „sehr wichtig“ oder „wichtig“; der Grad der Zufriedenheit („sehr zufrieden“ oder „zufrieden“) erreicht nur einen Wert von 54 Prozent, damit ebenfalls ein Faktor, der im „kritischen“ Bereich liegt. Regionale Schwerpunkte ergeben sich in diesem Zusammenhang im Bereich der Gewerbegebiete „Am Wald“ sowie „Rheinpromenade“, wo der Parkdruck beziehungsweise das Parkproblem für die Unternehmen offenbar groß ist.

Graphik 6: Relevanz ausgewählter Straßenprojekte in Monheim



Quelle: IHK Düsseldorf

Unwichtiger, aber besser ausgeprägt, scheint dagegen das Angebot an „**Lade- oder Wartezonen**“ zu sein: Für 39 Prozent ist das Vorhandensein von Lade- oder Wartezonen von „Bedeutung“ oder von „wichtiger Bedeutung“. 53 Prozent sind mit der Situation vor Ort „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“. Damit ist dieser Faktor als „übererfüllt“ zu bezeichnen.

Für den ortsfremden Verkehr ist die Frage nach der „**Wegweisung**“ von und zu den Gewerbegebieten bzw. den Stadtteilen wichtig: 52 Prozent der Unternehmen messen diesem Faktor eine „sehr wichtige“ beziehungsweise „wichtige“ Bedeutung bei. Die Zufriedenheit ist in diesem Zusammenhang deutlich höher: 63 Prozent gaben an, dass sie mit der Wegweisung aus den Gewerbegebieten beziehungsweise Stadtteilen „sehr zufrieden“ bzw. „zufrieden“ sind – insgesamt ein „guter“ Wert. Hier scheint auch die in 2008 verbesserte Ausschilderung der Gewerbegebiete in Monheim auf positive Resonanz zu stoßen.

Differenziert zeigt sich das Meinungsbild in den Fragen „**Straßenverkehrstechnik**“ und „**Straßenbau**“: Jeweils über 70 Prozent der Unternehmen billigen dem Thema „Straßenverkehrstechnik“ und gut 60 Prozent dem Thema „Straßenbau“ sowohl auf kommunaler als auch auf regionaler Ebene eine „wichtige“ bzw. „sehr wichtige“ Bedeutung zu. Die Zufriedenheitswerte für den Straßenbau sind mit über 70 Prozent vergleichbar hoch. Die Zufriedenheit der Unternehmen mit der Straßenverkehrstechnik (d.h. Ausschilderung, Ampelsteuerung etc.) wird insgesamt schlech-

ter bewertet: Nur 42 Prozent sind auf kommunaler Ebene und 51 Prozent auf regionaler Ebene mit dem Zustand der Straßenverkehrstechnik zufrieden. Hier spielt wahrscheinlich auch das bereits angesprochene Thema „Grüne Welle“ auf der Berghausener Straße und Opladener Straße eine entscheidende Rolle.

Informationsaustausch Wirtschaft – Stadtverwaltung

Unternehmen, die einen aktiven Kontakt mit der Stadtverwaltung pflegen, geben an, dass sie grundsätzlich positive Erfahrungen gemacht hätten – und ihre Probleme zügig gelöst wurden.

Allerdings wird die Kommunikation zwischen Unternehmen und Kommune auf einer Schulnotenskala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) mit 3,3 bewertet – ein verbesserungswürdiger Wert. Hinweisen in den Einzelantworten (Anhang) kann man entnehmen, dass es den Unternehmen dabei in erster Linie an einem grundsätzlichen Informationsaustausch mit der Stadtverwaltung fehlt. Viele der Befragten führen für sie wichtige Individualprobleme an, wie beispielsweise Parkprobleme in einzelnen Gewerbegebieten. Es wird deutlich, dass eine kritische Haltung beim Thema „Kommunikation mit der Stadt“ vor allem aus der jeweiligen individuellen Betroffenheit herrührt.

C Empfehlungen der IHK Düsseldorf

Die Verkehrsinfrastruktur von Monheim ist gut – und wird auch von der Wirtschaft grundsätzlich nicht bemängelt. Alle Verkehrsträger werden mit „befriedigend“ oder gar als „übererfüllt“ bewertet. Die Stärken der Verkehrsinfrastruktur liegen vor allem in

- einem gut ausgebauten und dicht geknüpften lokalen Straßennetz,
- der Nähe zur A 59 und damit zum Bundesfernstraßennetz,
- der geringen Entfernung zu den Flughäfen Düsseldorf International und Köln-Bonn sowie
- der guten Qualität des öffentlichen Nahverkehrs basierend auf dem Bus.

Probleme und Unzufriedenheiten der Wirtschaft treten nur punktuell auf. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang:

- die unkoordinierte Ampelschaltung auf der Opladener Straße und der Berghausener Straße und
- das Angebot an Parkraum in Gewerbegebieten.

Darüber hinaus könnten einige Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr angestrebt werden – und langfristig eine bessere Kommunikation zwischen der Wirtschaft und der Stadtverwaltung in Bezug auf den Infrastrukturausbau. Aus diesen Befunden abgeleitet sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

„Grüne Welle“ auf den Autobahnzubringern einrichten

Die unabgestimmte Ampelschaltung auf der Berghausener Straße und der Opladener Straße wird von vielen Unternehmern als problematisch empfunden – und sollte optimiert werden. Eine „Grüne Welle“ würde nicht nur die Kapazität dieser Straßen erhöhen, sondern auch die Fahrzeit zur Autobahn für die Verkehrsteilnehmer verkürzen. Die hohe Zahl von Bemerkungen bei den Einzelantworten (Anhang) ist ein zusätzlicher Hinweis auf die Dringlichkeit dieses Problems. Die Stadtverwaltung Monheim hat das Problem ebenfalls erkannt und ist bestrebt, zunächst auf der Opladener Straße kurzfristig eine bessere Koordination der Ampelanlagen herbeizuführen.

Hauptansprechpartner: Straßen NRW, Stadt Monheim

Parkraum in den Gewerbegebieten erweitern

Die Kritik der Unternehmen an fehlendem Parkraum richtet sich insbesondere auf einige regionale Schwerpunkte in Gewerbegebieten. Es wird angeregt, diese Probleme mit der Stadtverwaltung Monheim zu erörtern und so praktikable Lösungsansätze herbeizuführen.

Hauptansprechpartner: Stadt Monheim

Das Angebot im Nahverkehr verbessern

Über die S 6 ist Monheim an den öffentlichen Nahverkehr des VRR und des VRS angebunden. Es bestehen Busverbindungen von den Haltepunkten Düsseldorf-Benrath, Langenfeld-Berghausen, Langenfeld (Rheinland) und Leverkusen Mitte nach Monheim. Da aber kein Bahnhof durch seine Namensgebung auf Monheim hinweist, ist es für Auswärtige schwierig, sich zu orientieren. Es kann daher passieren, dass ortsunkundige – durch Unkenntnis – schlicht an Monheim vorbeifahren, oder am falschen Bahnhof aussteigen. Es wäre leicht möglich, durch Bandansagen in den S-Bahnen auf die bestehenden Umsteigemöglichkeiten und die Busverbindungen in Richtung Monheim hinzuweisen.

Zudem erscheint es angebracht, die Ansagen für die jeweils nächste Haltestelle grundsätzlich zweisprachig (Deutsch und Englisch) zu gestalten, um Fahrgästen, die nicht der deutschen Sprache mächtig sind, die Orientierung zu erleichtern.

Weiterhin empfiehlt die IHK Düsseldorf, das bisher eingesetzte Wagenmaterial auf der Linie S 6 schneller als jetzt geplant gegen neue, moderne Einheiten auszutauschen. Die DB AG hat angekündigt, auf allen Linien der S-Bahn Rhein-Ruhr (VRR) ab Sommer 2008 nach und nach neues Wagenmaterial einzusetzen. Tatsächlich wurden im November 2008 die ersten Züge auf der S 7 ausgetauscht. Die S 6 wird aber von dieser Modernisierungsoffensive allenfalls später profitieren: Zum einen sollen die neuen S-Bahnen vorrangig ausschließlich auf den Linien des VRR zum Einsatz kommen. Linien, die den Verbundraum verlassen (wie die S 6), werden zunächst nicht mit den neuen Triebzügen bestückt. Auch die VRR-eigenen Verstärkerzüge der S 6 (zwischen Ratingen-Ost und Langenfeld – Rheinland) sollen frühestens 2011 von den neuen S-Bahnen profitieren.

Hauptansprechpartner: Deutsche Bahn AG, VRR, VRS

Haltepunkt Düsseldorf-Benrath für den RRX erhalten

Der RRX wird mit seiner Realisierung ein neues Premiumprodukt für den Regionalverkehr. Er hat für Monheim eine große Bedeutung, weil mit dem RRX die Region zwischen Aachen und Minden erschlossen wird. Mit dem Wegfall des RE-Haltes Düsseldorf-Benrath droht aber diese Verbindung an Monheim vorbeizulaufen. Die IHK Düsseldorf fordert daher, dass der Halt Düsseldorf-Benrath nicht wegfällt beziehungsweise als Ausgleich ein gleichwertiges, attraktives S-Bahnangebot geschaffen wird.

Hauptansprechpartner: DB AG, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW, VRR

Informationsaustausch Wirtschaft – Stadt verbessern

Viele der befragten Unternehmen beklagen einen fehlenden Informationsaustausch im Zusammenhang mit der Planung von (Straßen-)Verkehrsinfrastruktur. Aus diesem Grund regt die IHK an, die Kommunikation zwischen Stadt und Wirtschaft zu intensivieren. Empfohlen würde sich beispielsweise ein „Runder Tisch Verkehr“. Darüber hinaus können aber auch die regionalen Gremien der IHK (IHK-Ausschuss Langenfeld-Monheim) als Diskussions- und Ansprechpartner der Stadt im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung zur Verfügung stehen.

Hauptansprechpartner: Stadt Monheim, IHK Düsseldorf – Zweigstelle Velbert

D Anhang

Fragebogen

Fragen zur Verkehrssituation in Monheim

Angaben zum Unternehmen (*falls nicht zutreffend/ offen, bitte korrigieren/ ergänzen*): (intern:)

Wirtschaftszweig:

Evtl. Korrektur:

Anzahl der aktuell Beschäftigten am Standort Monheim: rundPersonen

Der Betrieb ist in Monheim angesiedelt seit dem Jahre:

Fragebogen bearbeitet durch: Frau/ Herrn Tel:

Verkehrssituation in Monheim/Verkehrs-anbindung von Monheim	Welche Bedeutung hat die Verkehrs-anbindung Monheims für Ihren Betrieb?				Wie zufrieden sind Sie als Unternehmer mit der Verkehrs-anbindung von bzw. -situation in Monheim?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zu-frieden	weniger zufrieden	unzu-frieden
kommunal (Verkehrssituation in Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (Verkehrs-anbindung von Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen:

Relevanz der einzelnen Verkehrsträger	Welche Bedeutung haben folgende Verkehrsträger für Sie als Unternehmer?				Wie zufrieden sind Sie mit der Qualität folgender Verkehrs-träger in Monheim?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zu-frieden	weniger zufrieden	unzu-frieden
Straße kommunal (innerhalb von Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4
Schiene Personenverkehr	1	2	3	4	1	2	3	4
Güterverkehr	1	2	3	4	1	2	3	4
Luftverkehr (Flugangebot in Düsseldorf)	1	2	3	4	1	2	3	4
ÖPNV (Bus) lokal (innerhalb von Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen (gegebenenfalls bitte konkreten Mangel im Bereich Schiene, ÖPNV oder Luftverkehr benennen):

.....

Relevanz wichtiger Straßenprojekte in Monheim	Wie wichtig sind für Sie folgende Straßenprojekte?				Wie zufrieden sind Sie mit dem Umsetzungsstand?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Grüne Welle Berghausener Straße ¹	1	2	3	4	1	2	3	4
Grüne Welle Opladener Straße ²	1	2	3	4	1	2	3	4
fehlende Lade- oder Wartezonen ³ in Ihrem Stadtteil / Gewerbegebiet	1	2	3	4	1	2	3	4
Parkraum in Ihrem Stadtteil / Gewerbegebiet ⁴	1	2	3	4	1	2	3	4
Wegweisung aus Ihrem Gewerbegebiet/Stadtzentrum f. d. Fernverkehr ⁵	1	2	3	4	1	2	3	4
Sonstiges: _____ ⁶	1	2	3	4	1	2	3	4

¹ **Grüne Welle Berghausener Straße:** Unkoordinierte Ampelschaltungen auf der Berghausener Straße zur Anschlussstelle L.-Richrath

² **Grüne Welle Opladener Straße:** Unkoordinierte Ampelschaltungen auf der Opladener Straße zur Anschlussstelle Monheim

³ **Ladezonen / Wartezonen:** Einrichtung von Ladezonen im Stadtteil, Einrichtung von Wartezonen für LKW im Gewerbegebiet

⁴ **Parkraum:** Bedarf an Parkraum vor Ort

⁵ **Wegweisung aus dem Gewerbegebiet:** Bewertung des neuen Gewerbeweisungssystem in Monheim

⁶ **Sonstiges:** bitte benennen und entsprechend bewerten

Straßenverkehrstechnik (z.B. ungünstige Ampelschaltungen, unzureichende Beschilderung oder Wegweisung etc.)	Welche Bedeutung hat die Verkehrstechnik für Sie als Unternehmer?				Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrstechnik in Monheim?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Straße kommunal (innerhalb von Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen (gegebenenfalls bitte konkreten Mangel im Bereich Straßenverkehrstechnik benennen):

.....

Straßenbau (z.B. schlechter Straßenbelag, enge Kreisel etc.)	Welche Bedeutung hat der Straßenbau für Sie als Unternehmer?				Wie zufrieden sind Sie mit dem Straßenbau in Monheim?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Straße kommunal (innerhalb von Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Monheim)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen (gegebenenfalls bitte konkreten Mangel im Bereich Straßenbau benennen):

.....

Wie bewerten Sie die Kommunikation mit der Stadt Monheim im Bereich Verkehr? (In Schulnoten)

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft ungenügend

Warum?.....

Einzelauswertungen der Antworten aus der Befragung

Defizite bei einzelnen Verkehrsträgern (Auswahl aus Originalantworten)

Straßenverkehr
v. Autobahn in d. Stadtmitte dauert zu lang
Kreisel f. Lkw zu eng
kleine Kreisel
neue Ampel Baumberg Chaussee
Anbindung Industriestr.-Heerweg an die Alfred-Nobel-Str. wäre sinnvoll
Ampeltaktung überw. Nicht vorhanden, Ampel zu Schwachzeiten abschalten, grünen Pfeil einführen, Kontenpunkt L 353 / Baumberger Chaussee / Benrather Str. nachbessern
neue Verkehrsführung v. Autobahn nach Baumberg
Die Situation Berghäuser Str. u. Opladener Str. ist eine Katastrophe!
grüne Welle fehlt, dadurch oft langer Verkehrsstau, auf dem Weg v. Baumberg nach Richrath gibt es sehr viele Ampeln auf kurzer Strecke
Ampelschaltung ein Ärgernis
Ampelschaltungen in Baumberg
schlechter Straßenzustand, fehlende Fahrbahnmarkierung im Bereich Langenfelder Str., fehlende Kreisel u. fehlende Linksabbiegerspuren beeinträchtigen den Verkehrsfluss
Schiene Personenverkehr / ÖPNV
Schiene Personenverkehr zu weit entfernt, keine durchgehenden Busverbindung nach DUS-Innenstadt bzw. Köln
Zu viele Verspätungen DB, dadurch keine Busse
Kommunikation mit der Stadtverwaltung
Verbindliche Respons bei Anfragen!
Betriebe werden in Planung nicht einbezogen = Willkür
kompetente Ansprechpartner, höflich, hilfsbereit
keine Befragung/Einbeziehung d. Unternehmen bei Planung
Man wird nicht in der Planung oder Vorhaben einbezogen
Es wird sich Mühe gegeben für den Bau von Strassen
Kommunikation findet nicht statt
Bauvorhaben wie die Grüne Welle Bergh.Str. werden nicht eindeutig kommuniziert, Änderungen werden selten mitgeteilt
es gibt keine
ausreichende Informationspolitik

Quelle: IHK Düsseldorf

IHK Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
(0211) 3557-0

Zweigstelle Velbert
Nedderstraße 6
42551 Velbert
(02051) 9200-0

<http://www.duesseldorf.ihk.de>
E-Mail: ihkdus@duesseldorf.ihk.de