



Bürgerdialog U81/ 2. Bauabschnitt

Ergebnisprotokoll



Düsseldorf, 10.09.2020

Bürgerinformationsveranstaltung zur U81/ 2. Bauabschnitt

Agenda

Zeit	Tagesordnungspunkt	ReferentInnen
17:00	Begrüßung	Simon Oerding, Moderation, ifok GmbH Thomas Geisel, Oberbürgermeister Stadt Düsseldorf Cornelia Zuschke, Beigeordnete Stadt Düsseldorf
17:25	TOP 1 – U81/ 2. Bauabschnitt	Birgit Muéll, Projektleiterin U81, zweiter Bauabschnitt, Amt für Verkehrsmanagement
19:00	TOP 2 – K-Bahn	Ursula Mölders, Geschäftsführerin, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
19:15	TOP 3 – Podiumsdiskussion	Marcus Beyer, Beigeordneter Stadt Krefeld Werner Damblon, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Liegenschaften der Stadt Meerbusch Michael Richarz, Vorstand Rheinbahn AG Cornelia Zuschke, Beigeordnete Stadt Düsseldorf

Ergebnisse der Bürgerveranstaltung zum zweiten Abschnitt der U81 und K-Bahn

Der Moderator Simon Oerding von der ifok GmbH begrüßt die rund 200 Gäste unter strengen Hygienevorschriften im Congress Center Düsseldorf. Aufgrund der aktuellen Situation um Corona wird die Veranstaltung zusätzlich als Online-Livestream auf der Website der Stadt Düsseldorf übertragen, wo nochmals etwa 180 Teilnehmende zugeschaltet sind. Mit Hilfe einer Chatfunktion können sich die Online-Zuschauer in die Diskussion einbringen und ihre Fragen an die Referentinnen und Referenten stellen.

Als Auftakt zur Bürgerbeteiligung für den zweiten Bauabschnitt der neuen Stadtbahnlinie U81 ist es Ziel der Veranstaltung, den aktuellen Stand und die fachlichen Grundlagen zum Projekt sowie die genaue Ausgestaltung des geplanten Dialogprozesses mit den Teilnehmenden zu diskutieren. Der geplante zweite Bauabschnitt der U81 soll sich rechtsrheinisch von der Haltestelle MERKUR SPIEL-ARENA / Messe Nord über die linksrheinische Haltestelle Düsseldorf-Lörick bis zum Handweiser erstrecken. Das Amt für Verkehrsmanagement lädt Bürgerinnen und Bürger an diesem Abend dazu ein, sich frühzeitig in den Planungsprozess einzubringen und ihre Fragen und Anregungen offen zu äußern, um so wichtige Hinweise und Ideen in die weitere Planung aufnehmen zu können.

Oberbürgermeister Thomas Geisel begrüßt die Teilnehmenden und hebt die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für Düsseldorf hervor. Insbesondere in den nördlichen Stadtgebieten wird damit die Anbindung und Attraktivität deutlich gesteigert, weshalb dem Projekt U81 eine große Bedeutung zukommt. Zudem wird eine schnellere Anbindung an den Flughafen und die Messe

geschaffen. Cornelia Zuschke, Beigeordnete für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen der Stadt Düsseldorf betont, wie wichtig der nun startende Dialog- und Beteiligungsprozess für die weitere Planung ist und begrüßt das große Interesse an der Veranstaltung. Nachdem Projektleiterin Birgit Muéll vom Amt für Verkehrsmanagement das Projekt U81 aus planerischer Perspektive im Detail vorgestellt hat, zeigt sie zudem die umfangreichen Möglichkeiten der **Beteiligung für Interessierte** in den kommenden Planungs- und Prozessschritten auf. Neben verschiedenen Ortsbegehungen im Planungsraum werden über die nächsten Monate in Werkstattverfahren gemeinsam mit der Stadtgesellschaft erste mögliche Linienverläufe als Vorschlag erarbeitet und bewertet.

Technische Machbarkeit verschiedener Brücken- und Tunnellösungen

Nach dem einführenden Vortrag startet eine erste Diskussionsrunde mit den Teilnehmenden vor Ort und online. Cornelia Zuschke, Beigeordnete Landeshauptstadt Düsseldorf, Birgit Muéll, Projektleitung U81 zweiter Bauabschnitt, Torsten Höfig, Abteilungsleiter Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau und Andreas Herzog, Sachgebietsleiter Planung Ingenieurbauwerke und Stadtbahn beantworten die Fragen der Teilnehmenden. Besonders interessiert diese, wie es um die technische Machbarkeit einer **Brücken- oder Tunnellösung** unter Berücksichtigung der engen Uferbereiche am Rhein steht. Torsten Höfig erläutert, dass die technische Machbarkeit verschiedener Querungen für den Rheinabschnitt noch geprüft werden muss. Auf Grund der frühen Phase der Planung gibt es einerseits noch viel Spielraum für gemeinsame Überlegungen, andererseits aber eben noch keine konkreten Aussagen zu einzelnen technischen Fragen rund um Tunnel oder Brücke. Grundsätzlich gilt: Für einen Tunnel sind unter anderem der Startpunkt, die Überdeckung sowie Gefälle und Steigung besondere Punkte, die im Rahmen der technischen Machbarkeitsstudien geprüft werden müssen. Bei einer Brücke gilt es die maximale Spannweite und Brückenhöhe, freizuhaltenden Lichtraum sowie Gefälle und Steigung zu berücksichtigen.

Kosten und Einbindung weiterer Verkehrsmittel

Über die genauen **Kosten** für Brücke oder Tunnel, die nach Aussage von Herrn Höfig auch die laufenden Kosten z.B. für Wartung und Instandhaltung während der Nutzungsdauer enthalten, kann aus heutiger Perspektive noch keine Aussage getroffen werden. Die Kosten werden immer im Blick behalten, wie Cornelia Zuschke betont, sind aber keineswegs allein das entscheidende Kriterium. Es braucht eine **verträgliche Lösung** für die Stadt, die die Umwelt schont und alle verkehrlichen Ziele erreichen kann.

Neben diesen Fragen gibt es unter den Teilnehmenden im Saal wie auch online den Wunsch, beim Bau einer neuen Rheinquerung auch weitere Verkehrsmittel mitzudenken. Eine doppelstöckige Brücke, wie sie in anderen Städten genutzt wird, könnte sowohl für die Stadtbahn als auch für Autos und Fahrräder Platz bieten. Das Amt für Verkehrsmanagement schließt diese Option nicht grundsätzlich aus. Speziell bei einer Tunnellösung ist es der Wunsch vieler Teilnehmenden, eine

Spur für Fahrräder einzuplanen. Aus Sicherheitsgründen, wie Torsten Höfig erläutert, ist dies auf Basis der geltenden Rechtslage leider ausgeschlossen. Deshalb wird eine Rheinquerung mit zusätzlichem Platz für Fußgänger und Fahrräder nur in Form einer Brücke möglich sein.

Umwelt- und Lärmschutzmaßnahmen werden mitgedacht

Sowohl bei einer Brückenlösung als auch einer Tunnelvariante als mögliche Rheinquerung der U81 ist es ein großes Anliegen der Planenden, die Eingriffe in die Uferbereiche und Grünflächen am Rhein möglichst gering zu halten. Die **Natur** im Planungsgebiet soll bestmöglich geschützt werden. Diskutiert wird, ob bestehende Düsseldorfer Brücken wie die Theodor-Heuss-Brücke als Querungsmöglichkeit für die U81 dienen könnten. Hier ist allerdings die Überführung der U81 aufgrund der bestehenden Linienführung im Nahverkehrsnetz nur schwierig zu realisieren, wie Torsten Höfig erläutert. Dennoch werden auch diese Möglichkeiten im Verfahren geprüft. Alle Optionen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch offen. Bisherige, im Einladungsflyer oder auf der Homepage des Amtes für Verkehrsmanagement dargestellte, Linienverläufe über den Rhein sind rein symbolische Darstellungen und keine geplanten Verläufe einer bevorzugten Trasse, wie Herr Höfig betont.

Auch die technische Ausführung der zukünftigen U81 ist Thema. In Düsseldorf besteht historisch bedingt ein Hochflur- und ein Niederflur-Stadtbahnnetz. Die Stadtbahnstrecke U81 gehört systemisch zum Hochflurnetz. Andreas Herzog betont, dass die Hochflurfahrzeuge bezüglich der Schallemissionen gegenüber den Niederflurfahrzeugen begünstigt sind. Dies liegt daran, dass die Aggregate bei Hochflurfahrzeugen im Wesentlichen unter dem Fahrzeug angebracht sind und diese im Übrigen über größere Räder und damit über eine größere Laufruhe verfügen. Da die U81 insbesondere in Düsseldorf-Lörick und Oberkassel nah an Siedlungsgebieten vorbeiführen könnte, beschäftigt die Teilnehmenden zudem, welche Lärmschutzmaßnahmen geplant sind. Frau Muell erläutert, dass zunächst geprüft wird, inwieweit **Schall- und Lärmschutzmaßnahmen** notwendig sind, um die gesetzlichen Immissionswerte einzuhalten. Allen Planenden ist klar, dass die Lärmbelastung der zukünftigen U81 besonders gut beachtet werden muss. Bei der Planung wird sichergestellt, dass keine übermäßigen Belastungen auf die Anrainer des späteren Trassenverlaufs zukommen. Wo notwendig werden ausreichende Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster, gewährleistet. Aller Voraussicht nach wird Lärmschutz eines der zentralen Themen im anstehenden Bürgerdialog sein.

Mögliche Haltepunkte und die Gestaltung der Stationen

Die Anwohner im Planungsraum interessiert zudem, wo mögliche **Haltestellenpunkte der U81** geplant sind. Cornelia Zuschke erklärt, dass es in dem aktuellen Planungsstadium vorrangig um die wichtigen Verknüpfungspunkte mit bestehenden Liniennetzen und Orten geht und es noch keine Haltestellenplanung gibt. Diese erfolgt, wenn die genaue Streckenführung vorliegt. Für die Gestaltung der Haltestellenpunkte werden Fahrradstationen sowie auch **Park and Ride-Lösungen**

mitgedacht. Das Einrichten von neuen Parkflächen ist jedoch schwierig, da die Grundstücke meist nicht im Besitz der Stadt liegen und dort kein Baurecht besteht, wie Frau Zuschke erläutert. Es wird jedoch im Zuge der Planung nach Ersatzflächen gesucht, um z.B. neue Park and Ride Parkplätze zu ermöglichen.

Diskussion zur Machbarkeitsstudie der K-Bahn

Neben der Information zu Planungsprozess und Bürgerbeteiligung rund um den zweiten Bauabschnitt der U81 wird auch die Machbarkeitsstudie zur Stärkung der K-Bahn vorgestellt. Die K-Bahn ist die **älteste interkommunale Stadtbahn** in Europa und verbindet das Düsseldorfer Stadtzentrum mit den Städten Meerbusch und Krefeld. In der Machbarkeitsstudie, die Ursula Mölders, Stadt- und Regionalplanung der Dr. Jansen GmbH vorstellt, wird die Weiterentwicklung der K-Bahn hin zu einer leistungsfähigeren Verbindung über verschiedene Ausbaustufen skizziert. Auf Grund des starken Siedlungsdrucks entlang der Strecke ist perspektivisch mit deutlich steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen. Eine bessere Anbindung dieser Siedlungen soll durch eine verstärkte Taktung für die Linien U76, U74 und U70 sowie umfassende Maßnahmen im Umfeld der Stationen der K-Bahn, wie z.B. Mobilstationen für Fahrräder, Car- und Bikesharing-Angebote sowie den Einsatz von automatisierten Kleinbussen ermöglicht werden. In der zweiten Diskussionsrunde des Abends stehen Marcus Beyer, Beigeordneter Stadt Krefeld, Werner Damblon, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Liegenschaften, Stadt Meerbusch, Michael Richarz, Vorstand Rheinbahn AG und Cornelia Zuschke, Beigeordnete Stadt Düsseldorf für die Fragen der Teilnehmenden und Online-Zuschauer bereit.

Im Zuge der aktuellen Situation um Corona wird die Frage aufgeworfen, inwiefern ein ÖPNV-Ausbau noch notwendig ist, wenn sich das Mobilitätsverhalten der Menschen durch vermehrte Home-Office-Tätigkeiten und den Verzicht auf Einkaufstouren langfristig ändert. Michael Richarz geht davon aus, dass sich das **Mobilitätsbedürfnis der Menschen** langfristig nicht so stark ändern werde wie ggf. angenommen. Von einer sehr niedrigen Fahrgastzahl im Frühjahr kommend beträgt die Auslastung der Rheinbahn heute bereits wieder 70 Prozent. Herr Richarz ist optimistisch, dass bald erneut die volle Auslastung erreicht wird. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen wird aus seiner Sicht in Zukunft noch zunehmen und deshalb ist es wichtig, Lösungen zu finden, die dies mit dem Klimaschutz in Einklang bringen. Frau Zuschke ergänzt, dass z.B. die Stadtlogistik einen enormen Aufschwung erhalten hat und der stark zunehmende Lieferverkehr das innerstädtische Netz zusätzlich belastet. Das ÖPNV-Netz muss aus dieser Perspektive auch mit anderen Verkehrsveränderungen als ein System zusammengedacht werden.

In Richtung der Stadt Düsseldorf wird warnend hervorgehoben, dass durch die neue Anbindung der U81 ein Abfluss von Wirtschaftsunternehmen und Konsumenten von Messe und Flughafen Düsseldorf in die umliegenden Städte Neuss, Krefeld oder Meerbusch erfolgen könnte. Hier sieht Marcus Beyer aus Krefeld eher gegenseitige Vorteile einer besseren Vernetzung: Zwar profitieren die umliegenden Städte vom großen Wachstum und der Attraktivität der Stadt Düsseldorf, jedoch wird Düsseldorf darüber nicht seine Anziehungskraft für Besucherinnen und Besucher sowie die

eigenen Einwohnerinnen und Einwohner verlieren. Vielmehr bietet die neue Anbindung einen **Mobilitätsgewinn für viele Pendler** auch innerhalb Düsseldorfs. Werner Damblon ergänzt, dass durch den Siedlungsdruck und die teuren Mieten in Düsseldorf auch Meerbusch durch Zuziehende profitiert. Auch er betont, dass es zwischen den Städten keine Konkurrenz gibt, man muss vielmehr gemeinsam für die Region denken und gemeinsam Lösungen für Mobilitätsanforderungen finden. Hier stimmt auch Frau Zuschke zu. Wichtig ist, dass man den engen Erfahrungsaustausch zwischen den Städten weiter beibehält. Insbesondere beim Thema gemeinsam geplanter Mobilitätsinfrastruktur wie der K-Bahn oder der U81 gelingt der Austausch bislang sehr gut.

ÖPNV-Planung über die Stadtgrenzen hinaus

Die K-Bahn und die U81 sind ÖPNV-Projekte, die über die Stadtgrenzen Düsseldorfs hinausgehen. Teilnehmende kritisieren das wabenartige System der verschiedenen Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen, da Haltestellen und Ticketsysteme in verschiedenen Kommunen häufig unterschiedliche Standards aufweisen und so den Nahverkehr unnötig kompliziert machen. Der Wunsch nach einem einheitlichen System bei der Preisgestaltung aber auch bei der Realisierung interkommunaler Busverbindungen wird geäußert. Frau Zuschke räumt ein, dass das **System der einzelnen Verkehrsverbünde** zu komplex sei und den heutigen Anforderungen an bruchlose Mobilität nicht mehr vollständig gerecht wird. Das System ist veraltet und es gelingt nur langsam, diese Strukturen zu erneuern. Frau Zuschke betont, dass es bereits über ganz NRW Pilotprojekte für ein neues Tarifsysteem gibt, um eine logischere Beziehung zwischen der zurückgelegten Strecke und dem dafür zu zahlenden Tarif aufzubauen.

Auf die Rückfrage, ob man das Schienennetz mit Bussen nicht flexibler gestalten kann, um auf die verändernden Mobilitätsbedürfnisse schneller zu reagieren, erklärte Herr Richarz, dass die Stadtbahn viel größere **Beförderungskapazitäten** hat. Diese Kapazitäten sind mit Linienbussen nicht zu erreichen: Während in einem Linienbus 75 Personen transportiert werden können, befördert eine Stadtbahn mit zwei Wagen rund 380 Personen. Zudem sind Busse von den Fahrgästen auch nicht so nachgefragt wie die Stadtbahn. Busse fungieren im Verkehrsnetz als Zubringer und langfristig macht nur ein gut ausgebautes Schienennetz den ÖPNV attraktiv für die Kunden. Im Busnetz der Rheinbahn sollen jedoch generell einige Neuerungen eingeführt werden: neue Busfahrzeuge mit einer geräumigeren Aufteilung für einen leichteren Fahrradtransport sowie weitere elektrisch betriebene Linienbusse.

Neben den vielen Fragen und Anregungen wird auch der **Vorteil und Nutzen** der geplanten Rheinquerung der U81 angesprochen: Von Düsseldorf-Lörick kommend, ist bald eine schnellere Anreise zum Flughafen möglich. Während der Fahrgast zurzeit noch über den Düsseldorfer Hauptbahnhof rund 40 bis 50 Minuten zum Flughafen benötigt, wird die neue U81 eine deutliche schnellere Anbindung ermöglichen.