

Düsseldorf, den 27.10.2024

## **VCD Düsseldorf zum Zielkonzept Stadtbahn / Straßenbahn**

Der VCD Düsseldorf möchte einige Überlegungen zum Zielkonzept Stadtbahn /Straßenbahn einbringen.

### **Zur Methodik**

Den Ansatz, mögliche Bahnprojekte in einer überschlägigen Bewertung zu vergleichen, was ziemlich aufwendig ist, sieht der VCD positiv. Das hilft bei einer objektiven Beurteilung.

Der VCD hatte es so verstanden, dass die unmittelbar in die Bewertungsstufe 2 aufgenommenen **gesetzten Projekte** (z.B. U80 und U81 in verschiedenen Varianten) sich dort dem Vergleich in Wirkung und Wirtschaftlichkeit stellen, um systematisch Prioritäten ermitteln zu können. Das ist nicht erfolgt. Wenn diese Projekte nur in der Standardisierten Bewertung nach ganz anderem Verfahren bewertet werden, ist ein Vergleich nicht möglich, zudem dürften diese Ergebnisse erst viel später verfügbar sein.

Im Fall der U80 wurde zu Beginn der Bürger-Workshops ausdrücklich gesagt, dass Kosten und Wirtschaftlichkeit nicht betrachtet werden sollen, weil dies im Rahmen des Zielkonzepts berücksichtigt werden würde. Eine Diskussion über Lösungen ohne Beachtung des Aufwands ist allerdings grundsätzlich wenig hilfreich. Der Kosten- Aspekt wurde dann auch tatsächlich kaum thematisiert. Die Bewertung im Zielkonzept ist jetzt aber offensichtlich auch nicht durchgeführt worden, die U80 mogelt sich seit Jahrzehnten an allen Bewertungen vorbei.

In den **Kriterien** der Bewertungsstufe 2 fehlen nach Meinung des VCD als wesentliche Punkte die Erschließungsfunktion für Quartiere und Standorte (die unabhängig von den erzielten Fahrgastzahlen ist) sowie die zu erwartende politische Akzeptanz der Projekte.

Der Rahmen des **Verkehrsmodells** für die Fahrgastprognose als wesentliches Kriterium sollte thematisiert werden, auch wegen der Auswirkung auf die Dimensionierung des Angebots. Es gibt keine „natürliche“ Verkehrsentwicklung. Welche Annahmen werden über Preis- und Abgaben-Entwicklungen im Verkehr, Parkraum-Bewirtschaftung, Verkehrssteuerung; Eisenbahnangebot, langfristige Raum- und Bevölkerungsentwicklung, Transformation der Wirtschaft etc. zugrunde gelegt?

### **Zu den Projekten**

Der VCD Düsseldorf sieht vor allem die folgenden Projekte als **positiv** und notwendig: mindestens ein neuer Betriebshof im Norden, die Anbindung des zentralen Uni-Bereichs.

Bei den meisten neuen Projekten sind für eine Beurteilung noch Studien zur **Machbarkeit** abzuwarten. Gut ist, dass die Südverlängerung der Wehrhahnlinie zurückgestellt wird, um die Planungskapazitäten nicht mit noch einem sehr aufwendigen Tunnelprojekt zu belasten.

Besonders spannend ist der Bereich **Eller / Lierenfeld**. Es wird richtig dargestellt, dass die U75 die beste Anbindung bietet, aber Hochbahnsteige an dieser Strecke problematisch sind. Andererseits ist die Frage, ob eine Schienenstrecke durch die Schlesische Straße politische Akzeptanz findet. Eine zu prüfende Variante wäre, weiterhin U75 und 701 nach Eller fahren zu lassen, aber bei der U75 Haltestellen auszulassen (etwa Alt Eller, Am Hackenbruch), die weiterhin von der 701 bedient werden.

Der VCD möchte noch auf die Projekte U81 und U80 inhaltlich eingehen und die bisherige Kritik, auf die nicht reagiert wurde, in Erinnerung rufen, da dies im weiteren Bewertungs- und Planungsprozess berücksichtigt werden sollte.

**U80:** Die Abschnitte Kaiserswerther Str. und Messeschleife sind verkehrlich unabhängig voneinander und deshalb getrennt zu bewerten. Die immens hohen Kosten der Tunnelvarianten (insges. ca. 1.000.000.000€) wurden gegenüber der Öffentlichkeit (auch in den Umfragen) als vage „höhere Kosten“ verharmlost, die viel höhere Bauzeit mit erheblichen Belastungen des Umfelds (und CO2-Emissionen) wird nicht erwähnt.

Zur oberirdischen Lösung wird von der Stadt behauptet, dass auf der Kaiserswerther Str. die meisten Bäume gefällt werden müssten, was aus Sicht des VCD nicht stimmt. (Möglicherweise erzeugt ein Tunnel im Bereich der U-Bahnhöfe sogar mehr Baumverluste.) Maßnahmen zur Lärmreduzierung an der Oberfläche wie erschütterungsarmer elastischer Oberbau und besonders überwachtes Gleis sowie verbesserte Kurventrassierung werden nicht erwähnt. Da ist es kein Wunder, dass in der Online-Befragung die Tunnellösung favorisiert wird, dieses Ergebnis hält der VCD aber wegen der einseitigen Variantendarstellung für wertlos.

(In ähnlicher Weise wurden schon bei der Bürgerbeteiligung zur U81 Rheinquerung die vom VCD vorgeschlagene Messe-Seestern-Linie mit falschen Argumenten über angeblich fehlendes Potenzial und eine angeblich nicht mögliche Trassierung am Seestern aus dem Verfahren geworfen.)

**U81 - Rheinquerung:** Die Tunnelvariante wird aus finanziellen und verkehrlichen Gründen nicht kommen, diese Planung ist für den Papierkorb. Dass eine Haltestelle für Alt-Lörick und das neue Entwicklungsgebiet Oberlöricker Straße nicht eingeplant wird, ist ein großer Fehler. Die Abschnitte Messe – Lörick und Lörick – Handweiser haben jeweils eigenen Verkehrswert und müssen deshalb getrennt bewertet werden.

Dabei dürfte sich der Abschnitt Lörick – Handweiser als nicht stadtbahnwürdig herausstellen, da er an allen wesentlichen linksrheinischen Zielen weit vorbeifährt und die Düsseldorfer Innenstadt nur durch Umsteigen erreichbar ist. Für den Abschnitt Handweiser – Neuss ist eine zusätzliche Linie überdimensioniert, eine Reduzierung des U75-Angebots aber nicht sinnvoll. Bisher haben wir von der Stadt immer noch nicht gehört, wie die bauliche Lösung am schwierigen Engpass Handweiser aussehen soll, damit sind auch die Gesamtkosten des Abschnitts noch gar nicht geklärt.

## **Zur ÖPNV-Strategie**

Der ÖPNV in Düsseldorf soll eine wesentliche Erhöhung der Fahrgastzahl schaffen und die Klimaziele (im Verkehr) bis spätestens 2035 erreichen. Daran ist die ÖPNV-Politik auszurichten. Das erfordert eine **flächenhafte Kapazitäts- und Qualitätssteigerung**.

Dabei geht es um Maßnahmen zur Beschleunigung, Aufwertung von Stationen (Wetterschutz und

Warteräume, Info-Systeme, Bahnsteig-Anpassungen,..), erweiterte intelligente Infosysteme, höhere Platzkapazitäten (inkl. Bahnsteiglängen) u.a.m. Diese Programme dürfen durch Großprojekte, die großenteils erst später realisiert würden und nur lokal wirken, nicht finanziell bzw. planerisch ins Hintertreffen geraten.

Es stellt sich die Grundfrage, ob neben den „gesetzten“ Vorhaben weitere große Infrastruktur-Projekte für die nächsten 10 – 20 Jahre überhaupt realistisch sind. Es geht zwar jetzt erst um die weitere Planung, aber auch die bindet erhebliche Personalkapazitäten in der Stadtverwaltung und bei externen Büros.

Zur Erinnerung: Folgende wichtige Aufgaben hat die Stadt für den ÖPNV bzw. den Verkehr in den nächsten Jahren planerisch, finanziell bzw. baulich zu erfüllen:

- Ausbau barrierefreier Haltestellen in einem den gesetzlichen Anforderungen angemessenen Tempo, Verlängerung von Straßenbahnhaltestellen auf 60m,
- volle Elektrifizierung des Busverkehrs inkl. der notwendigen Infrastruktur,
- neue Betriebshöfe,
- Ersatz der alten Stadtbahnwagen (B80), zusätzliche Bahnen und Busse für Mehrverkehr (plus offene Finanzierungskosten der gelieferten Bahnen),
- U80 und U81, insbes. in den von der Stadt favorisierten Tunnelvarianten,
- Mobilstationen sowie moderner Komfort an Haltestellen (Überdachung, dynamische Info-Anlagen u.a.m.),
- Sanierung und Neubau vieler Brücken im Stadtgebiet (Straße und Schiene).

Wieviel Planungskapazität und Geld ist dann noch übrig? Das sollte die Stadt realistisch beantworten, bevor neue Projekte weiter geplant werden.

### **Vorgezogene Maßnahmen**

Für die neuen netzrelevanten Relationen, die jetzt als stadt-/straßenbahnwürdig angesehen werden, sollte in nächster Zeit ein Vorlaufbetrieb mit **Metrobus**-Linien eingerichtet bzw. überarbeitet werden, der dann ebenso gerechtfertigt sein sollte. Dafür sollte das bisher nur mäßig erfolgreiche Metrobus-Konzept generell auf die in Metropolen üblichen und erfolgreichen Produktmerkmale umgestellt werden, die System-Transparenz und die primäre Bedeutung des Taktangebots in den Vordergrund stellen, d.h.: Takt mind. tagsüber alle 10 Min. (Teil des „10-Minuten-Netz“), alle Haltestellen werden bedient (nachdem der Linienweg ggfs. etwas begradigt wurde). Schnellverkehre werden dagegen mit echten Schnellbus-Linien mit wenigen Halten und regionaler Verknüpfung angeboten.

Wir danken für Ihr Interesse. Für Rückfragen und Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung.