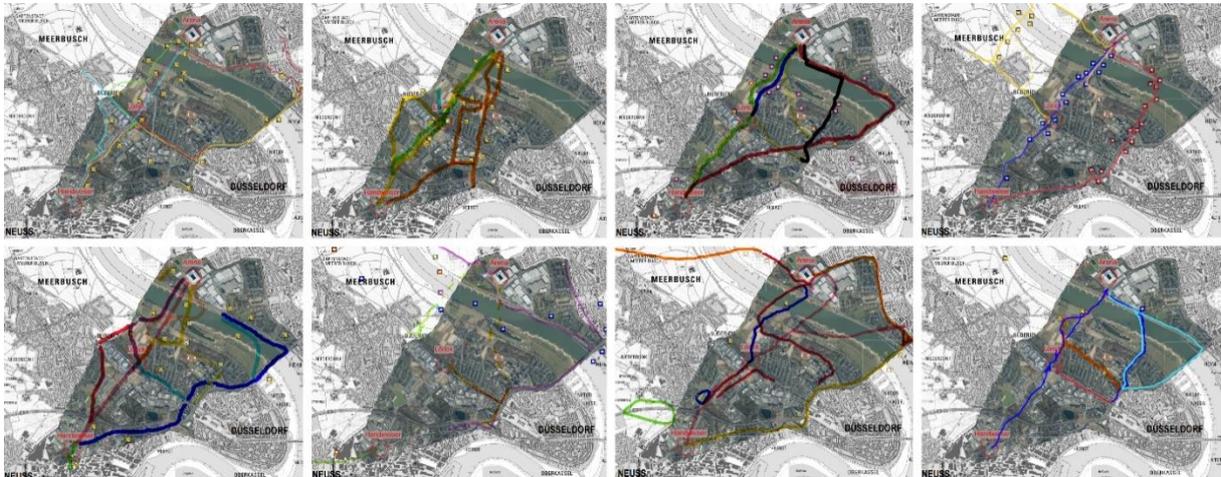


Dokumentation Planungswerk- statt

Planungsdialog U81/ 2. Bauabschnitt – Virtuelle
Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger
30.-31.01.2021



25.02.2021

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement
Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf

Verantwortlich: Florian Reeh

www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement

Inhalt

Einführung.....	3
Ziele der Planungswerkstatt.....	3
Zusammensetzung der Teilnehmenden	4
Ablauf der virtuellen Planungswerkstatt.....	6
Samstag.....	6
Sonntag	7
Fachliche Impulsvorträge - Was ist die U81/2. Bauabschnitt Rheinquerung?	7
Phase 1 der Arbeit in Kleingruppen - Fragen und Anmerkungen festhalten!.....	7
Virtuelle Ortsbegehungen? So wurde es möglich!	9
Phase 2 der Arbeit in Kleingruppen – Gemeinsam am Trassenverlauf arbeiten.....	10
Ausblick	10
Ergebnisse – die Trassenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger.....	11
Gruppe 1	12
Gruppe 2	13
Gruppe 3	14
Gruppe 4	15
Gruppe 5	16
Gruppe 6	17
Gruppe 7	18
Gruppe 8	19

Einführung

Mit der U81 bekommt die Landeshauptstadt eine neue Stadtbahnlinie. Bereits im Bau befindet sich der erste Abschnitt zwischen Düsseldorfer Flughafen und Freiligrathplatz, und somit die wichtige Anbindung des Airports an das Stadtbahnnetz. Doch wie geht es im zweiten Bauabschnitt, der die Streckenführung der U81 zwischen Arena/Messe und den linksrheinischen Stadtteilen (Stichwort: Rheinquerung) betrifft, weiter?

Im Rahmen dieses Planungsverfahrens hatte das Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf jetzt eine moderierte virtuelle Planungswerkstatt eröffnet. Hier engagierten sich an einem Wochenende 68 Bürgerinnen und Bürger. Sie brachten sachlich und mit viel lokalem Wissen ihre Wünsche und Bedenken zu möglichen Streckenführungen ein. Diese sogenannte "virtuelle Planungswerkstatt" fand am 30. und 31. Januar 2021 statt.

Die Planung des zweiten Bauabschnitts der U81 ist fachlich komplex. Um am Ende die bestmögliche Trassenvariante der Querverbindung zwischen Messe und Handweiser (Heerdt) zu ermitteln, müssen unterschiedliche Schutzgüter und öffentliche Belange in einem aufwendigen Prozess abgewogen werden. Dafür hat das Amt für Verkehrsmanagement einen umfangreichen Bürgerdialog für Interessierte und Betroffene aus Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gestartet. Aufgrund der aktuellen Beschränkungen im Zuge der Covid19-Pandemie entschied die Stadt sich für den zweitägigen Online-Intensivworkshop.

Ziele der Planungswerkstatt

Die Planungswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger ist einer von drei Bausteinen im Planungsdialog der Landeshauptstadt Düsseldorf zum 2. Bauabschnitt der U81. Über die Bürgerschaft hinaus werden auch Betroffene aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft in einer Werkstatt für die Interessenvertretungen beteiligt. Politik und Verwaltung werden anschließend über weitere Werkstätten eingebunden. Es sollen Ideen und Trassenvorschläge eingebracht und diskutiert werden. Entscheidungsträger sind dabei die gewählten Ratsfrauen und Ratsherren im Stadtrat Düsseldorf. Die Beteiligung übt eine konsultierende und beratende Funktion aus. Ergebnisse, Vorschläge und Ideen werden vonseiten der Planungsbehörde fachlich geprüft und eingeordnet.



Abbildung 1 Planungsdialog: Die virtuelle Planungswerkstatt war der erste Schritt im dreistufigen Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung



Abbildung 2 Der Planungsraum des zweiten Bauabschnitts – wo soll hier die Trasse verlaufen?

Ziel der virtuellen Planungswerkstatt war es, die Bürgerinnen und Bürger zum Projektstand im Planungsprozess, zum Planungsdialog sowie zu den Planungszielen zu informieren. Durch virtuelle Ortsbegehungen wurde den Teilnehmenden ein lebensnaher Einblick in den Planungsraum und mögliche Änderungen durch das Bauvorhaben vermittelt. Gleichzeitig wurden die Teilnehmenden am Planungsprozess beteiligt. Sie haben ihre Ideen zu möglichen Trassenverläufen und ihr lokales Wissen eingebracht und auf mögliche Problemstellen hingewiesen.

Auch in virtuellen Veranstaltungen kann die Bürgerschaft intensiv und zielorientiert eingebunden werden. Durch eine Videokonferenz und unter professioneller und allparteilicher Moderation wurde es allen Teilnehmenden ermöglicht, sich zu Wort zu melden. Fragen, Anmerkungen, Ideen und Lokalkenntnisse der Teilnehmenden wurden gehört, diskutiert und für die Verwertung im weiteren Planungsprozess dokumentiert.

Zusätzlich zu dieser schriftlichen Dokumentation gibt es ein [Dokumentationsvideo](#) - tauchen Sie ein die Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger!

Zusammensetzung der Teilnehmenden

Die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger wurden über ein zweigeteiltes Verfahren rekrutiert. Zielgruppe waren nicht allein Anwohner*innen des Planungsraums, sondern Bürgerinnen und Bürger aus der gesamten Region. Es gab einerseits eine freie Werbeankündigung für die Beteiligungsmöglichkeit. Die Anmeldung erfolgte hier im Voraus über eine Online-Anmeldemaske oder die Hotline. Über diesen Weg konnten 36 Personen – also genau die Hälfte der Teilnehmenden der Planungswerkstatt – per Losverfahren ermittelt werden.

Gleichzeitig wurden für die zweite Hälfte der Teilnehmenden **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 ausgewählt zu werden.



Abbildung 3 Bei Bedarf stellte das Amt für Verkehrsmanagement Teilnehmenden Arbeitsplätze zur Verfügung

Ablauf der virtuellen Planungswerkstatt



Abbildung 4 Projektleiterin Birgit Muéll erläutert den Planungsauftrag und die Bewertungskriterien

Den Ablauf der zwei Tage finden Sie hier in tabellarischer Übersicht. Im Vorfeld der Veranstaltung haben alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein Handout erhalten. Darin waren neben dem Ablaufplan bereits fachliche Informationen erhalten. Sie finden das [Handout hier](#).

Samstag, 31.01.2021

Der erste Tag der Planungswerkstatt stand im Fokus der ersten fachlichen Vorträge sowie der Ortsbegehungen.

Uhrzeit	Programmpunkt der Planungswerkstatt
10:00	Begrüßung, technische Hinweise, Fachlicher Impulsvortrag <ul style="list-style-type: none">• Grußwort von Cornelia Zuschke, Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf, Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen• Erläuterung Planungsauftrag und Bewertungskriterien durch Birgit Muéll, Projektleiterin U81/2.BA, Amt für Verkehrsmanagement• Virtueller Drohnenflug über den Planungsraum, moderiert durch Dr. Uwe Kloppe, LindSchulte Ingenieurgesellschaft mbH• Moderierte Fragerunde
11:20	Gruppenarbeit Phase 1 <ul style="list-style-type: none">• Teilnehmende wurden in acht Kleingruppen aufgeteilt, in denen Sie gemeinsam erste Fragen und Anmerkungen mit den Planerinnen und Planern diskutieren.
13:20	Virtuelle Ortsbegehungen mit fachlichen Impulsvorträgen <ul style="list-style-type: none">• Mithilfe professioneller Videoaufnahmen, die im Vorfeld der Planungswerkstatt entstanden sind, konnten die Teilnehmenden vier verschiedene Orte innerhalb des Planungsraum „begehen“
15:30	Zusammenfassung

Sonntag, 31.01.2021

Der zweite Tag der Planungswerkstatt bot den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit ihre Trassenvorschläge in eine Karte einzuzeichnen. Flankiert wurden die Arbeiten von weiteren fachlichen Impulsen.

Uhrzeit	Programmpunkt der Planungswerkstatt
10:00	Begrüßung und Fachlicher Impulsvortrag <ul style="list-style-type: none">• Erläuterung möglicher Trassenvarianten durch Birgit Muéll, Projektleiterin U81/2.BA, Amt für Verkehrsmanagement• Moderierte Fragerunde
11:10	Gruppenarbeit Phase 2: Trassenvarianten <ul style="list-style-type: none">• Teilnehmende wurden in acht Kleingruppen aufgeteilt, in denen Sie gemeinsam eigene Ideen und Vorschläge zu möglichen Trassenvarianten in eine digitale Karte einzeichneten und gemeinschaftlich diskutierten.
12:50	Vorstellung der Ergebnisse <ul style="list-style-type: none">• Die verschiedenen Trassenverläufe wurden im Plenum vorgestellt
13:20	Ausblick und Verabschiedung <ul style="list-style-type: none">• Zusammenfassung und Ausblick durch Birgit Muéll, Projektleiterin U81/2.BA, Amt für Verkehrsmanagement• Danksagung und Verabschiedung durch Florian Reeh, Leitung Amt für Verkehrsmanagement, Landeshauptstadt Düsseldorf

Fachliche Impulsvorträge - Was ist die U81/2. Bauabschnitt Rheinquerung?

Die fachlichen Impulsvorträge zu Tag 1 und Tag 2 finden Sie [hier](#).

. Außerdem finden Sie in diesem [Video die Drohnenaufnahmen aus der Interessenswerkstatt mit Audiokommentar](#). Machen Sie sich selbst ein Bild!

Phase 1 der Arbeit in Kleingruppen - Fragen und Anmerkungen festhalten!

In acht moderierten Kleingruppen konnten die Teilnehmenden Fragen zum 2. Bauabschnitt der U81 stellen und Anmerkungen festhalten. Jeweils ein/e Planer/in war in der Gruppe anwesend und stand zur Beantwortung der Fragen bereit. Unbeantwortete Fragen wurde anschließend in einer Plenumsrunde adressiert oder für eine schriftliche Beantwortung im Nachgang der Veranstaltung festgehalten. Die Diskussion wurde anhand einer digitalen Moderationswand dokumentiert.



Abbildung 5 Übersicht der digitale Moderationswände

In diesem [PDF-Dokument hier](#) finden Sie die Moderationswände der virtuellen Planungswerkstatt. Vielleicht ist Ihre Frage auch dabei?

Im Nachgang an diese Dokumentation wird zusätzlich ein FAQ mit allen Fragen und Antworten des Wochenendes erstellt. Das FAQ finden Sie demnächst auf der Webseite.

Virtuelle Ortsbegehungen?

So wurde sie möglich!

An dieser Stelle soll die virtuelle Ortsbegehung näher erläutert werden. Auch sie wurde innerhalb der Videokonferenz umgesetzt. Mithilfe von 360-Grad Aufnahmen an vier Stationen wurde die Gesamtmosphäre in Bild und Ton vor Ort eingefangen. Die Aufnahme wurde durch jeweils zwei Planerinnen und Planer bzw. Gutachterinnen und Gutachter besprochen. Nach der Aufnahme konnten die Teilnehmenden anhand eines 360-Grad Fotos der Ortschaft diskutieren. Die Diskussion wurde allparteilich moderiert.



Abbildung 6 Diese vier Orte innerhalb des Planungsraum wurden gezeigt: Messe, Rheinaue linksrheinisch, Lörick und Handweiser

Hier eine Übersicht der Stationen und der zugehörigen Experten. Zu jeder Station sind die Aufnahmen der Ortsbegehungen verlinkt. Machen Sie sich selbst ein Bild!

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 Part-GmbH) & 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)

Phase 2 der Arbeit in Kleingruppen – Gemeinsam am Trassenverlauf arbeiten

Auch bei einer virtuellen Planungswerkstatt sollte die Arbeit an Karten und Trassenverläufen nicht zu kurz kommen. Anstelle von Stift und Papier wurde mit digitalen Luftbildaufnahmen und digitalen Textmarkern gearbeitet. Innerhalb der acht Kleingruppen brachten 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 allparteilich moderiert und durch Planerinnen und Planer bzw. Gutachterinnen und Gutachter unterstützt.

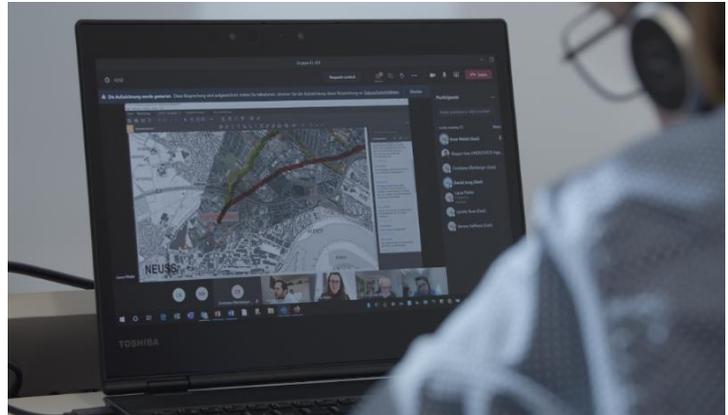


Abbildung 7 Gemeinsame Erarbeitung der Trassenvorschläge in virtuellen Kleingruppen

Kommentare und Fragen wurden hierbei ebenfalls direkt auf der Karte vermerkt.

Alle Trassenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger finden Sie in im nächsten Kapitel.

Ausblick

Alle Vorschläge und Anmerkungen werden in die Planung einfließen. Und es geht weiter im Planungsdialog: Am 20. und 21. 2021 März werden Vertreterinnen und Vertreter von



Abbildung 8 Gutachter Christoph Ibach erklärt die virtuelle Ortsbegehung

Verbänden, Vereinen und Wirtschaftsunternehmen für eine weitere virtuelle Werkstatt zusammenkommen. Bei dieser Veranstaltung werden auch jeweils eine Teilnehmerin und ein Teilnehmer des Bürger-Dialogs als Botschafterin und Botschafter teilnehmen.

Ergebnisse – die Trassenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger

Im Folgenden werden die Ergebnisse der virtuellen Planungswerkstatt mit den Bürgerinnen und Bürgern zum 2. Bauabschnitt der U81 in Düsseldorf aufgezeigt. Essenziell sind dabei die Trassenvorschläge, die an Tag 2 erarbeitet wurden. Darüber hinaus wurden Fragen in den Diskussionsrunden nach den Fachvorträgen, zu den Ortsbegehungen und im Chatverlauf gestellt und dokumentiert. Alle Fragen werden im Nachgang schriftlich beantwortet und separat zur Verfügung gestellt.

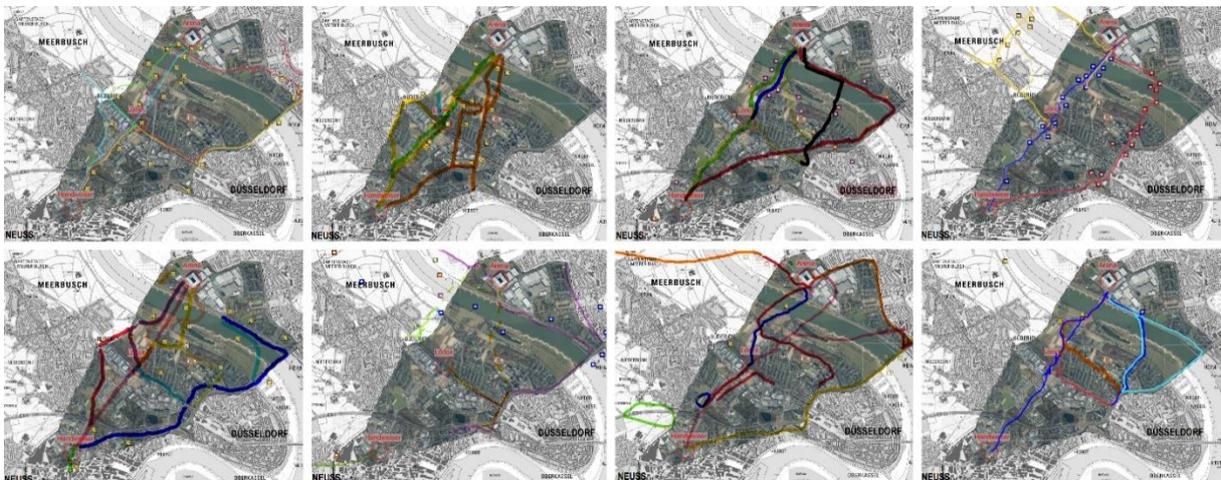


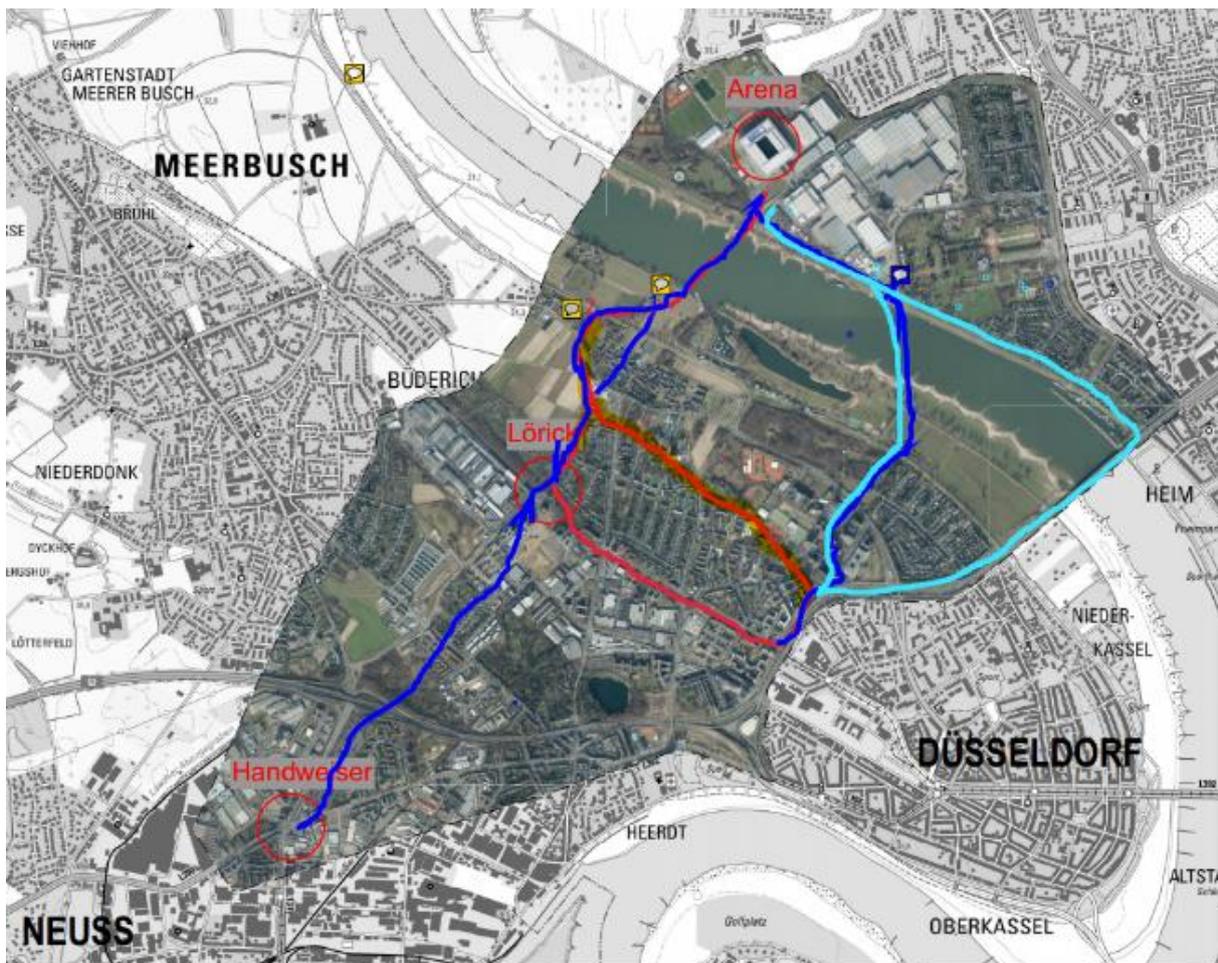
Abbildung 9 Collage aus allen Trassenverläufen der acht Kleingruppen

[Hier](#) finden Sie die verschiedenen Trassenverläufe aus den Gruppenarbeiten im Überblick und mit Originalkommentaren.

Wie sahen die einzelnen Ergebnisse der Kleingruppen aus? Ein Blick in die Gruppen:

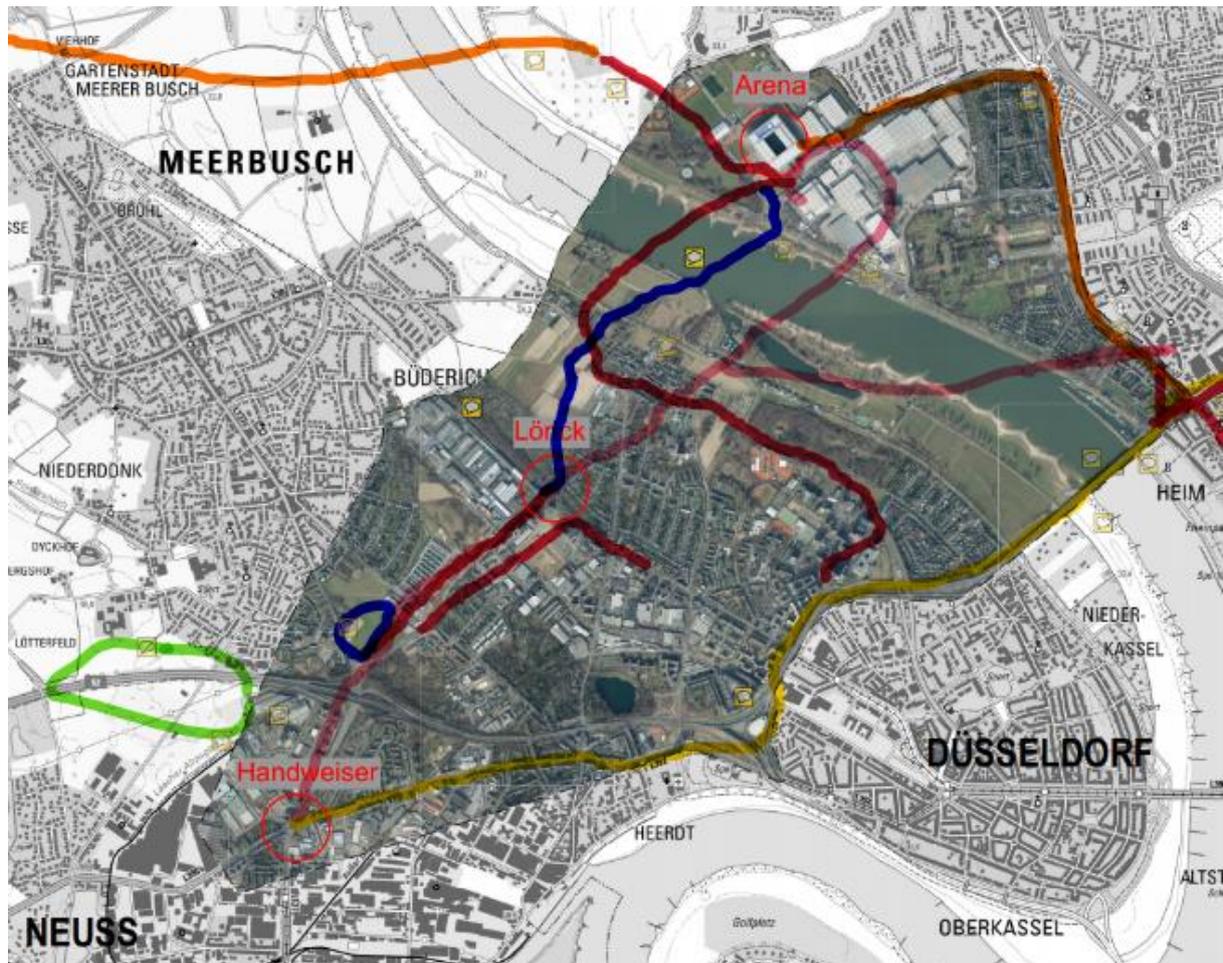
Gruppe 1

Diskutiert wurden sowohl direkte Verbindungen von der Messe nach Lörick in Tunnelbauweise als Rheinquerung und weiter zur Station Handweiser. Eine Alternative ist die gleiche Verbindung, aber dann mit einem unterirdischen Abzweig in Richtung Seestern und wieder oberirdisch bis Lörick. Diskutiert wurden für diese Varianten die Bedeutung der Rheinauen für die Naherholung – und die damit verbundene Problematik, eine oberirdische Lösung zu finden. Für eine Tunnelvariante bis zum Seestern bedürfe es außerdem einer oberirdischen Rampe vom Tunnelausgang bis zum ebenerdigen Anschluss ans bestehende ÖPNV-Netz von 600m Länge – das muss vor Ort mit eingeplant werden. Diskutiert wurden auch weiter südlich querende Variantenvorschläge, entweder direkt südlich der Messe über eine Rheinquerung zum Seestern oder unter Nutzung der Theodor-Heuss-Brücke mit direkter Anbindung zum Seestern. Unbeachtet blieb hierbei die Herausforderung der Anbindung einer möglichen Trasse an die Theodor-Heuss-Brücke, hier noch in einem 90°-Winkel eingezeichnet – technisch könnten für diese Variante die zulässigen Kurvenradien nicht eingehalten werden.



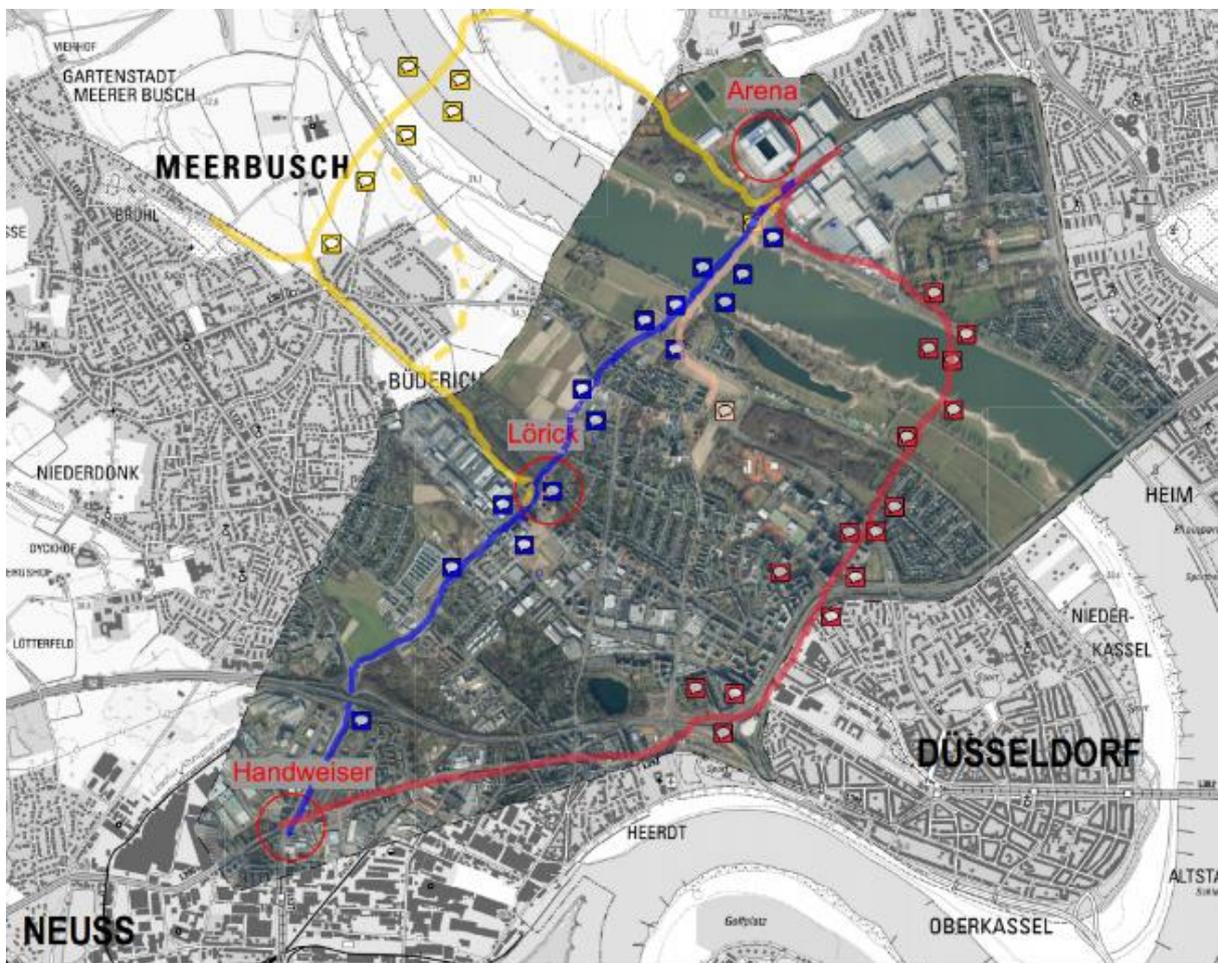
Gruppe 2

In der Gruppe wurde als Besonderheit eine gegabelte Brücke vorgeschlagen. Die Stadtbahn würde nach links zur 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.



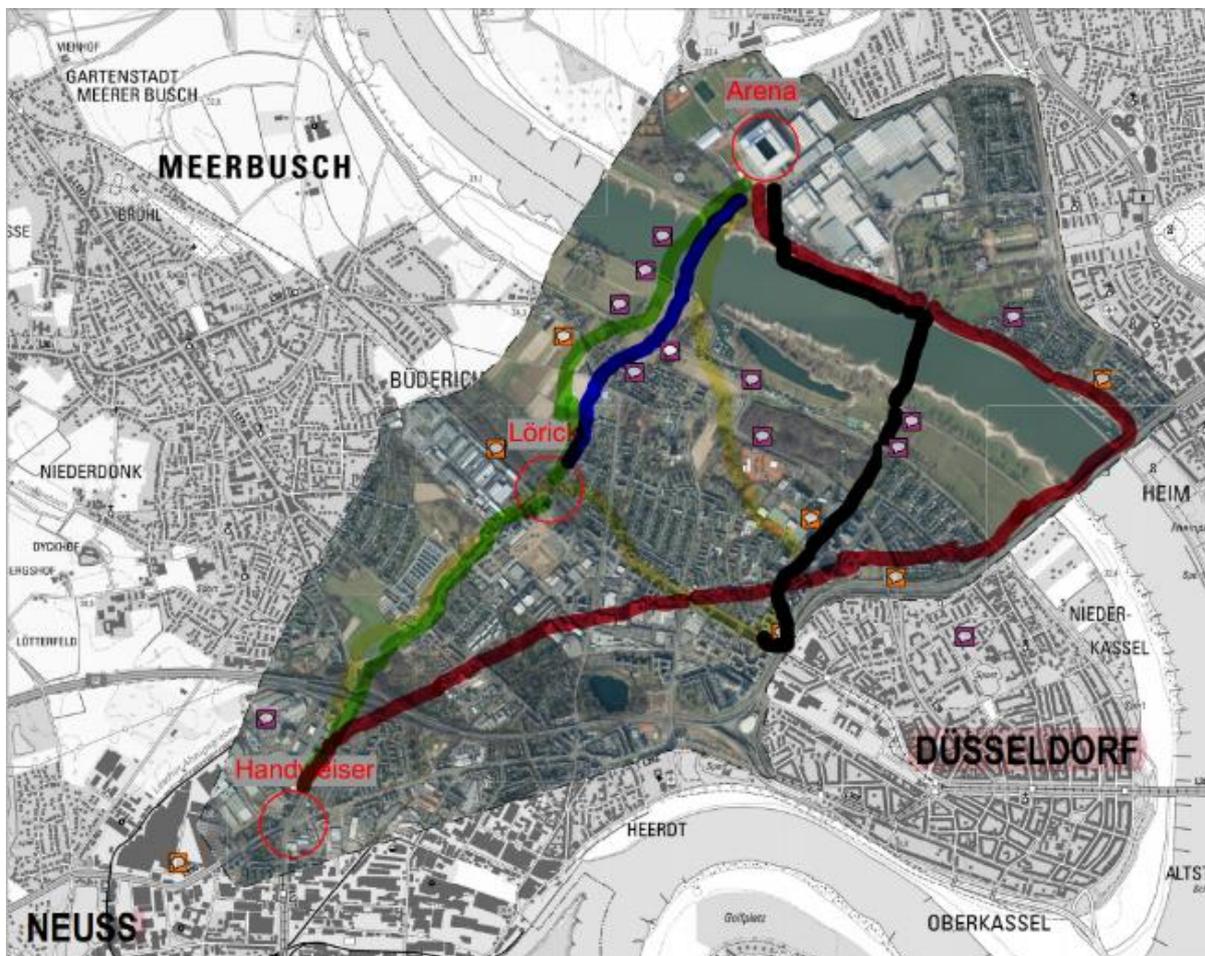
Gruppe 3

Diskutiert wurde 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. Nicht im Detail diskutiert, aber in der Karte festgehalten wurde eine Zusammenführung der Straßentrassen und der Stadtbahntrassen, beispielsweise im Bereich des Vodafone Campus oder der Lütticher Straße.



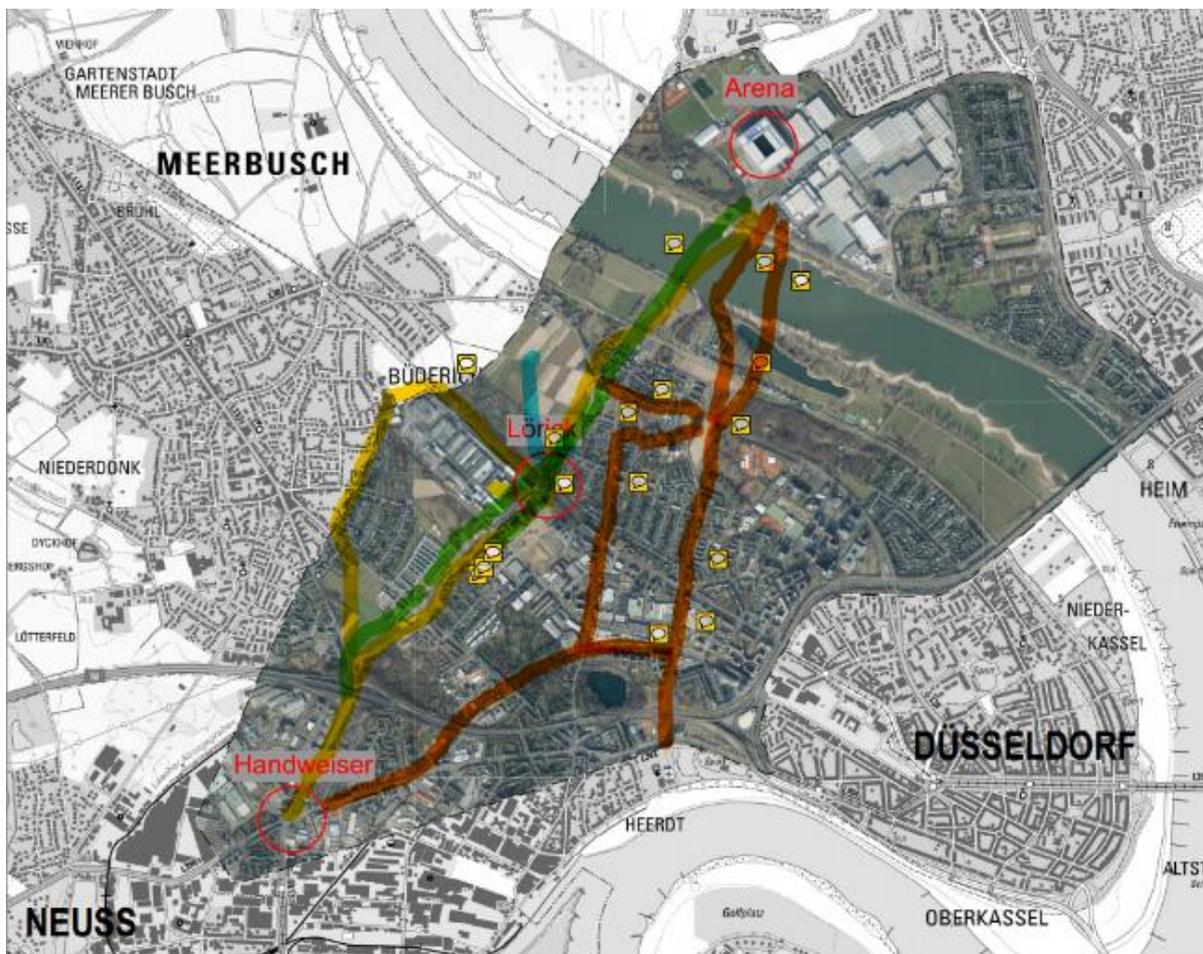
Gruppe 4

Die Gruppe diskutierte direkte Verbindungen zwischen der Messe über die Haltestelle Lörick zur Haltestelle Handweiser als Brücke unter Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs. Diskutiert wurde außerdem, inwiefern Fuß- und Radverkehr für Tunnel ausgeschlossen werden müssten. Gleichzeitig wurden Varianten mit einer weiter südöstlich verlaufenden Rheinquerung auch unter Nutzung der Theodor-Heuss-Brücke angesprochen, welche gleichzeitig den Seestern mit einbinden. Beachtet werden müsse allerdings das dort vorhandene Wasserschutzgebiet sowie kostspielige Umleitungen. Grundlegend wurde die Frage gestellt, wie sich der Bedarf nach einer Querverbindung nach Neuss und einem potenziellen Umsteigepunkt an der Haltestelle Lörick abzeichnen würde.



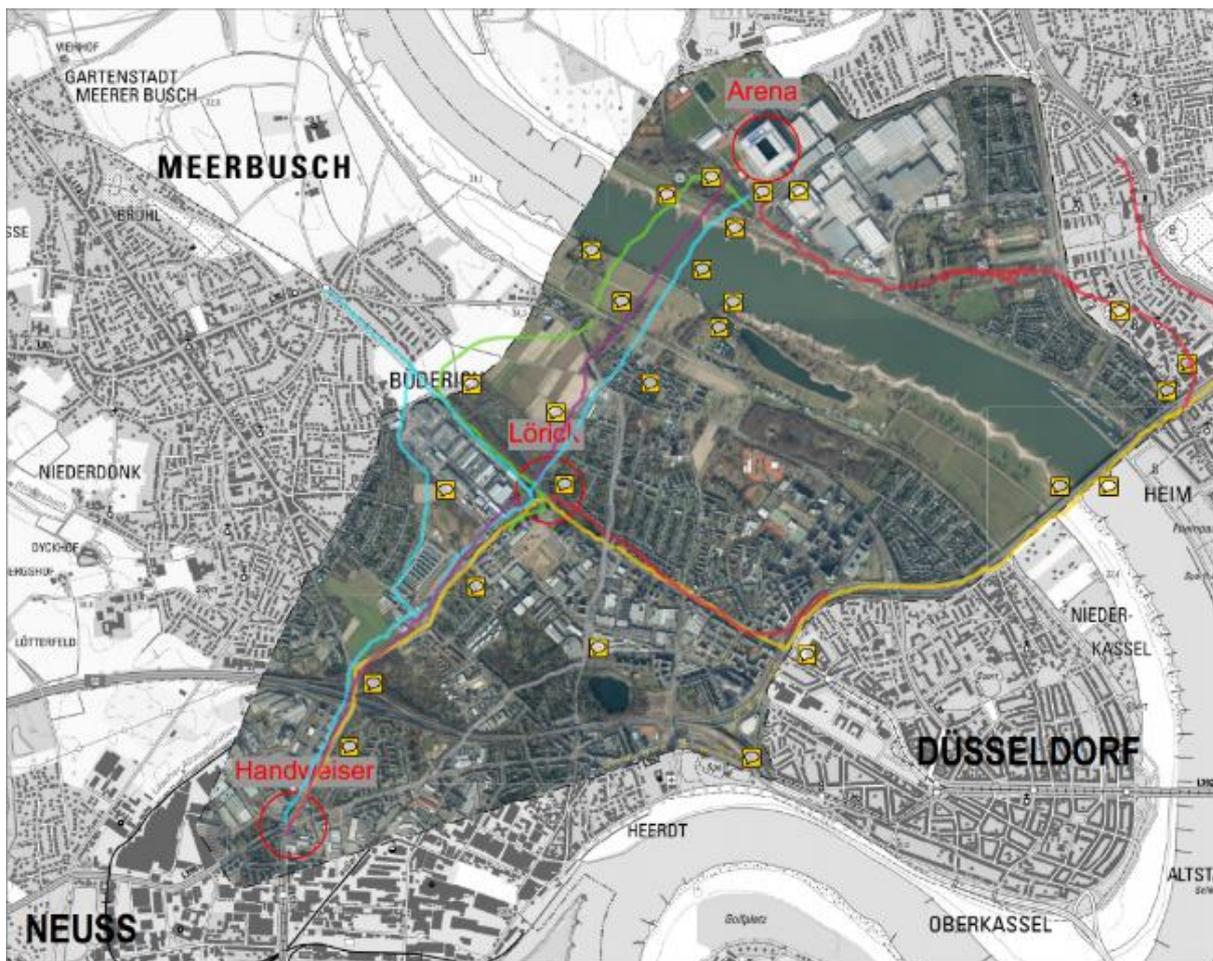
Gruppe 5

In der Gruppendiskussion wurde eine Variante als Direktverbindung zwischen der Messe über die Haltestelle Lörick zur Haltestelle Handweiser ermittelt. Die Rheinquerung auf dieser Trasse wurde als Tunnel diskutiert, welcher von der Messe bis auf Höhe des Böhler Areal verlaufen sollte. Allerdings wäre über eine solche Lösung kein Abzweig zur K-Bahn möglich. Diskutiert wurde auch eine Abzweigung in Richtung Nord-West in Richtung Buderich, welche jedoch nicht die erforderlichen Mindeststradien einhalten könne. Als eine weitere Variante wurde unter den Teilnehmenden eine Brückenvariante in Richtung Erholungstätte Lörick (Schwimmbad) diskutiert. Zu dieser Variante kamen mögliche Konfliktpunkte mit den angrenzenden Gastronomiebetrieben und dem Schwimmbad zur Sprache. Als weitere Variante wurde eine Abzweigung in Richtung Westen diskutiert, die entlang der Löricker Straße in Richtung Süden (Albertrussee) verlaufen würde und dann in Richtung Handweiser abzweigt.



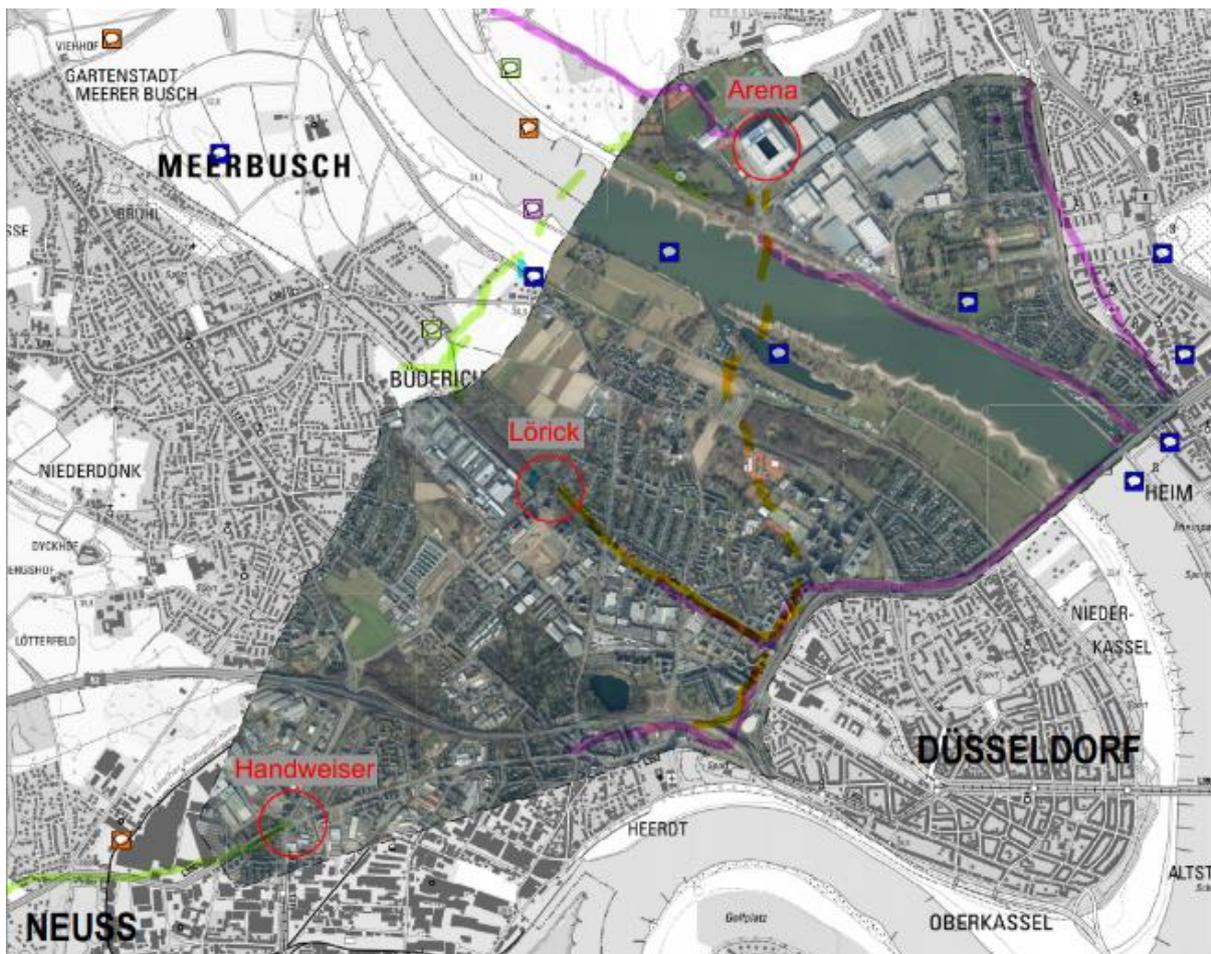
Gruppe 6

Die Gruppe hat viel über eine mögliche 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. 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. Auch das vorhandene Wasserschutzgebiet an dieser Stelle wurde diskutiert. Die Teilnehmenden merkten an, dass eine Brücke an dieser Stelle auch die Sicherheit für den Sporthafen und den Zugang des Rheins für Feuerwehr und Rettungskräfte berücksichtigen müsse. Grundsätzlich zeigten sie sich auch für einen Tunnel offen. Dieser würde dann, so der Vorschlag, kurz vor der Haltestelle Lörick auf Höhe der Kleingärten enden. Alternativ wurde ein Trassenverlauf über die Löricker Straße zur Entlastung der Böhlerstraße vorgeschlagen. Zudem wurde eine Variante über die Theodor-Heuss-Brücke mit einem vorlaufenden Tunnel unter dem Friedhof vorgeschlagen. Dieser Vorschlag würde die bestehende Infrastruktur nutzen, was auch aus Umweltbelangen interessant wäre.



Gruppe 7

Bis auf eine/n Teilnehmer/in votierten alle Teilnehmenden generell dafür, bestehende Brücken zu nutzen. Es sollte abgewartet werden, wie die Planung für die Theodor-Heuss-Brücke (Sanierung oder Abriss) fortschreitet. Es gab u.a. den Vorschlag, unter der Brücke einen Tunnel für den motorisierten Individualverkehr zu bauen und die bestehende Brücke für die Stadtbahn umzunutzen (bzw. ggf. auch nur für den Rad- & Fußverkehr). Der Schutz der Rheinauen habe laut Teilnehmenden der 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 her kommend auf gerader Strecke auf die K-Bahn zu stoßen, um die Haltestelle Lörick zu entlasten und die dortige Taktung nicht zu erhöhen. Hierzu wurde auf die direkte Verbindung von der Messe zur Haltestelle Handweiser verwiesen und auf die Vorteile durch kurze Fahrzeit, weniger Umstiege und die Steigerung der Attraktivität der Strecke und des ÖPNV. Darüber hinaus wurden auch weitere Verbindungen über den Planungsraum hinweg vorgeschlagen.



Gruppe 8

Die Teilnehmenden der Gruppe haben sich intensiv mit sehr unterschiedlichen Variantenvorschlägen auseinandergesetzt. U.a. 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 Buderich mit ein. Als Rheinquerungen kämen an dieser Stelle sowohl Tunnel- als auch Brückenquerungen in Betracht, u.a. auch in Verbindung mit der U80. Für die Brückenquerungen wurde die Nutzung für den Radverkehr mit angesprochen. Außerdem wurden Varianten zur Einbindung des Seesterns diskutiert, sowohl anhand einer von Nordwesten kommenden Variante oder Trassenverläufen 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 (Kurvenradien nicht ausreichend).

