

Abschlussbericht

Bürger*innendialog der U81/ 2. Bauabschnitt Rheinquerung



Düsseldorf, 14.09.2021

Inhalt

Abschlussbericht.....	1
Vorwort und Danksagung	3
1. Einleitung	5
Für Pendler*innen und den Klimaschutz	5
Für Mitgestaltung und Teilhabe	5
Die sieben Grundsätze des U81-Bürger*innendialogs	6
2. Planungswerkstatt der Bürger*innen – 52 Varianten für die U81	7
Wer hat teilgenommen?	7
Ablauf: Virtuelle Ortsbegehung und Trassenvorschläge.....	8
Was war das Ergebnis der Planungswerkstatt?	10
3. Werkstatt der Interessenvertretung – alle Interessen zählen	15
Auswahl und Kreis der Teilnehmenden	15
Ablauf: Diskussion und Ergänzung der Trassenvorschläge.....	17
Die Ergebnisse der Gruppenarbeiten	18
4. Werkstätten der Politik und Verwaltung – drei intensive Arbeitstreffen.....	21
Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung.....	21
Erste Werkstatt – Welche Varianten sind wirklich geeignet?	22
Diskussion um Tunnel oder Brücke	23
Anbindung des Seesterns über die U81 diskutiert	24
Verlauf über Büderich?	24
Zweite Werkstatt – Welche Variante bietet den größtmöglichen Nutzen?	25
Dritte Werkstatt: Zwei Favoriten gefunden	26
Kriterien unterschiedlich gewichten	27
6. Das Ergebnis.....	28
Die Eigenschaften der zwei Varianten.....	29
7. Wie geht es weiter?.....	30
Online: immer gut informiert	31

Vorwort und Danksagung

„Wir wollen mehr Demokratie wagen. [...] Die Regierung kann in der Demokratie nur erfolgreich wirken, wenn sie getragen wird vom demokratischen Engagement der Bürger. [...] Wir wollen die demokratische Gesellschaft, zu der alle mit ihren Gedanken zu einer erweiterten Mitverantwortung und Mitbestimmung beitragen sollen.“¹

Willy Brandt in seiner ersten Regierungserklärung im Deutschen Bundestag in Bonn, 28. Oktober 1969

Mit einem Bürger*innendialog zur Rheinquerung, dem 2. Bauabschnitt U81, wollte das Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf dem Gedanken Willy Brandts Rechnung tragen und mehr Beteiligung und Mitbestimmung für die Bürgerinnen und Bürger wagen.

Der Bürger*innendialog sollte innerhalb eines Jahres abgeschlossen sein und dies ist trotz der COVID-19-Pandemie gelungen. Denn zum Jahresbeginn 2021 hatte der durch COVID-19-bedingte Lock-Down das gesamte öffentliche Leben zum Stillstand gebracht. Großveranstaltungen waren nicht erlaubt. Wie sollte es unter diesen Umständen mit dem Dialogverfahren weiter gehen?

Das Amt für Verkehrsmanagement wollte den gerade erst am 10. September 2020 mit der Auftaktveranstaltung begonnenen demokratischen Prozess auf gar keinen Fall zum Erliegen bringen. Das Gegenteil sollte der Fall sein. Deshalb wurde kurzerhand entschieden, das komplette Teilnahmeverfahren für den 2. Bauabschnitt der U81 digital im virtuellen Raum stattfinden zu lassen.

Was in der ersten Planungswerkstatt mit den Bürger*innen noch unerprobt und neu war, sollte sich sehr schnell bei allen Beteiligten zur Routine entwickeln. Aus teilnehmenden Bürger*innen, Interessenvertreter*innen und Politiker*innen wurden Online-Experten mit neu erlangtem Grundlagen- aber auch Spezialwissen in der Planung von Stadtbahnen, Brücken und Tunneln. Und eine Exkursion in die umwelttechnischen Rahmenbedingungen rundete den neu dazu gewonnenen Erfahrungsschatz ab.

Was den Bürger*innendialog besonders auszeichnete, waren die vielen, sehr offenen Diskussionen, die immer auf Augenhöhe und in einem partnerschaftlichen Miteinander stattgefunden haben.

¹ https://www.willy-brandt-biografie.de/wp-content/uploads/2017/08/Regierungserklaerung_Willy_Brandt_1969.pdf

Gemeinsam wurde auf dieser Basis ein Variantenverlauf für die neu geplante U81 im zweiten Bauabschnitt gesucht und konnten am Ende zwei Variantenvorschläge für die weitere Vorplanung ermittelt werden.

Und dies zusammen mit Interessierten und Betroffenen aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik und Stadtverwaltung aus Düsseldorf, Krefeld, Meerbusch und Neuss. Denn besonders wichtig war dem Amt für Verkehrsmanagement, die Nachbarstädte mitzunehmen und in diesen Entscheidungsprozess mit einzubinden. Und das soll auch in Zukunft so sein.

Zu allergrößtem Dank sind wir an dieser Stelle all denjenigen verpflichtet, die sich so engagiert in den vergangenen Monaten in die Planung eingebracht haben. Immer wieder sind sie mit dem Planungsteam zu verschiedensten Themen in die Diskussion gegangen, haben Hinweise gegeben, aber auch Kritik äußern können. Allen voran, danken wir den 68 Bürgerinnen und Bürgern, die mit ihren Trassenvorschlägen die Basis für die Planung geschaffen haben und mit ihren Interessen die Planungswerkstatt gestaltet haben.

Auch danken wir den 27 Interessenvertretungen aus Umwelt, Zivilgesellschaft und Wirtschaft, die sich engagiert und konstruktiv mit den Trassenvorschlägen befasst und diese gemeinsam mit den Fachplaner*innen so offen diskutiert haben.

Unseren Dank möchten wir ebenfalls den Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung aussprechen, die gleich in drei Werkstätten die Bewertungssystematik und Variantenauswahl so offen begleitet und kritisch diskutiert haben. Insgesamt war dieser Bürger*innendialog geprägt von Offenheit, Transparenz und einem konstruktiven und engagierten Dialog aller Beteiligten.

Unseren herzlichen Dank für Ihre Zeit, Ihr Interesse und Ihr Engagement, welches Sie in diesen Bürger*innendialog eingebracht haben!

Jochen Kral
Beigeordneter der Landeshauptstadt Düsseldorf
Dezernat für Mobilität

1. Einleitung

Für Pendler*innen und den Klimaschutz

Mit der U81 bekommt Düsseldorf eine **neue Stadtbahnlinie**. Nur mit einem leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann und will die Landeshauptstadt die gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele einhalten. Die dadurch beabsichtigte Reduzierung von Abgasen und Lärm, führt zu einer **Steigerung der Lebensqualität aller Düsseldorfer*innen**. Gleichzeitig wachsen der Düsseldorfer Norden und die Nachbarstädte Krefeld, Meerbusch und Neuss stärker zusammen. Hierfür muss der Umstieg für viele Menschen auf Bus und Bahn erleichtert werden. Dies bietet großes Potenzial, die Düsseldorfer Verkehrswende voranzutreiben. Durch die **neue Direktverbindung** wird außerdem der wirtschaftlichen Bedeutung des Düsseldorfer Flughafens, der Entwicklung des Gewerbeparks Airport-City sowie der Anbindung der Messe Düsseldorf Rechnung getragen und die Anbindung an das Stadtbahnnetz ermöglicht. Der erste Abschnitt der U81 zwischen *Flughafen Düsseldorf* und *Freiligrathplatz* befindet sich bereits im Bau.

Für Mitgestaltung und Teilhabe

Im September 2020 startete das Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf einen Dialogprozess, um Bürgerinnen und Bürger einzuladen, über den Trassenverlauf im geplanten zweiten Bauabschnitt der U81 rechtsrheinisch von der Haltestelle MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord über die linksrheinische Haltestelle Düsseldorf-Lörick bis zum Handweiser zu diskutieren. Mit der Auftaktveranstaltung im Congress Center Düsseldorf (CCD) begann damals der Bürger*innendialog. Im Januar und März 2021 folgten zwei virtuelle Werkstätten, in denen 68 Bürger*innen und 27 Interessenvertretungen aus Umwelt, Zivilgesellschaft und Wirtschaft rund 55 Varianten erarbeitet und Vor- und Nachteile diskutiert haben. In drei darauffolgenden Werkstätten für Politik und Verwaltung wurden die Vorschläge auf ihre grundsätzliche Eignung und den zu



Es ist uns wichtig, dass wir für dieses wichtige Projekt auch die unterschiedlichen Interessen vor Ort mitnehmen, bevor wir in die Planung einsteigen.

Cornelia Zuschke
Beigeordnete und
Verwaltungsvorstand
Landeshauptstadt Düsseldorf

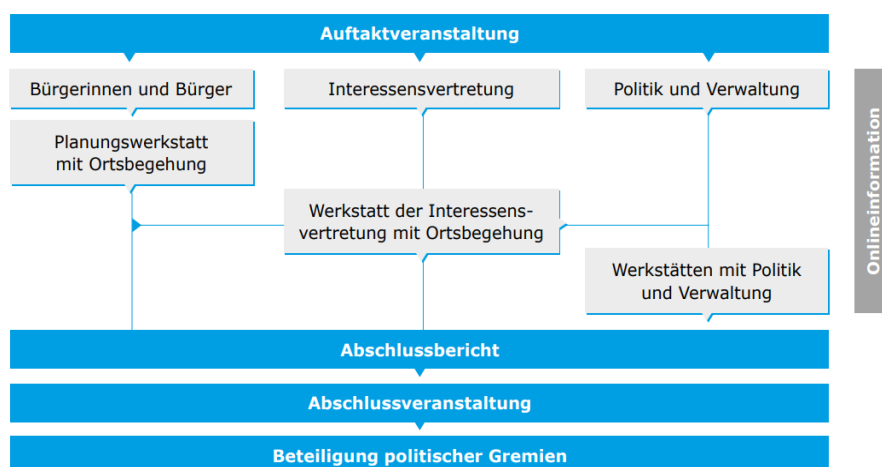


Abbildung 1: Bürger*innendialog zur U81/2. Bauabschnitt Rheinquerung

erwartenden Nutzen geprüft. Dabei stimmten die Teilnehmenden zu, gemeinsam mit dem Fachgremium sechs Trassenvorschläge als geeignet zu bewerten. Mithilfe der Nutzwertanalyse wurden diese sechs Varianten anhand von insgesamt 21 Kriterien, wie etwa Eingriffe in die Umwelt oder die Wirtschaftlichkeit, mit unterschiedlichen Gewichtungen bewertet. Im Ergebnis konnten die beiden erstplatzierten Varianten (MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord – Lörick – Handweiser) als Tunnel- und als Brückenlösung bestätigt werden. Dies konnte nur erreicht werden, indem alle relevanten Akteure in diesem Planungsprozess mitgenommen und beteiligt wurden.

Die sieben Grundsätze des U81-Bürger*innendialogs

Für eine gute und wertschätzende Zusammenarbeit mit allen Beteiligten legte das Amt für Verkehrsmanagement dem Bürger*innendialog sieben Grundsätze zu Grunde, die den normativen Rahmen und Beteiligungsspielraum definierten:

1. **Frühzeitigkeit** Die Öffentlichkeit wird möglichst frühzeitig über Prozesse und Inhalte des Planungsvorhabens *2. Bauabschnitt U81* informiert. So können den Bürgerinnen und Bürgern die bestehenden Spielräume und Grenzen des Beteiligungsverfahrens deutlich gemacht werden.
2. **Transparenz** Alle relevanten Informationen zum Planungsvorhaben *2. Bauabschnitt U81* und zum Bürger*innendialog werden für die Bürgerinnen und Bürger transparent, gut verständlich und aktuell aufbereitet und anschließend veröffentlicht. Dazu dient insbesondere die Projektwebseite: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mit-bus-und-bahn/stadtbahnstrecke-u81.html>.
3. **Offenheit** Der Bürger*innendialog zielt darauf ab, möglichst alle relevanten Interessengruppen und Personen einzubinden und offen zu sein für alle, die sich einbringen wollen. Für die Besetzung der Dialogveranstaltungen ist wichtig, dass möglichst vielfältige Interessen vertreten sind.
4. **Flexibilität** Die Verantwortlichen des Bürger*innendialogs (der Vorhabenträger und ifok) reflektieren regelmäßig über die Bedingungen und Erfordernisse und passen den Dialogprozess bei Bedarf entsprechend an.
5. **Professionalität** Der Bürger*innendialog wird professionell durchgeführt und kompetent moderiert. Das wird durch das beauftragte Dienstleistungsunternehmen ifok gewährleistet.
6. **Respekt und Wertschätzung** Alle Teilnehmenden des Bürger*innendialogs begegnen sich respektvoll auf Augenhöhe – ungeachtet formaler Funktionen und Rollen. Dies ist der Schlüssel für eine vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit.
7. **Verbindlichkeit und Verantwortung** Die beteiligten Akteur*innen aus Verwaltung und Politik berücksichtigen die erarbeiteten Ergebnisse des Bürger*innendialogs für ihre Entscheidungsfindung zum Verlauf und zur Ausgestaltung der Trasse des *2. Bauabschnitts U81* und wägen gegebenenfalls konkurrierende Ansprüche verantwortungsvoll ab.

2. Planungswerkstatt der Bürger*innen – 52 Varianten für die U81

Wie funktioniert eine digitale Planungswerkstatt?

In virtuellen Veranstaltungen bekamen die Teilnehmenden die Möglichkeit mitzudiskutieren und ihre Ideen in die Planung einzubringen. Mit Hilfe einer moderierten Videokonferenz konnten Fragen beantwortet, Anmerkungen und Ideen fachlich diskutiert, ein virtueller Ausflug in den Planungsraum unternommen und sachdienliche Hinweise der Teilnehmenden aufgenommen werden. Erhalten Sie über den im QR-Code hinterlegten Dokumentationsfilm einen Eindruck davon, wie die digitale Planungswerkstatt ablief:



Die Planungswerkstatt mit virtueller Ortsbegehung der Bürgerinnen und Bürger fand aufgrund der Corona-Pandemie digital statt. Ziel war es, die Bürgerinnen und Bürger zum Projektstand zu informieren und aktiv mit ihren Ideen und Vorschlägen in den Planungsprozess einzubinden. Mithilfe einer virtuellen Ortsbegehung konnten sich die Teilnehmenden mit dem Planungsraum vertraut machen und bekamen einen lebensnahen Einblick. Gleichzeitig wurden die Teilnehmenden am Planungsprozess beteiligt und konnten ihre Ideen zu möglichen Trassenverläufen sowie ihr lokales Wissen einbringen. Dabei übten die Beteiligten eine konsultierende und beratende Funktion aus: alle Ergebnisse, Vorschläge und Ideen wurden vonseiten der Planungsbehörde im Nachgang fachlich geprüft und eingeordnet.

Wer hat teilgenommen?

Die Bürgerinnen und Bürger wurden über ein zweigeteiltes Verfahren ausgewählt. Zielgruppen waren nicht nur Anwohner*innen des Planungsraums, sondern auch Bürgerinnen und Bürger aus den angrenzenden Stadtgebieten Neuss, Krefeld und Meerbusch. Zum einen konnten sich die Teilnehmenden um einen Platz in der Planungswerkstatt bewerben. Aus einer Vielzahl an Bewerbungen wurden 36 Personen per Losverfahren für die Teilnahme an der Werkstatt ermittelt. Zum anderen wurden für die zweite Hälfte der Plätze **Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger** per Losverfahren und unter Anwendung eines räumlichen Verteilungsschlüssels paritätisch nach weiblichen und männlichen Teilnehmenden ausgewählt und informiert. Die Auswahl erfolgte auf Basis einer Zufallsstichprobe der Einwohnermeldeämter Neuss, Krefeld, Meerbusch und Düsseldorf. Ziel der Methode war es, bisher unbeteiligte und uninformierte Bürgerinnen und Bürger aus direkt und indirekt betroffenen Postleitzahlgebieten anzuschreiben und für die Teilnahme zu gewinnen. Durch die Zufallsstichprobe hatten alle volljährigen Bürgerinnen und Bürger, mit deutscher Staatsbürgerschaft und gemeldetem Hauptwohnsitz in den ausgewählten Postleitzahlgebieten, die gleiche Chance für einen Platz in der Planungswerkstatt ausgewählt zu werden.

Ablauf: Virtuelle Ortsbegehung und Trassenvorschläge

Am 20. und 21. Januar nahmen rund 72 Bürgerinnen und Bürger aus Düsseldorf, Krefeld, Neuss und Meerbusch an der Planungswerkstatt teil. Der erste Tag der Planungswerkstatt stand im Fokus der ersten fachlichen Vorträge sowie der Ortsbegehungen. In acht moderierten Kleingruppen konnten die Teilnehmenden Fragen zum 2. Bauabschnitt U81 stellen und Anmerkungen festhalten. Jeweils ein/e Planer/in war in der Gruppe anwesend und stand zur Beantwortung von Fragen bereit. Unbeantwortete Fragen wurden anschließend in einer Plenumsrunde adressiert oder für eine schriftliche Beantwortung im Nachgang der Veranstaltung festgehalten. Die Diskussion wurde anhand einer digitalen Moderationswand dokumentiert. Die Diskussion wurde anhand einer digitalen Moderationswand dokumentiert.

Virtuelle Ortsbegehung des Planungsraums

Schauen Sie sich die Ortsbegehung an und erkunden Sie den Planungsraum des 2. Bauabschnitts U81 im **virtuellen Drohnenflug**:

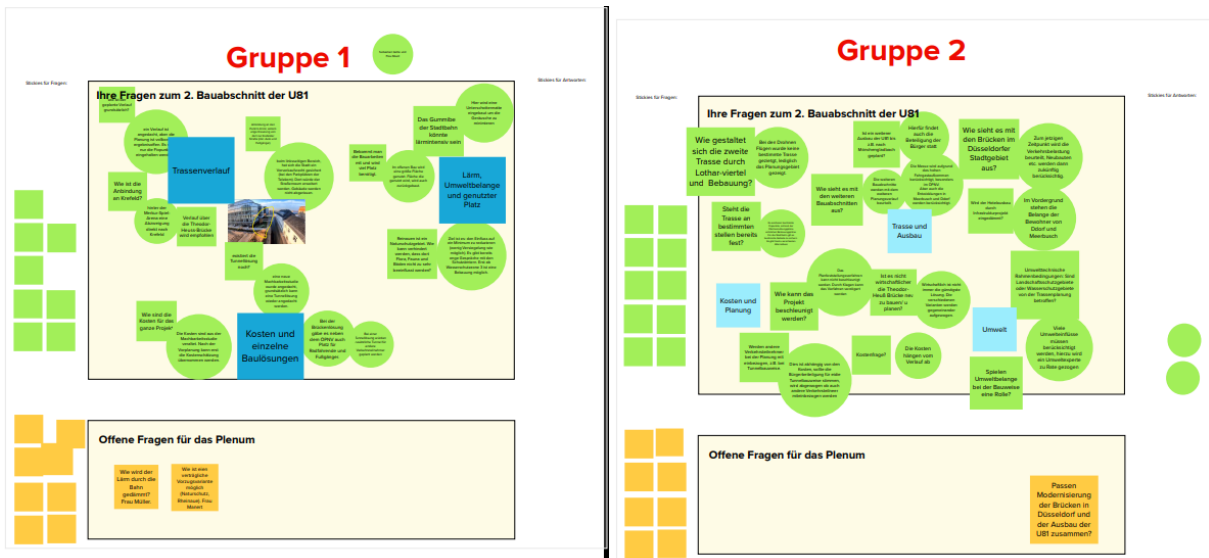


Abbildung 2: Digitale Moderationswände der Gruppen 1 und 2 (von insgesamt 8 Gruppen) mit den Fragen der Teilnehmenden.

Anschließend erkundeten die Teilnehmenden in einer virtuellen Ortsbegehung vier Stationen im Planungsraum. Mithilfe von 360-Grad-Aufnahmen wurde die Gesamtatmosphäre in Bewegtbildern und Ton vor Ort eingefangen. Mit jeweils zwei Planerinnen und Planern bzw. Gutachterinnen und Gutachtern wurde die Aufnahme besprochen. Nach der 360-Grad-Aufnahme konnten die Teilnehmenden anhand eines 360-Grad-Fotos der Ortschaft weiter diskutieren (siehe Abbildung 3).

Station	Blick	Thema	Expertinnen und Experten
Messe Video	Wendeschleife, Haltestelle, Rheinquerung	Technische Machbarkeit Brücke, Tunnel und Wirtschaftlichkeit	Stefan Dalaff (ZPP Ingenieure AG) & Michael Nachtigall (Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH)
Rheinaue linksrheinisch Video	Wasserschutzgebiet und westliche Rheinaue (Lörick)	Umweltbelange wie menschliche Gesundheit, Tier- und Pflanzenschutz, Landschaft und Klima	Christoph Ibach (Normann Landschaftsarchitekten PartGmbH) & Inken Picht (ZPP Ingenieure AG)
Haltestelle Lörick Video1 & Video 2	Haltestelle und enge Anfahrt	Lärmschutz, verkehrliche Wirkungen und Qualität der Verkehrsanlage	Udo Lenz (I.B.U. GmbH) & Robert Aust (Rheinbahn AG)
Haltestelle Handweiser Video	Verkehrsknotenpunkt	Wirkungen auf Bebauung, Komplexität Bauzustände, bauzeitlicher Eingriff in Betriebsablauf	Dr. Uwe Kloppe (Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH) & Tim Bäumken (Rheinbahn AG)

Abbildung 3: Übersicht der Stationen, der zugehörigen Experten und den Aufnahmen der Ortsbegehung.

Der zweite Tag der Planungswerkstatt bot den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit ihre Trassenvorschläge in eine Karte einzuzichnen. Flankiert wurden die Arbeiten von weiteren fachlichen Impulsen. Anstelle von Stift und Papier wurde mit digitalen Luftbildaufnahmen und digitalen Textmarkern gearbeitet. Innerhalb der acht Kleingruppen brachten



Abbildung 4: Bei Bedarf stellte das Amt für Verkehrsmanagement Teilnehmenden Arbeitsplätze zur Verfügung

die Bürgerinnen und Bürger verschiedene Ideen möglicher Trassenverläufe in die, für alle sichtbare, Karte ein. Die anschließende Diskussion um Vor- und Nachteile der Trassenverläufe wurde in Form von Kommentaren an den Trassen festgehalten und durch Planerinnen und Planer bzw. Gutachterinnen und Gutachter unterstützt.

Die 52 Trassenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger wurden schließlich in die weitere Planung aufgenommen und in einem zweiten Schritt mit Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Vereinen und Wirtschaftsunternehmen in einer weiteren virtuellen Werkstatt im März hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile diskutiert und fachlich beleuchtet. Aus der Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger wurden hierfür zwei Botschafter*innen ernannt, die an den weiteren Veranstaltungen teilgenommen haben und den weiteren Planungsfortschritt verfolgen konnten.



Man bekommt doch mal einen Einblick, wie komplex und schwierig es ist so eine Planung zu machen. Ich bin von der Komplexität sehr überrascht.

Manfred Froma
Teilnehmer Planungswerkstatt
der Bürger:innen

Was war das Ergebnis der Planungswerkstatt?

An den zwei Tagen der Planungswerkstatt entstanden viele wertvolle Ideen und Vorschläge für einen möglichen Trassenverlauf der U81 im zweiten Bauabschnitt. Die Bürgerinnen und Bürger erarbeiteten unter hohem Engagement 52 Variantenvorschläge. Zudem wurde in den acht Kleingruppen mit den Expert*innen über Umweltbelange, Trassierungsmöglichkeiten und mögliche Widerstände im Planungsraum diskutiert. Im Folgenden sind die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Gruppen skizziert:

Gruppe 1 Die Teilnehmenden diskutierten eine direkte Verbindung von der Messe nach Lörick in Tunnelbauweise als Rheinquerung und weiter zur Station Handweiser. Außerdem diskutierten sie eine Verbindung mit einem unterirdischen Abzweig in Richtung Seestern und wieder oberirdisch bis Lörick. Dabei wurde die Bedeutung der Rheinauen für die Naherholung – und die damit verbundene Problematik, eine oberirdische Lösung zu finden – thematisiert. Schließlich wurde angebracht, dass es für eine Tunnelvariante bis zum Seestern eine 600 Meter lange, oberirdische Rampe vom Tunnelausgang bis zum ebenerdigen Anschluss ans bestehende ÖPNV-Netz, bedarf.

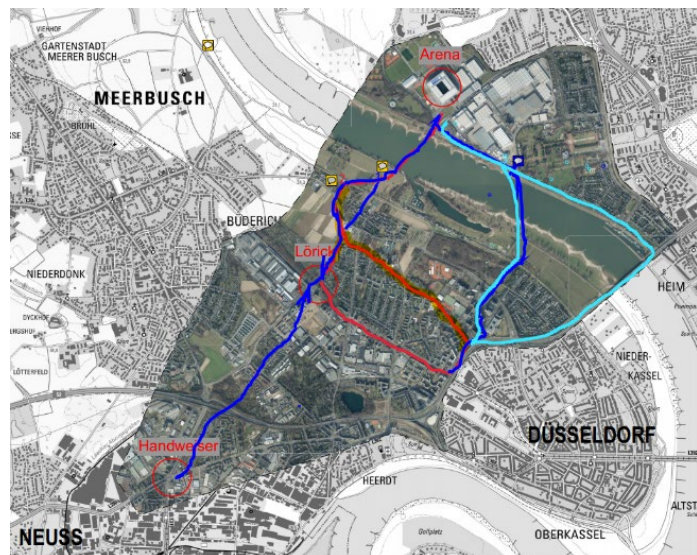


Abbildung 5: Trassenvorschläge Gruppe 1

Gruppe 2 Die Teilnehmenden der zweiten Gruppe schlugen eine gegabelte Brücke über den Rhein vor. Die Stadtbahn würde von Lörick kommend, nach links zur MERKUR SPIEL-ARENA fahren und zusätzlich gäbe es eine abzweigende Fußgängerbrücke nach Golzheim. Auch wurde die Nutzung der Flughafenbrücke vorgeschlagen. Insgesamt war die Gruppe durch eine große Interessenvielfalt geprägt. Es wurden sowohl direkte Verbindungen von der Messe bis Handweiser über Lörick vorgeschlagen als auch Verbindungen über die Theodor-Heuss-Brücke. Diskutiert wurden eine Vielzahl an Herausforderungen: schnelle Verbindungen sollten ebenso bevorzugt werden, wie eine Anbindung an die Innenstadt und die Berücksichtigung bestehender Rheinquerungen.

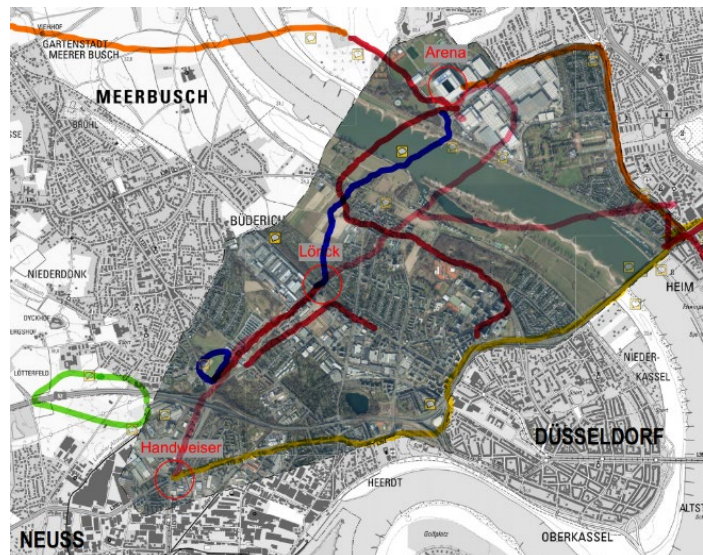


Abbildung 6: Trassenvorschläge Gruppe 2

In **Gruppe 3** thematisierten die Teilnehmenden eine stärkere Einbindung von Büberich und eine nördliche Rheinquerung, denkbar als Tunnelvariante bzw. ergänzt durch Rasengleise bei einer Brückenquerung. Die Rheinquerung als Direktverbindung zwischen Messe und der Haltestelle Lörick wurde in der Gruppe dezidiert als Tunnellösung gedacht, welche ab Lörick wieder oberirdisch verläuft. Alternativ wurde auf gleicher Strecke auch eine Brückenvariante diskutiert. Ein weiterer Vorschlag für eine Rheinquerung im südöstlichen Planungsraum wurde ebenfalls als Tunnel vorgeschlagen mit oberirdischem Verlauf vor den Hochhäusern des Seesterns, um die tiefen Fundamente zu berücksichtigen.

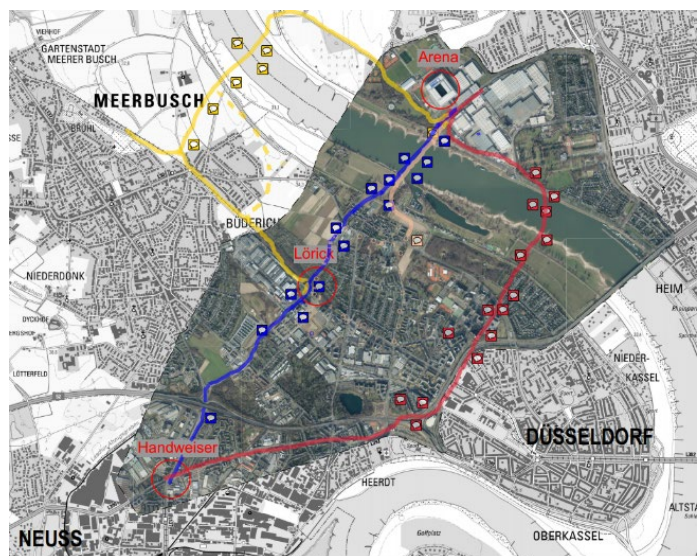


Abbildung 7: Trassenvorschläge Gruppe 3

Gruppe 4 Die vierte Gruppe diskutierte über eine direkte Verbindung zwischen der Messe über die Haltestelle Lörick zur Haltestelle Handweiser als Brücke unter Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs. Außerdem, inwiefern Fuß- und Radverkehr für eine Tunnelvariante ausgeschlossen werden müsste. Gleichzeitig wurden Varianten mit einer weiter südöstlich verlaufenden Rheinquerung auch unter Nutzung der Theodor-Heuss-Brücke angesprochen, welche gleichzeitig den Seestern einbinden. Beachtet werden müsste allerdings das dort vorhandene Wasserschutzgebiet sowie kostspielige Umleitungen.

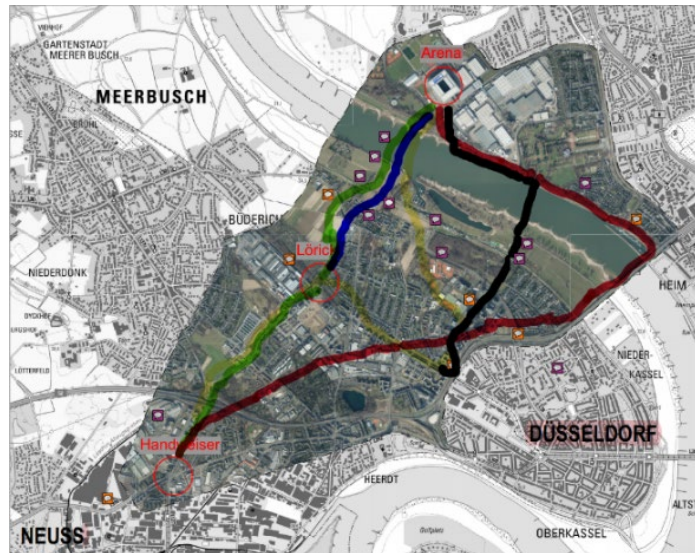


Abbildung 8: Trassenvorschläge Gruppe 4

Gruppe 5 Die Teilnehmenden ermittelten eine Variante als Direktverbindung zwischen der Messe über die Haltestelle Lörick zur Haltestelle Handweiser. Die Rheinquerung auf dieser Trasse wurde als Tunnel diskutiert, welcher von der Messe bis auf Höhe des Böhler Areals verlaufen sollte. Allerdings wäre über eine solche Lösung kein Abzweig zur K-Bahn möglich. Als eine weitere Variante wurde unter den Teilnehmenden eine Brückenvariante in Richtung Erholungsstätte Lörick (Schwimmbad) diskutiert. Zu dieser Variante kamen mögliche Konfliktpunkte mit den angrenzenden Gastronomiebetrieben und dem Schwimmbad zur Sprache.

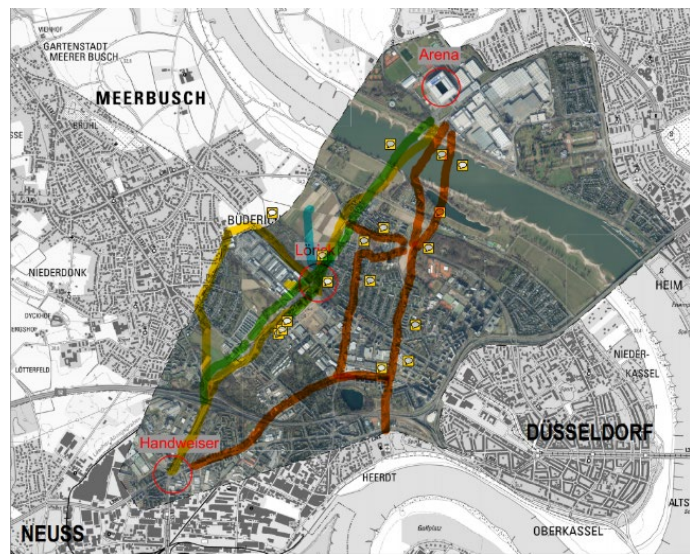


Abbildung 9: Trassenvorschläge Gruppe 5

Gruppe 6 In der sechsten Gruppe wurde viel über eine mögliche Direktverbindung zwischen der Messe und der Haltestelle Lörick und weiter zur Haltestelle Handweiser diskutiert. Die Vorschläge beziehen auch den Bereich weiter nordwestlich in Buderich mit ein. Hier sollten bestehende Straßen mitgenutzt werden. Diskutiert wurde, inwiefern eine Brückenquerung des Rheins direkt an der Messe möglich wäre und ob über zusätzliche Schleifen der nötige Vorlauf für eine Rampe geschaffen werden könne. Zudem wurde eine Variante über die Theodor-Heuss-Bücke mit einem vorlaufenden Tunnel unter dem Friedhof vorgeschlagen. Dieser Vorschlag würde die bestehende Infrastruktur nutzen, was auch aus Umweltbelangen interessant wäre.

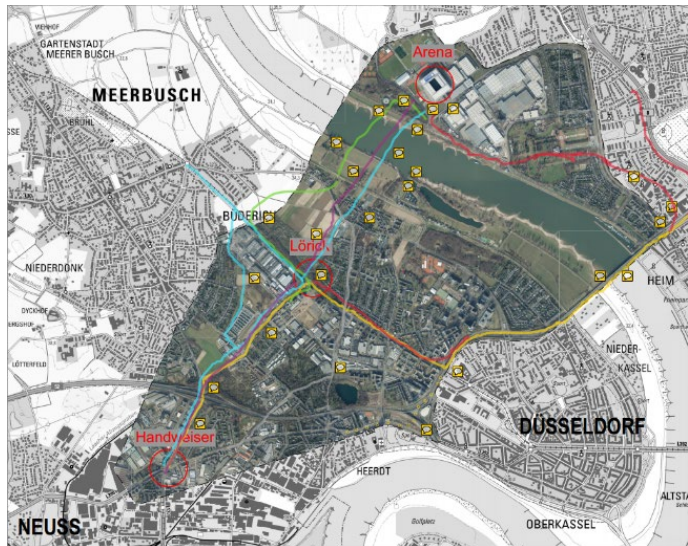


Abbildung 10: Trassenvorschläge Gruppe 6

Gruppe 7 Bis auf eine*n Teilnehmer*in waren die Teilnehmenden der siebten Gruppe dafür, möglichst bestehende Brücken aus dem Planungsraum für die Rheinquerung zu nutzen. Es solle abgewartet werden, wie die Planung für die Theodor-Heuss-Bücke (Sanierung oder Abriss) fortschreitet. Unter anderem gab es den Vorschlag, unter der Brücke einen Tunnel für den motorisierten Individualverkehr zu bauen und die bestehende Brücke für die Stadtbahn umzunutzen (gegebenenfalls auch nur für den Fuß- & Radverkehr). Der Schutz der Rheinauen habe laut den Teilnehmenden dieser Gruppe sehr hohe Relevanz, ebenso die Reduzierung der Lärmbelastung. Uneinigkeit bestand in der Einschätzung der Teilnehmenden, ob eine Brücke oder Tunnel als Rheinquerung vorzuziehen wäre. Gleichzeitig gab es den Vorschlag, von der Messe herkommend auf gerader Strecke auf die K-Bahn zu stoßen, um die Haltestelle Lörick zu entlasten und die dortige Taktung nicht zu erhöhen.

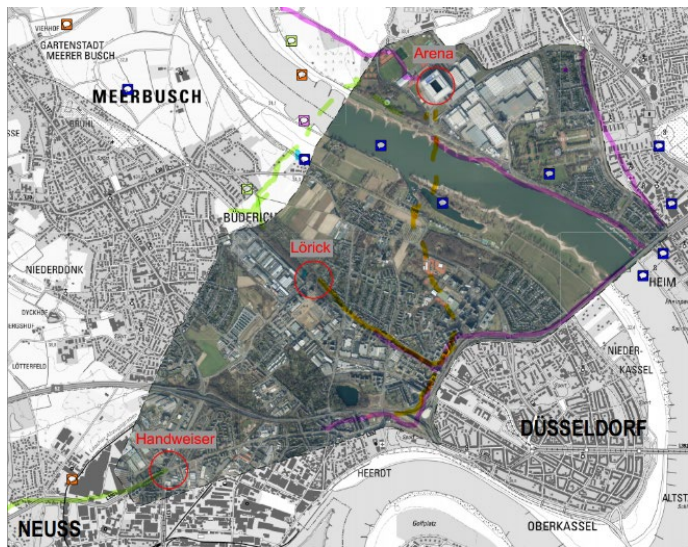


Abbildung 11: Trassenvorschläge Gruppe 7

In **Gruppe 8** setzten sich die Teilnehmenden intensiv mit sehr unterschiedlichen Variantenvorschlägen auseinander. Unter anderem wurde Varianten einer Direktverbindung zwischen der Messe und der Haltestelle Lörick und weiter zur Haltestelle Handweiser diskutiert. Vorschläge beziehen auch den Bereich weiter nordwestlich in Büderich mit ein. Als Rheinquerungen kämen an dieser Stelle sowohl Tunnel- als auch Brückenquerungen in Betracht, unter anderem auch in Verbindung mit der U80. Für die Brückenquerungen wurde die Nutzung für den Radverkehr angesprochen. Außerdem wurden Varianten zur Einbindung des Seesterns diskutiert, sowohl anhand einer von Nordwesten kommenden Variante als auch über Trassenverläufe über die Theodor-Heuss-Brücke. Thematisiert wurde in der Diskussion eine mögliche Umfahrung von Wohngebieten in Lörick und die schwierige Anbindung mit der Theodor-Heuss-Brücke aufgrund einer zu engen Kurvenführung (nicht ausreichende Kurvenradien).

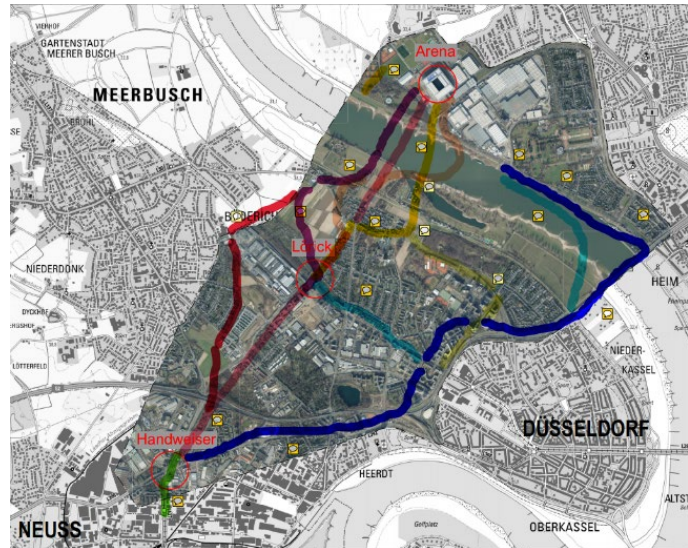


Abbildung 12: Trassenvorschläge Gruppe 8

Alle Variantenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger wurden von dem Planungsteam aufgenommen und fanden Eingang in die weitere Planung des 2. Bauabschnitts U81.

3. Werkstatt der Interessenvertretung – alle Interessen zählen

Die Werkstatt der Interessenvertretung war der zweite von drei Bausteinen im Planungsdialog der Landeshauptstadt Düsseldorf zum 2. Bauabschnitt U81. Hierbei wurden Betroffene aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft in einer Werkstatt für die Interessenvertretung beteiligt und zur Diskussion der 52 Trassenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger eingeladen. Die Interessenvertreter*innen bekamen ebenfalls erneut die Möglichkeit neue Varianten für die U81 im zweiten Bauabschnitt zu ergänzen. Der Fokus lag jedoch auf der Diskussion der Vor- und Nachteile sowie der fachlichen Einordnung mit den Expertinnen und Experten des Planungsteams. Durch Ortsbegehungen, Kartenmaterialien und den Austausch mit den Fachexpert*innen, aber auch mit anderen Teilnehmenden, sollten die Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter einen lebensnahen Einblick in den Planungsraum und die zu erwartenden Änderungen durch das Bauvorhaben erhalten.

Auswahl und Kreis der Teilnehmenden

Die Auswahl der Teilnehmenden erfolgte auf Grundlage einer Stakeholderanalyse, also einer Analyse relevanter Akteurinnen und Akteure in und um Düsseldorf, die ein Interesse an dem Bauvorhaben haben könnten. Betrachtet wurden dabei Interessenvertretungen aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Unternehmen und NGOs. Anhand von Größe, Einzugsbereich und Betroffenheit wurde eine Auswahl getroffen. Dabei wurde auf eine Gleichverteilung der Interessen über den gesamten Planungsraum geachtet.

Die Interessen der Verbände und Vereine aus Düsseldorf, Meerbusch, Neuss und Krefeld wurden dabei als sehr unterschiedlich eingeschätzt. Anwohnende sollten genauso vertreten sein wie der Umwelt- und Naturschutz. Auch Unternehmen wie die Böhler-Werke oder die Merkur Spiel-Arena waren mit dabei, – denn schließlich sollen ihre Veranstaltungsgäste und Mitarbeitenden zukünftig die U81 nutzen können. Jede eingeladene Organisation durfte eine Vertreterin oder einen Vertreter zur Werkstatt der Interessenvertretung kommen lassen. Gemeinsam diskutierten sie die möglichen Trassenverläufe.

Zusätzlich nahmen zwei Vertreterinnen und Vertreter aus der Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger als Botschafter*innen an der Werkstatt der Interessenvertretung teil. So wurden auch in diesem Format die Interessen der Bürgerinnen und Bürger abgebildet. Die Botschafter*innen konnten so direkt beobachten, wie sich der Planungsdialog weiter gestaltet.



Die Transparenz [...] ist für mich vorbildlich, die Art und Weise der internen Kommunikation stets fair und zutiefst demokratisch gewesen. Ich glaube hier liegt nun ein Ergebnis vor, das mit gutem Gewissen in die politische Beschlussfassung überführt werden kann.

Gerhard Darkow
BPD Immobilienentwicklung
Teilnehmer und Botschafter
Werkstatt der Interessensvertretung

Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4
Jugendrat Stadt Düsseldorf	Kleingartenverein Hansa e.V.	Bädergesellschaft Düsseldorf mbH – Strandbad Lörick	Kreisverband Düsseldorf, im Verband Wohneigentum NRW e.V.
Ökotop Heerdt e.V.	NABU Düsseldorf e.V.	BUND – Ortsgruppe Meerbusch	Standortinitiative Seestern Düsseldorf e.V.
Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e.V./ Ortsbauernschaft Buderich/Strümp	IHK Düsseldorf	Verkehrs- und Verschönerungsverein für den linksrheinischen Teil Düsseldorf e.V.	MERKUR SPIELARENA & D.LIVE OPEN AIR PARK
PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V. *	Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Düsseldorf	Messe Düsseldorf GmbH	ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Bürgerverein Niederkassel e.V.	Bürgerverein Heerdt e.V.	Areal Böhler Location Management/voestalpine Edelstahl Deutschland GmbH	Bürgerverein Düsseldorf-Lörick e.V.
Naturschutz- und Landschaftsschutzverein Deichwächter e.V.	St. Sebastianus-Schützenbruderschaft Lörick	BPD Immobilienentwicklung**	St. Seb. Schützenverein Düsseldorf Niederkassel 1890 e.V.
Botschafterin Planungswerkstatt Bürgerinnen und Bürger	Botschafter Planungswerkstatt Bürgerinnen und Bürger	Alt-Löricker Lange Tafel e.V.	

Ablauf: Diskussion und Ergänzung der Trassenvorschläge

Der erste Tag der Interessenwerkstatt stand im Fokus der Ergebnisse aus der Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger und der fachlichen Vorträge – etwa zu den wichtigen Bewertungskriterien der Trassenvarianten – sowie der Ortsbegehungen. Ziel des Tages war es, alle Fragen der Teilnehmenden systematisch aufzunehmen und anhand anschaulicher Beispiele aus dem Planungsraum im Dialog mit den fachlichen Ansprechpartner*innen zu beantworten.

Am Sonntag, dem zweiten und letzten Tag der Interessenwerkstatt, stand die Arbeit an den Trassenverläufen auf dem Plan. Dafür wurden mittels professioneller Geo-Software die Karte mit dem Planungsraum für alle sichtbar auf dem Bildschirm gezeigt. Grundlage dieser Gruppenarbeit waren die Vorschläge zum Trassenverlauf der Bürgerinnen und Bürger. In einem intensiven Austausch konnten die Teilnehmenden eigenständig auswählen, über welche Variantenvorschläge sie diskutieren wollen. Im Austausch untereinander merkten die Interessenvertreter*innen ihre Fragen, Vorschläge und Ideen zu den einzelnen Versionen an. Die Diskussion um Vor- und Nachteile der Trassenverläufe wurde allparteilich moderiert und durch Planerinnen und Planer beziehungsweise Gutachterinnen und Gutachter unterstützt. Kommentare und Fragen wurden direkt auf der Karte vermerkt. Zusätzliche Trassenvorschläge wurden im Nachgang ergänzt.



Abbildung 13: Projektleiterin Birgit Muéll erläutert den Planungsauftrag und die Bewertungskriterien

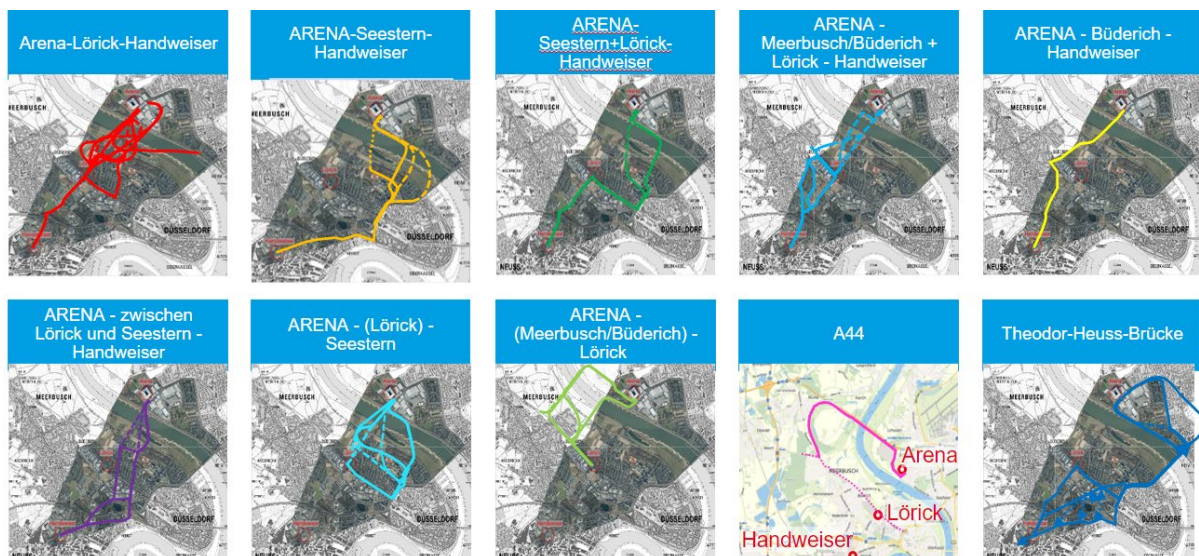


Abbildung 14: Die 52 Trassenvorschläge aus der Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger wurden anhand ihres Verlaufs zu Clustern zusammengefasst und bildeten die Diskussionsgrundlage der Werkstatt der Interessenvertretung.

Die Ergebnisse der Gruppenarbeiten

Den Teilnehmenden der **Gruppe 1** war eine schnelle und direkte Verbindung von der Messe über die Haltestelle Lörick nach Handweiser wichtig. Zu einer möglichen Rheinquerung als Tunnel verwies eine Expertin in der Diskussion darauf, dass die Bauarbeiten auch hier große Flächeneinschnitte für die erforderlichen Rampen und Winkel in Anspruch nehmen könnten. Zusätzlich diskutierten die Teilnehmenden weiter nördlich verlaufende Trassenvarianten, die anstelle einer Anbindung der Haltestelle Lörick, die Anbindung von Büderich (Meerbusch) vorsehen. So könne das Löricker Wohngebiet großräumig umfahren werden. Gleichzeitig bedeute dieser Trassenverlauf jedoch eine wesentliche Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Flächen. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und einer möglichst „minimalinvasiven“ Lösung interessierte die Teilnehmenden zudem Trassierungsvarianten über die Theodor-Heuss-Brücke. Hier stellten die Expert*innen deutlich heraus, dass die technische Machbarkeit einer Stadtbahntrasse insbesondere aufgrund der dichten Wohnbebauung im rechtsrheinischen Stadtgebiet und der höher gelegenen Trasse im Bereich der Kaiserswerther Straße nicht gegeben sei.

Die **Gruppe 2** diskutierte vertieft Trassenvarianten, die direkt von der Merkur Spiel-Arena nach Lörick führen, sowie Varianten, die in einer südlich verlaufenden Rheinquerung von der Arena zum Seestern verlaufen. Außerdem wurden die Varianten über die Theodor-Heuss-Brücke besprochen. Bei der schnellen Direktverbindung Arena-Lörick-Handweiser informierten sich die Teilnehmenden unter anderem über die Berechnung der Fahrgastpotenziale sowie -prognosen und diskutierten Vor- und Nachteile einer Brücke gegenüber einem Tunnel für die Rheinquerung. Die weiteren Teilnehmenden erörterten insbesondere Fragen des Naturschutzes im Bereich der Rheinhalbinsel (Insektenhabitat) sowie den Schutz von Alleen im Bereich der Rotterdamer Straße. Bei der Variante über die Theodor-Heuss-Brücke wurden insbesondere Kosten-Nutzen-Abwägungen diskutiert (Verlängerung der Fahrzeit, Forderung einer stärker integrierten Planung des zweiten Bauabschnitts und des möglichen Neubaus der Theodor-Heuss-Brücke).

In **Gruppe 3** waren sich die Teilnehmenden einig, einen schnellen und direkten Trassenverlauf für die U81 zu finden. Fast einstimmig merkten die Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter an, dass eine unterirdische Rheinquerung und Untertunnelung des Gebietes Alt-Lörick eine flexible Linienführung ermöglicht, ohne in den Bestand einzugreifen. Wünschenswert wäre dabei aus Sicht der Teilnehmenden ein Zustiegspunkt für die Alt-Löricker*innen, damit sie die neue Linie ebenfalls nutzen können. In der Diskussion um eine mögliche Tunnellösung wurde auch die Kostenfrage gestellt: Der Tunnel wäre deutlich teurer und das müsse sich lohnen. Weitere Nachteile einer Querung des Rheins als Tunnel wäre laut Aussage der Teilnehmenden, dass der Radverkehr nicht mitgeführt werden könne. Außerdem sollten die Badegäste weiterhin die Ruhe im Strandbad genießen können und durch keine Stadtbahnbrücke gestört werden. Daher würden sie sich mindestens eine Bus-Anbindung an die nächstgelegene mögliche U81-Station wünschen. Auch müsse die wichtige Funktion der NATO-Rampen für die Warenanlieferung vom Rhein aus weiterhin gewährleistet bleiben.

Gruppe 4 diskutierte Bedenken der Anwohnenden gegenüber einer Rheinquerung als Brücke oder Tunnel in und oberhalb von Alt-Lörick. Angemerkt wurde vonseiten des Schallschutzexperten, dass die technischen Maßnahmen gegen Erschütterungen heutz-

tage ausgereift seien. Diskutiert wurde, dass eine Anbindung auf Höhe der Haltestelle Lörick völlig ausreichend für Publikumsströme der Arena aus Krefeld und Meerbusch sei, wenn dadurch auch die Wohngebiete westlich der Böhler-Werke mit angebunden werden können. Um der starken Auslastung an der Station MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord entgegenzuwirken, regten die Teilnehmenden eine zusätzliche Station auf Höhe der alten Wendeschleife an. Darüber hinaus brachte ein Teilnehmender einen Trassenvorschlag der U81 entlang der Rotterdamer Straße mit einer Station Messe Süd und anschließender Rheinquerung ein. Die Teilnehmenden diskutierten mögliche Rheinquerungen entweder über den Parkplatz des Strandbads Lörick mit eigener Station oder weiter südlich auf Höhe des Lotharviertels. Hierbei gäbe es umwelttechnische Herausforderungen wie das Wasserschutzgebiet Lörick und den Alleenschutz auf der Rotterdamer Straße zu beachten. Für beide Rheinquerungen wurden unterschiedliche Trassenverläufe mit einer möglichen Anbindung des Seesterns diskutiert. Bereits zuvor hatte die Gruppe bei der virtuellen Ortsbesichtigung die Mitnutzung eines möglichen Neubaus der Theodor-Heuss-Brücke angebracht, was aus technischer Sicht sehr schwierig sei.

Es gilt viele Belange abzuwägen – das wurde durch die ganz unterschiedlichen Perspektiven der Teilnehmenden deutlich. Das Amt für Verkehrsmanagement betonte, dass sowohl ein Tunnel als auch eine Brücke denkbar wären. Darüber hinaus standen verschiedene

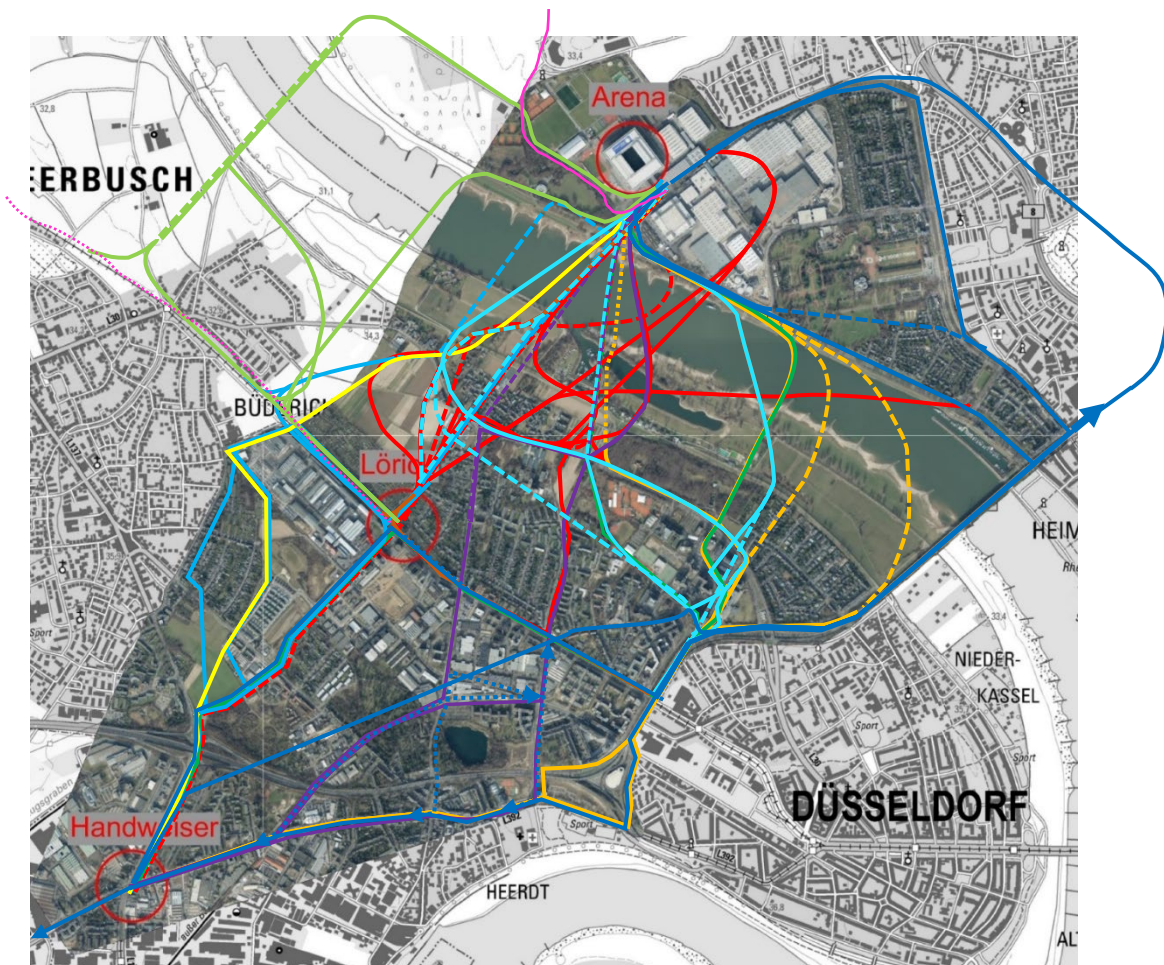


Abbildung 15: Alle 55 Varianten, die für die weitere Planung vorgeschlagen und deren Vor- und Nachteile diskutiert wurden.

Linienführungen im linksrheinischen Bereich zur Debatte. Von der Arena direkt über Lörick zum Handweiser oder doch über den Seestern? Zahlreiche Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter merkten an, dass eine unterirdische Rheinquerung und Untertunnelung des Gebietes Alt-Lörick viel Flexibilität in der Linienführung ermögliche, ohne in die bestehenden Strukturen einzugreifen. Dies müsse sich jedoch auch im Kosten-Nutzen-Verhältnis lohnen. Generell unterstützte eine Mehrheit der Teilnehmenden eine schnelle Verbindung mit kurzen Reisezeiten zwischen dem Düsseldorfer Norden und dem linksrheinischen Gebiet. Zu berücksichtigen sei dabei unter anderem die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete und die Prognose, dass sich die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Düsseldorf auch in den nächsten zehn Jahren weiter stark erhöhen wird.

4. Werkstätten der Politik und Verwaltung – drei intensive Arbeitstreffen

Die dritte und letzte Station im Dialogprozess waren drei Werkstätten der Politik und Verwaltung. Es waren Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung der Städte Düsseldorf, Krefeld, Meerbusch und Neuss eingeladen, um gemeinsam das Vorgehen der Bewertung für die 55 Variantenvorschläge zu diskutieren. Mithilfe der Eignungsprüfung konnten die Expert*innen die Trassenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger systematisch abgeschichtet und auf technische Machbarkeit überprüft werden. Die Teilnehmenden bewerteten gemeinsam mit dem Fachgremium sechs Varianten als grundsätzlich geeignet. In der dritten und letzten Sitzung der Werkstätten der Politik und Verwaltung wurden den Teilnehmenden die Ergebnisse der Nutzwertanalyse – dem letzten Schritt des Bewertungsverfahrens – vorgestellt und diskutiert. Das Ergebnis daraus sind zwei bevorzugte Trassenvarianten: eine Tunnelvariante und eine Brückenvariante für eine Direktverbindung von der Arena über Lörick zum Handweiser.

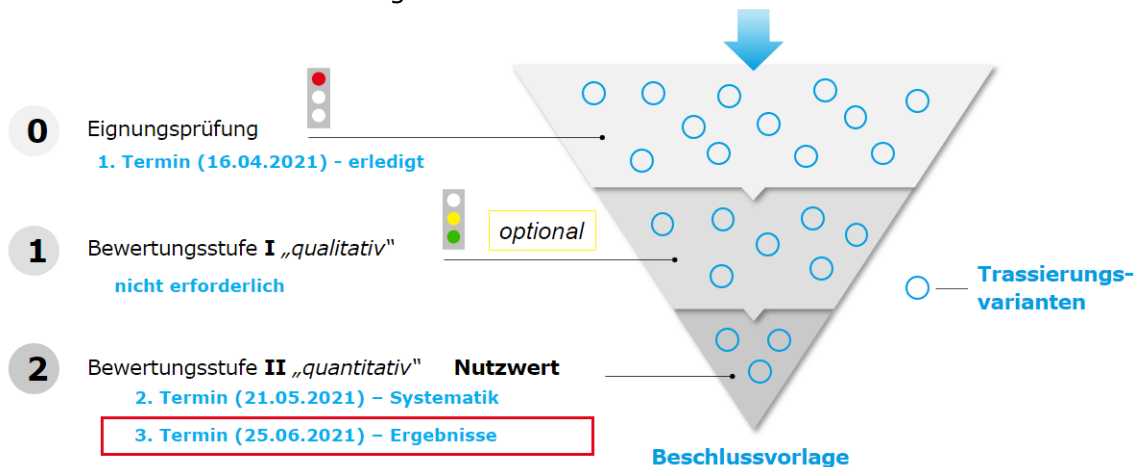


Abbildung 16: Der mehrstufige Bewertungsprozess von Eignungsprüfung zu Nutzwertanalyse

Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung

Der Kreis der Teilnehmenden setzte sich aus den Bezirksbürgermeisterinnen und -bürgermeistern der betroffenen Stadtbezirke 1,4 und 5 aus Düsseldorf sowie Vertretungen von Politik und Verwaltung aus Meerbusch, Neuss und Krefeld zusammen. Sie brachten ihre Ortskenntnis und Fachwissen ein. Auch sollte die verkehrspolitische Expertise aus den Ratsfraktionen der Landeshauptstadt gehört werden. Es nahmen Vertretungen der Ratsfraktionen CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, SPD, FDP, Die Linke und AfD an den Werkstätten teil. Zudem nahmen Botschafter*innen der vergangenen Werkstätten teil, um die Rückmeldungen der Menschen vor Ort sowie der Interessenvertretungen einzu-

bringen. So konnten sie den weiteren Planungsprozess verfolgen und erhielten Einblicke in die Bewertungssystematik.

Ziel der Werkstätten der Politik und Verwaltung war es, frühzeitig Einblicke in den Stand des Planungsprozesses zu geben, die Ergebnisse der Variantenprüfung transparent zu diskutieren und unterschiedliche Sichtweisen aus der Landeshauptstadt sowie den regionalen Nachbarstädten Neuss, Meerbusch und Krefeld in die Planung einzubeziehen.

Die Werkstätten der Politik und Verwaltung haben im Rahmen des Beteiligungskonzeptes ein beratendes Mandat. Teilnehmende konnten nicht über die zukünftige Trassenführung des 2. Bauabschnitts U81 entscheiden. Die Werkstätten unterstützen aber maßgeblich den Planungsprozess der Verwaltung und bereiten fachlich die politische Entscheidungsfindung im Rat der Landeshauptstadt vor.

Erste Werkstatt – Welche Varianten sind wirklich geeignet?

Wie bei den Werkstätten mit der Bürgerschaft und den Interessenvertretungen wurden in den drei Werkstätten der Politik und Verwaltung erst vonseiten der Expert*innen eine Einführung in die Thematik gegeben. Nach den Vorträgen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Fragen zu stellen und verschiedene Varianten zu diskutieren. Zunächst wurden die Ergebnisse der vorherigen Werkstätten der Bürgerschaft und Interessenvertretungen mit den Botschafterinnen und Botschaftern der Werkstätten vorgestellt.

55 Varianten waren im Rahmen des Planungsdialogs in den vorangegangenen zwei Werkstätten der Bürgerschaft und der Interessenvertretung vorgeschlagen worden. Diese wurden im ersten Termin der Werkstatt mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung auf ihre grundsätzliche Eignung geprüft. In der fast sechsstündigen virtuellen Sitzung wurden alle 55 Trassenvarianten besprochen. Die Eignungsprüfung erfolgte in einer akribischen und fachlichen Vorgehensweise, bei der sich das Fachgremium mit jedem Trassenvorschlag im Detail befasste.

Im Vorfeld der Veranstaltung hat das Fachgremium mit den Expertinnen und Experten die Eignungsprüfung der Varianten - die erste Stufe des Bewertungsverfahrens - anhand der erläuterten Bewertungskriterien durchgeführt (in Form einer Negativbetrachtung mit „Roten Ampeln“). Es wurden im gegebenen Rahmen nicht alle Ergebnisse der Eignungsprüfung im Detail vorgestellt. Der Fokus lag auf den Kriterien mit breiter Wirkung, welche bei vielen Varianten zu einer Bewertung mit einer „roten Ampel“ geführt haben:

- **Projektrahmenbedingungen/Reisezeit/Fahrgastpotenziale**
- **Technische Machbarkeit**
- **Umweltbelange**

Um die Zahl der Varianten zu reduzieren und eine Beschlussvorlage zu erarbeiten, wurde ein Bewertungsprozess für die 55 Trassenvarianten benutzt. In der Diskussion im Plenum kam des Weiteren die Frage auf, ob mögliche Zuwendungen beim Kriterium **Wirtschaftlichkeit** mitgedacht wurden – die Expert*innen stellten hier jedoch klar, dass detaillierte Kostenschätzungen erst nach der Vorplanung möglich sind und dementsprechend belastbare Aussagen zum Zuwendungsthema noch nicht möglich seien. In Anbetracht des Kriteriums **Umweltbelange** sind der Energieverbrauch beim Bau beziehungsweise

die Treibhausgas-Emissionen Aspekte, welche in die Planung einbezogen werden. Im Planfeststellungsverfahren ist Klimaschutz eines der Umweltbelange, dessen Berücksichtigung mit einem Gutachten zu untermauern ist.

Das Ergebnis der ersten Werkstatt für Politik und Verwaltung lautete, dass sechs von 55 Trassenvarianten für den 2. Bauabschnitt U81 (Rheinquerung) geeignet sind. Die **sechs Trassenvarianten** umfassen sowohl Brücken- als auch Tunnellösungen für die Rheinquerung. Dazu zählen Direktverbindungen von der Merkur Spiel-Arena über Lörick zum Handweiser sowie Trassen mit südlichem Verlauf über den Seestern oder auch Vorschläge über Büderich (Meerbusch) mit einem nördlicheren Verlauf. In einer nächsten Bewertungsstufe werden die sechs Varianten hinsichtlich ihres Nutzens anhand von 21 Kriterien gegenübergestellt. Dabei werden Kostenschätzungen ebenso eine Rolle spielen wie die mögliche Nutzung der neuen Rheinquerung für den Radverkehr. Es gab seitens der Teilnehmenden aus der Politik viel Lob für das transparente Absichtungsverfahren.

Diskussion um Tunnel oder Brücke

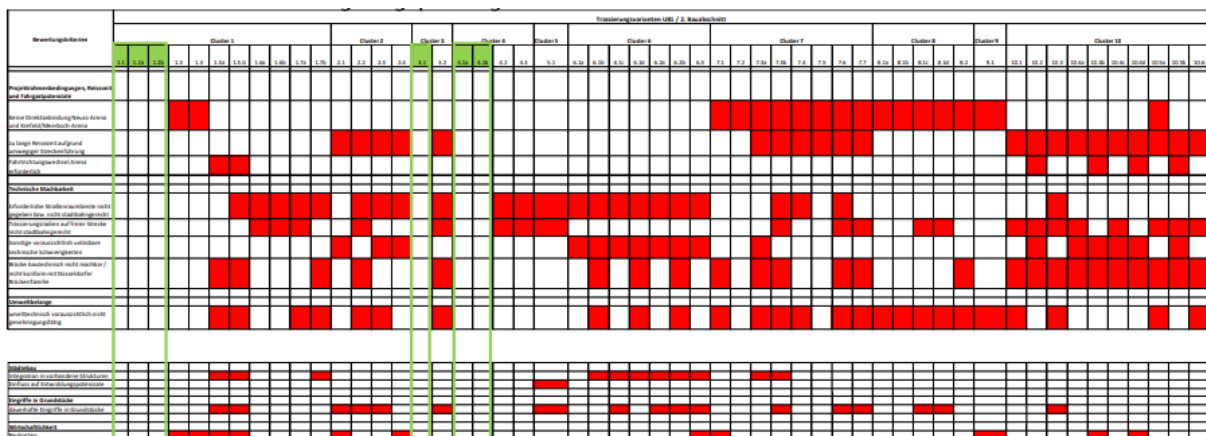


Abbildung 17: Ergebnisse der Eignungsprüfung.

Die Frage nach einer Brücken- oder Tunnellösung ist bei der Rheinquerung des 2. Bauabschnitts U81 von zentraler Bedeutung. Tunnel sind in der Regel doppelt so teuer wie Brücken. Die erwartete Lebensdauer liegt bei Brücken und Tunnel je nach Bauweise ähnlich hoch, ebenso die Betriebskosten. Der Sand- und Energieverbrauch bei der Betonherstellung sind jedoch noch völlig offen. Dabei müsse aber nicht nur der Beton (bei einer Tunnellösung), sondern auch der energetische Verbrauch der Stahlkonstruktionen (bei einer Brückenlösung) mit berechnet werden. Einflüsse eines Tunnels oder einer Brücke auf die Wasserwerke/Wasserschutzzonen müssen mit Sondergutachten und Simulationen genau geprüft werden. Dabei muss zwischen langfristigen und baubedingten Beeinträchtigungen während der Bauphase unterschieden werden, wobei Letztere größere Auswirkungen haben können als das Bauwerk selbst. Deshalb könne auch nicht pauschal davon ausgegangen werden, dass ein Tunnelbauwerk „umweltfreundlicher“ ist als ein Brückenbauwerk.

Die immer wieder geforderte Integration des Fuß- und Radverkehrs wäre bei einem Tunnel nicht einfach umzusetzen. Aufgrund verschiedener Sicherheitsstandards wäre eine

separate Tunnelröhre für Fluchtwege notwendig, was in der Finanzierung schwierig wäre. Für die Teilnehmenden war die Nutzung der Rheinquerung für den Radverkehr ein wichtiges Bewertungskriterium, welches in der Nutzwertanalyse berücksichtigt wurde.

Anbindung des Seesterns über die U81 diskutiert

Ein Vorschlag für die Trassenführung der U81 führt über den Seestern (3.1) und hat im ersten Zuge die Eignungsprüfung nicht bestanden. Die Fachexpert*innen erklären die rote Ampel aus der Bewertung durch die mäandrierende Streckenführung sowohl für die Verbindung Arena-Neuss als auch Arena-Krefeld. Das wäre mit geringen Reisezeitvorteilen und damit weniger Fahrgastpotenzialen verbunden. Es ist für den Erfolg der U81 wichtig, dass sie über konkurrenzfähige, schnelle Fahrzeiten verfügt – also bestenfalls schneller als der motorisierte Individualverkehr ist. Ob der Seestern bereits gut genug per Busverbindung über die Theodor-Heuss-Brücke angebunden ist, blieb strittig. Die Experten vermuteten, dass ein Umweg über den Seestern mindestens acht Minuten Fahrtzeitverzögerung mit sich bringt und dass sich dadurch der Nutzwert wahrscheinlich stark verschlechtern wird. Zudem würde ein Verlauf der U81 über den Seestern unter Mitbeachtung der U78 keine attraktive Verbindung mehr darstellen. Der Seestern sei über die Haltestelle Prinzenallee bereits gut erreichbar. Umweltplanerisch noch zu prüfen ist die Unterfahrung des Rheinnebenarms (Yachthafen) sowie die Entwicklung der Rampenlängen. Es ist dabei klar, dass es sich um den Naturerfahrungsraum Lörick handelt. Im Rahmen der Veranstaltung wurde abgestimmt, eine Trassenvariante über den Seestern in die nächste Bewertungsstufe mitaufzunehmen.

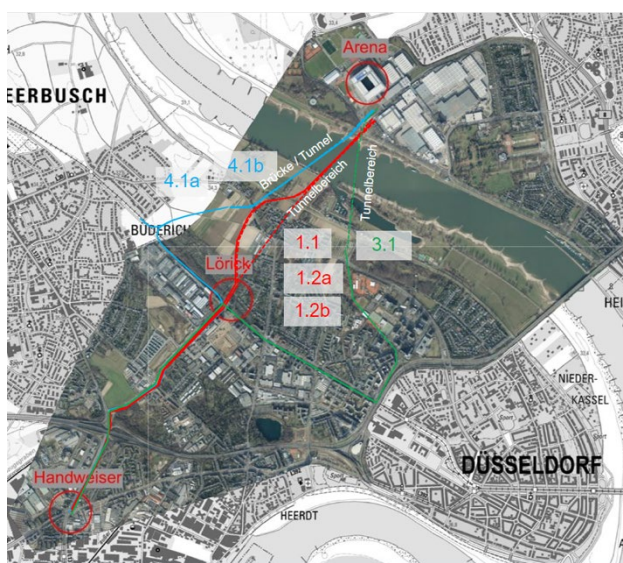


Ich begrüße es, dass wir die Variante 3.1 mitberücksichtigt haben. Vielen Dank an alle Beteiligten für die gute und verständliche Aufbereitung

Tobias Kühbacher
Ratsherr SPD
Rat der Stadt Düsseldorf

Verlauf über Büderich?

Zwei Trassenvarianten über Büderich (4.1a und 4.1b) haben die Eignungsprüfung bestanden. Eine U81 in dieser Trassenführung würde jedoch bedeuten, dass die U78 nicht über Lörick führt. Zudem verlangen diese Varianten und die Variante über den Seestern eine Doppelnutzung der K-Bahn-Strecke, was dagegensprechen würde. Mit der Anzahl der Linien auf derselben Strecke werden die Betriebskonzepte immer komplexer.



Zweite Werkstatt – Welche Variante bietet den größtmöglichen Nutzen?

Nachdem in der ersten Werkstatt sechs grundsätzlich geeignete Trassenverläufe identifiziert werden konnten, sollten diese auf ihren Nutzen geprüft und anschließend auf dieser Basis verglichen werden. In der zweiten Werkstatt stellte das Fachgremium dafür die zweite Stufe der Bewertungssystematik vor. Da nur sechs Varianten die Eignungsprüfung bestanden haben, konnte auf Bewertungsstufe I (qualitative Bewertung) verzichtet werden. Daher wurde im zweiten Termin das Bewertungssystem genau diskutiert, das eine detailliertere Beurteilung der in der engeren Auswahl stehenden sechs Trassen ermöglichte.

Die sechs maßgeblichen Kriterien, mit den zugehörigen Unterkriterien in Klammern der Nutzwertanalyse waren:

- **Qualität der Verkehrsanlage** (Trassierungsqualität, Reisezeit, Fahrgastpotenziale, Störanfälligkeit des ÖPNV und Individualverkehr, Umsteigebeziehungen zum ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr bezogen auf die Rheinquerung)
- **Städtebau** (Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume, Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale)
- **Umweltbelange** (Auswirkungen der neuen Trasse auf die Schutzgüter: Menschen, insbes. menschliche Gesundheit (inkl. Schall und Erschütterung), Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft und kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter)
- **Ausmaß dauerhafter Eingriffe** (dauerhafte Eingriffe in Grundstücke und bauliche Strukturen)
- **Wirtschaftlichkeit** (Bauinvestitionskosten (netto), jährliche Unterhaltungskosten (netto), Betriebskosten (Fahrzeugbedarf, Verschleiß Gleisinfrastruktur))
- **Risiken** (Risiken aus Konfliktpotenzial zu privaten Betroffenen (Klagerisiken) und bautechnische Risiken)

Die Bewertung erfolgte anhand der einzelnen Unterkriterien der Bewertungskriterien nach einer fünfstufigen Punktevergabe (0, 25, 50, 75 und 100 Punkte). Anhand von also insgesamt 21 Kriterien wurden Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten systematisch gegenübergestellt. So sollte beispielsweise eine Variante mit einer schnellen und direkten Verbindung zwischen Krefeld, Meerbusch und Neuss eine hohe Punktzahl für das Kriterium Fahrgastpotenziale erhalten. Umwelteingriffe genauso wie hohe Bauinvestitionskosten wurden dagegen mit niedrigen Punktzahlen bewertet. Zusammen ergibt sich daraus für jede Variante ein Gesamtergebnis – je höher die Punktzahl, desto besser schneidet die Variante in der Nutzwertanalyse ab.

Einblicke in die Nutzwertanalyse

Weitere Einblicke in die Nutzwertanalyse bieten die **Rahmenpräsentationen** aus den Werkstätten der Politik und Verwaltung:



Das Vorgehen der Punktevergabe wurde den Teilnehmenden im Online-Workshop erläutert. Die Teilnehmenden regten an, dass auch Fahrgastpotenziale entlang der Strecke in der Bewertung berücksichtigt werden sollen, ebenso wie weitere positive Anbindungen an die neue Stadtbahnlinie. Dazu wurde eine mögliche schnelle Verbindung vom Belsenplatz zum Flughafen genannt. Außerdem sei es wichtig, für den Verkehrsknotenpunkt Handweiser auch eine Untertunnelung für den Kfz-Verkehr in Betracht zu ziehen.

Im zweiten Teil der Nutzwertanalyse stellte das Fachgremium die vorgesehene Gewichtung der Haupt- und Unterbewertungskriterien vor. Hierzu wurde eine Szenarioanalyse zur Überprüfung der Belastbarkeit der vorgenommenen Gewichtung durchgeführt. Dazu wurden alternative Gewichtungsszenarien berechnet und deren Auswirkungen auf das Endergebnis betrachtet. Die Teilnehmenden hatten zum Vorgehen der Szenarioanalyse keine Einwände. Anhand dieses Schemas sollten im Nachgang für alle sechs Varianten sieben Gewichtungsszenarien berechnet werden.

Das Verfahren und die Darlegung der Bewertungssystematik war für die Teilnehmenden verständlich und nachvollziehbar. Aufgrund der Menge an Informationen wurde eine Frist von drei Werktagen vereinbart, in der die Teilnehmenden nachträgliche Anmerkungen zur Bewertungssystematik an das Fachgremium melden konnten. Es gingen keine weiteren Anmerkungen ein.

Dritte Werkstatt: Zwei Favoriten gefunden

Auch in der dritten und letzten Werkstatt für Politik und Verwaltung kamen die Teilnehmenden virtuell zusammen. Im Vorfeld hat das Amt für Verkehrsmanagement mit dem Fachgremium aus Expertinnen und Experten intensiv an der Nutzwertanalyse gearbeitet. Mithilfe der im Rahmen der 2. Werkstatt diskutierten und festgelegten Bewertungskriterien wurden die besten sechs Varianten anhand von insgesamt 21 Kriterien, wie etwa Eingriffe in die Umwelt oder die Wirtschaftlichkeit, bewertet. Die Ergebnisse der quantitativen Nutzwertanalyse wurden den Teilnehmenden vorgestellt. Anschließend wurden verschiedene Szenarien betrachtet, – das bedeutet, die angesetzten Kriterien wurden unterschiedlich stark gewichtet. Die Teilnehmenden nutzten dabei die Gelegenheit, während der Veranstaltung eigene Szenarien berechnen zu lassen. Im Ergebnis konnten die beiden bevorzugten Varianten als bestmögliche Trassenverläufe bestätigt werden. Zuvor diskutierten die Teilnehmenden gemeinsam mit dem Fachgremium konstruktiv weitere Themen zur Planung:

Bodendenkmäler werden über die Umweltbelange in der Planung berücksichtigt. Im Planungsraum befinden sich hauptsächlich im linksrheinischen Gebiet Bodendenkmäler, wie z.B. bekannte, aber noch nicht offengelegte Siedlungsfunde. Bodendenkmäler können aus der römischen Zeit oder dem Mittelalter stammen und sind in der Regel Vermutungsstellen, die die zuständigen Behörden im Falle eines möglichen Bauvorhabens prüfen müssten. Im Bereich Lörick ist dabei das denkmalgeschützte Klärwerk zu benennen.

Aufgrund eines größeren Querschnitts umfasst die direkte Tunnellösung der Variante 1.2a höhere **Kosten** als die längere Tunnelvariante 1.2b. Generell sind in den kalkulierten Kostenschätzungen auch grobe **Entschädigungszahlungen** für mögliche Eingriffe in Privatgrundstücke berücksichtigt. In der Bewertung sind Eingriffe in Privatgrundstücke sowohl in dem Kriterium „Klagerisiken“, „dauerhafte Eingriffe in betroffene Grundstücke

und Gebäude“ als auch in der Kostenkalkulation beinhaltet. Varianten mit möglichst geringem Eingriff in private Grundstücke wurden im Variantenvergleich positiv bewertet.

Kriterien unterschiedlich gewichten

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, gemeinsam weitere Gewichtungsszenarien in einer vorbereiteten Nutzwerttabelle live durchzurechnen. Auf Wunsch einiger Teilnehmenden wurden vier Szenarien berechnet:

- Verbindung Krefeld-Messe/Arena berücksichtigen
- Radverkehr mit 7,5 Prozent stärker gewichten
- Höheres Klagerisiko bei Variante 1.2a und 3.1
- Wirtschaftlichkeit gar nicht berücksichtigen (null Prozent)
- Radverkehr 0 Prozent

Dabei war wichtig, dass die Kriterien im Hinblick auf das spätere Planfeststellungsverfahren immer sachgerecht gewichtet werden müssen. Die Teilnehmenden begrüßten das Angebot, selbst Schwerpunkte in der Gewichtung setzen zu dürfen und die Auswirkungen auf die Bewertungsergebnisse zu sehen und konnten die Veränderungen inhaltlich nachvollziehen. Das Vorgehen und die Ergebnisse wurden von den Teilnehmenden einvernehmlich bestätigt.

Die Teilnehmenden begrüßten zudem, dass der Fuß- und Radverkehr mit einem eigenen Bewertungskriterium berücksichtigt wird. Allerdings gibt es unterschiedliche Auffassungen unter den Teilnehmenden, welche Gewichtung der Fuß- und Radverkehr in der Gesamtbewertung eines ÖPNV-Projektes einnehmen soll. Eine Radquerung würde den Bau einer weiteren Tunnelröhre erfordern, welche bislang in der Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht berücksichtigt wurde. Allerdings stehen für Radschnellwegeverbindungen separate Fördergelder zur Verfügung, die geprüft werden könnten. Aufgrund der technischen als auch finanziellen Anforderungen eines Radschnellwegs ist dieses Vorhaben als ein separates Projekt zu betrachten.



Fuß- und Radverkehrquerung über den Rhein

In der Bewertung sind für alle Brückenvarianten eine Radschnellweg- und eine Fußgängerquerung berücksichtigt, jedoch nicht für Tunnelquerungen. Dies hat verschiedene fachliche Gründe: Eine Radquerung durch einen Tunnel wäre nur über eine zusätzliche Tunnelröhre mit eigener Trassierung machbar. Hierbei müsste aufgrund des geringeren Radius für den Bau eine zusätzliche Tunnelbohrmaschine eingesetzt werden. Für diese Fahrradröhre müssten eigene Rettungswege eingerichtet werden – die Tunnelröhren der U81 könnten hierfür nicht verwendet werden. Zudem muss die Tunnelrampe ein Gefälle von 6 % aufweisen, um die nötige Tiefe unter dem Rhein zu erreichen. Ein solches Gefälle wäre jedoch für den Radverkehr ungeeignet, da auch hier die Barrierefreiheit berücksichtigt werden muss.

Zum Abschluss der drei Werkstätten fanden die Vertreterinnen und Vertreter aus Politik positive Worte für die Möglichkeit der Beteiligung und die transparent aufbereiteten Informationen. Auch die Teilnehmenden der Städte Meerbusch, Neuss und Krefeld dankten für den offenen Austausch zu diesem interkommunalen Projekt.

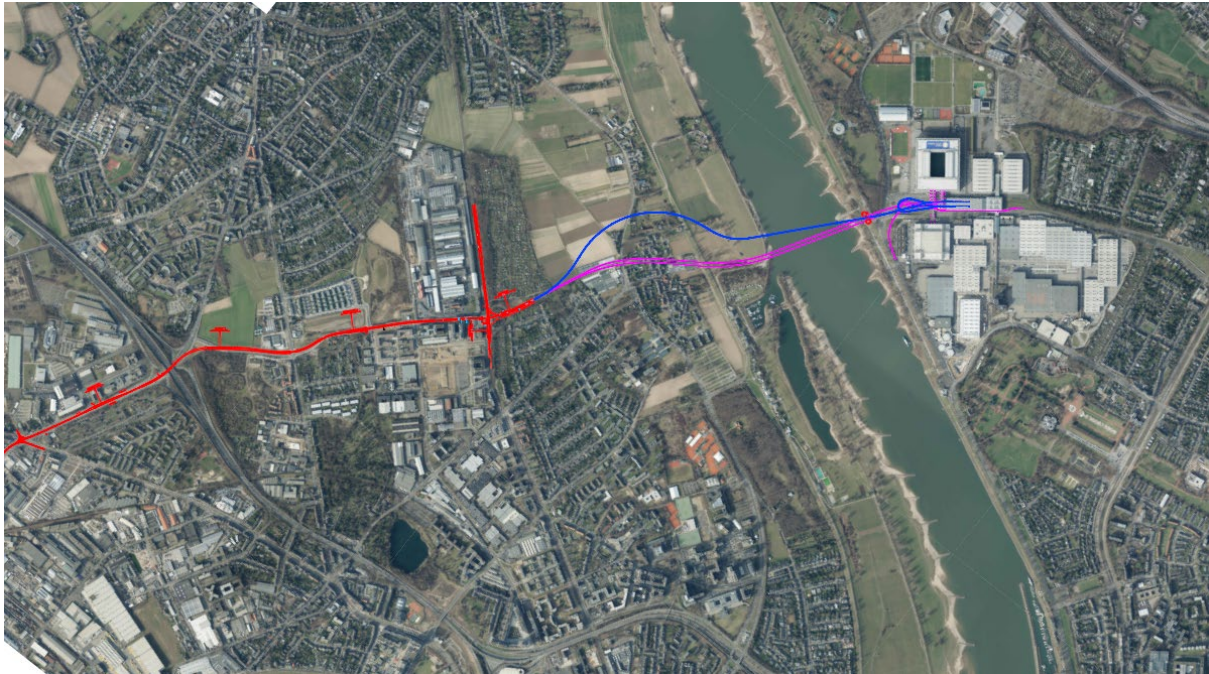


Abbildung 19: Das Ergebnis des Bürger*innendialogs: eine Tunnelvariante (lila) und eine Brückenvariante (blau).

6. Das Ergebnis

Das Ergebnis des Bürger*innendialogs sind zwei bevorzugte Varianten mit jeweils den besten Nutzwerten:

- eine Variante als Tunnel unter dem Rhein
- eine Brückenvariante

Beide nun favorisierten Trassenverläufe haben gemeinsam, dass sie die U81 direkt vom bestehenden U-Bahnhof MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord über Lörick bis zum Handweiser führen. In Abbildung 21 ist die Brückenlösung in Blau eingezeichnet. Die violette Linie markiert den Trassenverlauf in der Tunnelvariante. Ab Lörick sind die zwei Varianten deckungsgleich und als rote Linie dargestellt. Ob die Rheinquerung als Tunnel oder als Brücke erfolgt, müsste im weiteren Verlauf durch eine Beschlussfassung des Rates der Landeshauptstadt Düsseldorf entschieden werden. In Lörick würde eine neue oberirdische Stadtbahnhaltestelle entstehen.



Es ist großartig, wie viele verschiedene Hinweise die Teilnehmenden zu möglichen Trassenverläufen mitgebracht haben. Das trägt zur erfolgreichen Planung der U81/2.BA bei.

Birgit Muéll
Projektleitung, Amt für
Verkehrsmanagement
Landeshauptstadt Düsseldorf

Von hier aus würden beide Trassenvarianten oberirdisch über die Böhler Straße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser in Düsseldorf-Heerdt führen.

Die Eigenschaften der zwei Varianten

Die Tunnellösung

- ist die Variante mit dem größten Nutzwert,
- würde als direkter Tunnel von der MERKUR SPIEL-ARENA bis nach Lörick geführt,
- hätte mit ca. 8 Minuten die kürzeste Reisezeit von MERKUR SPIEL-ARENA bis Handweiser (heute mit Stadtbahn 36 Minuten, mit Bus 32 Minuten),
- durch schnelle und direkte Verbindung eine hohe Abschöpfung des Fahrgastpotentials (zwischen Neuss/Krefeld /Meerbusch und Düsseldorf),
- aufgrund unterirdischer Führung bis Lörick und anschließender Führung in vorhandenen Straßenräumen optimale Einbindung möglich,
- Nachteil: Radverkehrs- und Fußgängerführung im Tunnel nicht möglich,
- (Bau-) Investitionskosten: 275.000.000 EUR netto (ohne Kosten für einen Straßentunnel Handweiser).

Die Brückenlösung

- ist die Variante mit dem zweithöchsten Nutzwert,
- würde als Brücke von der MERKUR SPIEL-ARENA mit anschließender Hochstrecke bis nach Lörick geführt,
- hätte eine 10 bis 15 Sekunden längere Reisezeit als der direkte Tunnel,
- durch schnelle und direkte Verbindung ebenfalls eine hohe Abschöpfung des Fahrgastpotentials (zwischen Neuss/Krefeld /Meerbusch und Düsseldorf),
- lässt sich mit anschließender Hochstrecke bis Lörick (selbst bei Durchführung eines Planungswettbewerbs) voraussichtlich nicht befriedigend in die Freiräume Rheinaue, Bereich nördlich des Klärwerks und in die anschließenden landwirtschaftlichen Flächen integrieren
- Vorteil: Radverkehrs- und Fußgängerführung auf Rheinbrücke möglich,
- (Bau-) Investitionskosten: 215.000.000 EUR netto (ohne Kosten für einen Straßentunnel Handweiser).

7. Wie geht es weiter?

Nach dem Dialog ist vor dem Dialog: Mit dem Bürger*innendialog soll die Einbindung der Düsseldorfer*innen in das regionale Stadtbahnprojekt U81 nicht enden. Über unterschiedliche Kanäle können sich die Gesellschaft und wichtige Schlüsselakteurinnen und Schlüsselakteure kontinuierlich über zukünftige Planungen informieren und einbringen. Alle weiteren Schritte der Planung werden auf der Projektwebseite veröffentlicht. Außerdem können sich alle Interessierten für den Projektnewsletter anmelden. Vorgehen ist auch ein Dialogforum, um kontinuierlich unterschiedliche Perspektiven zu den ausgewählten Trassenfavoriten im weiteren Planungsprozess vertreten zu haben. Wer zu welchem Zeitpunkt und zu welchen Themen eingebunden wird, soll dann nach der Vergabe der Planungsleistungen konkretisiert werden. Fest steht aber jetzt schon: Das Dialogforum knüpft an die bisherige Arbeit im Planungsdialog an. Das heißt, die Teilnehmenden arbeiten ergebnisoffen und transparent. Dazu zählt zum Beispiel, dass Ergebnisse und Protokolle veröffentlicht werden und die Teilnehmenden vom Dialogforum erzählen dürfen und sollen. Sie werden Ansprechpersonen für alle interessierten Düsseldorfer*innen.



Das war eine tolle regionale Zusammenarbeit mit vielen engagierten Beteiligten. Die Verwaltung wollte das Dialogverfahren innerhalb eines Jahres abschließen und hat dies - trotz der Pandemie - geschafft!

Jochen Kral
Beigeordneter für Mobilität
Landeshauptstadt Düsseldorf

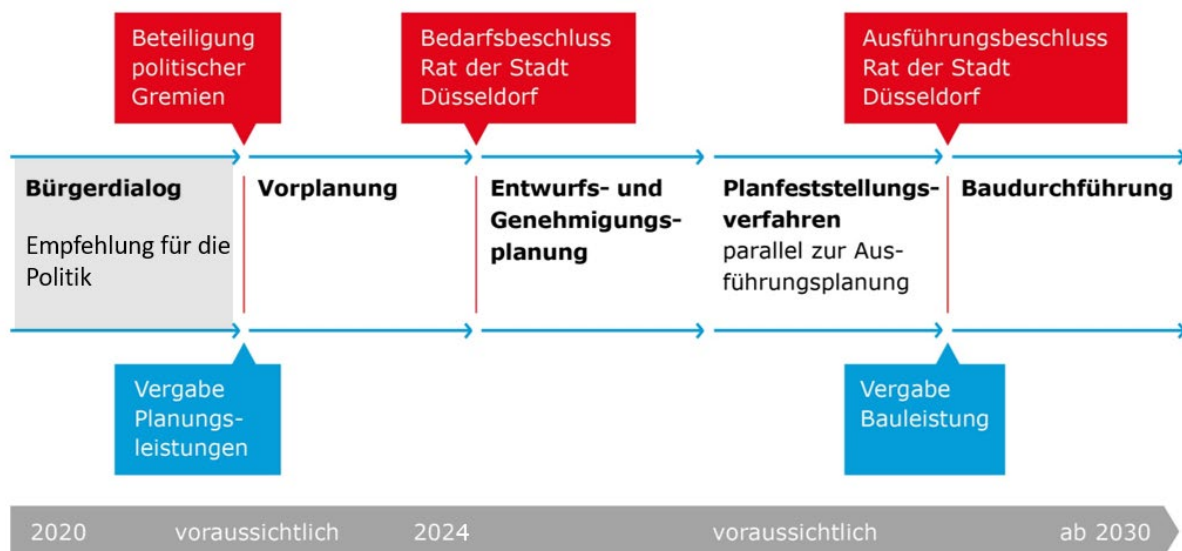


Abbildung 20: Der Planungsprozess der U81, 2. Bauabschnitt.

Der weitere Planungsprozess (siehe Abbildung 21) sieht im Anschluss an den Bürger*innendialog die Beteiligung der politischen Gremien und den Start der Vorplanung vor. In der Vorplanung werden beide Varianten hinsichtlich einzelner Aspekte vertiefend geprüft. Der vorläufige Zeitplan sieht im Anschluss an die politische Beteiligung das europaweite Vergabeverfahren für die Erstellung der Vorplanung inklusive einer Kostenschätzung vor. Auf dieser Grundlage soll im Sommer 2024 der Bedarfsbeschluss für die

weitere Planung durch den Rat der Stadt Düsseldorf erfolgen. Nach diesem Beschluss folgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung und dann das Planfeststellungsverfahren. Mit Ausführungsbeschluss des Rats werden anschließend die Bauleistungen vergeben. Der Baubeginn startet voraussichtlich im Jahr 2030.

Online: immer gut informiert

Und wie geht es mit dem Bauvorhaben und dem Planungsdialog weiter? Besuchen Sie unsere Projektwebseite und bleiben Sie immer gut informiert. Sie finden dort einen Rückblick auf alle vergangenen Veranstaltungen. Sämtliche Ergebnisse des bisherigen Dialogs wurden im Verlauf des letzten Jahres dokumentiert und auf der Projektwebseite veröffentlicht. Darunter fallen etwa die Präsentationen der Werkstätten und Protokolle sowie Videos der Ortsbegehungen, Drohnenflüge über den Planungsraum und Einblicke in die erste Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger. Auf der Webseite werden auch aktuelle Informationen zu den nächsten Schritten des Planungsdialogs veröffentlicht. Mit einer Anmeldung zum U81-Newsletter können Sie den weiteren Planungsfortschritt verfolgen und bleiben informiert.

[Projektwebseite](https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mit-bus-und-bahn/stadtbahnstrecke-u81/2-ba-rheinquerung/buergerdialog.html)



<https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mit-bus-und-bahn/stadtbahnstrecke-u81/2-ba-rheinquerung/buergerdialog.html>

[Anmeldung Newsletter](https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mit-bus-und-bahn/stadtbahnstrecke-u81/2-ba-rheinquerung/newsletter.html)



<https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mit-bus-und-bahn/stadtbahnstrecke-u81/2-ba-rheinquerung/newsletter.html>