

Düsseldorf, den 8.9.2020

## **Messe-Seestern-Linie – die beste Rheinquerung**

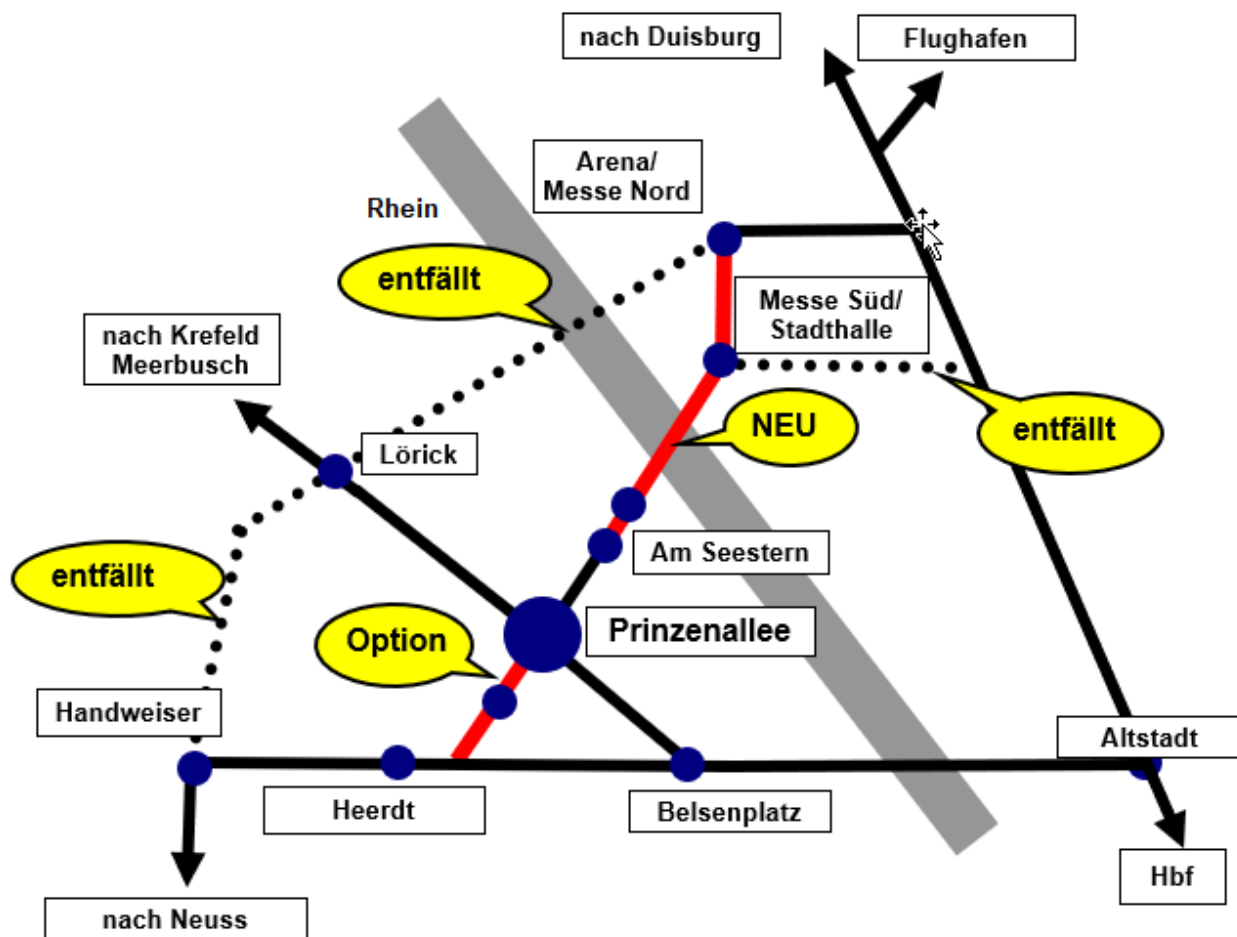
### **Brauchen wir eine U 81?**

Die Planung der Rheinquerung U81 in Lörick ist alt, sie war Teil der Düsseldorfer Olympia-Bewerbung von 2002/2003 für die Spiele 2012 zur Anbindung des linksrheinischen olympischen Dorfs an das Stadion. Olympia hat es nicht gegeben, und seit langem gibt es eine Alternatividee, die auch vom Düsseldorfer Verkehrsausschuss als zu prüfende Variante beschlossen wurde (am 23.11.16). Uns ist nicht bekannt, in wie weit diese bisher ernsthaft untersucht wurde, einen fachlichen Austausch mit uns zu möglichen Trassenvarianten, Verkehrswert etc. gab es nicht. Auch der VCD ist der Meinung, dass wir eine ÖPNV-Rheinquerung im Düsseldorfer Norden brauchen. Aber die Messe-Seestern-Alternative hat nach Meinung des VCD viele Vorteile, ist sogar die einzig verkehrlich sinnvolle Variante. Wir möchten deshalb die Gelegenheit nutzen, diese Variante noch einmal kurz vorzustellen.

### **Die Idee der Messe-Seestern-Linie (MSL)**

Die bisherige Planung sieht eine Strecke am Stadtrand entlang von Messe Nord bis Neuss mit einer Rheinbrücke und einer Stadtbahn-Verknüpfung in Lörick vor (U81). Messe Süd wird nicht angebunden, dafür gibt es noch die umstrittene Planung einer zusätzlichen Messeschleife (U80), die von der U78 abzweigt, also keine neue Verbindung schafft. Die U81 ist eine rein tangentielle Linie mit relativ geringem Fahrgastpotenzial, da sie trotz einiger aktueller Bauprojekte linksrheinisch keine großen Verkehrserzeuger erschließt. Verbindungen ins Zentrum Düsseldorfs sind nur mit Umsteigen (etwa in Lörick oder Handweiser) möglich. Dass für den Abschnitt Lörick – Neuss nur ein 20-Min.-Takt vorgesehen ist, zeigt eigentlich schon deutlich, dass die Strecke nicht stadtbahnwürdig ist, das Angebot ist unattraktiv, aber mehr ist wirtschaftlich gar nicht vertretbar.

Stattdessen werden mit der von uns vorgeschlagenen **Messe-Seestern-Linie** die offenen Enden der Stadtbahn an der Messe und am Seestern ideal miteinander verknüpft, direkt über Messe Süd. Das bringt neue Direktverbindungen, ist betrieblich wesentlich effizienter, verbessert die Kapazität und Sicherheit der Anbindung von Messe und Arena und entlastet die Düsseldorfer Innenstadt wirksam. Die U80 wird nicht mehr benötigt. Dabei sind verschiedene Trassen- und Bauvarianten möglich.



## Was sind die Vorteile der Messe-Seestern-Linie?

### Für Düsseldorf:

Es gibt eine schnelle Direktverbindung vom zentralen linkrheinischen Düsseldorf und den großen Bürogebieten (Vodafone, Hansaallee, Seestern) zu Messe, Flughafen und dem Düsseldorfer Norden, was auch die Luegallee und die stark belasteten Innenstadtrecken wirksam entlastet und viele Relationen stark verkürzt. (Die U81-Planung lässt dagegen das linksrheinische Düsseldorf weitgehend links liegen.) Sowohl im Bau wie im Betrieb werden erhebliche Kosten eingespart (im Vergleich mit U81 plus U80) und die Auslastung erhöht. Die Rheinquerung südlich der Messe liegt auch im Radwegenetz günstiger.

### Für die Messe / Arena:

Messe und Arena bekommen eine zweite unabhängige Verbindung zur Düsseldorfer Innenstadt, was die Betriebs-Sicherheit und die Kapazität der Relation erheblich erhöht. Das folgenschwere Risiko einer Betriebsstörung oder eines Unfalls auf der U78-Strecke zu Beginn oder Ende eines Messetages oder einer Arenaveranstaltung wird faktisch aufgehoben. (Die heutige U80-Planung ergibt dagegen keine neue Strecke und keine neuen Verbindungen, sondern geht in die bisherige Strecke über, behält also einen großen Teil des Engpasses bei. Deren Realisierung ist auch ungewiss.) Die allgemeine Frage der Kapazität und der zügigen An- und Abreise war hier immer schon kritisch. Schon im Normalbetrieb würde die Zahl der Fahrten zwischen Messe und City verdoppelt. Messe Nord und Messe Süd bekommen zudem direkte Verbindungen in alle Richtungen: Flughafen, Seestern, Lörick, Meerbusch, .. Als Hochstrecke wäre es erheblich schneller realisierbar als ein Tunnel der U80.

**Für den Flughafen:**

Auch der Flughafen erhält eine 2. Linie zur City über das linksrheinische Düsseldorf, die sogar bis Holthausen geht. Bisher soll u.W. nur alle 20 Minuten in die Innenstadt gefahren werden, das ist viel zu wenig.

**Für den Bereich Seestern:**

Die ÖPNV-Anbindung für den Bereich Seestern wird stark verbessert, insbesondere zu Messe, Flughafen, Düsseldorf Nord. Der Betrieb wird auf den ganzen Tag ausgedehnt. Damit wird ein wesentlicher Standortnachteil beseitigt.

**Für Meerbusch (und Krefeld):**

Es gibt eine bessere Anbindung insbes. für den Berufsverkehr zu großen Düsseldorfer Bürostandorten und bessere Verknüpfungen. Das wiegt die etwas längere Fahrzeit ins Rechtsrheinische auf, denn Umstiege sind fahrgastunfreundlich. Es wäre merkwürdig, wenn die U78 kurz vor großen linksrheinischen Verkehrszielen am Stadtrand ins Niemandsland abbiegt. Der wirtschaftliche Fehlbetrag reduziert sich durch höhere Auslastung und geringere Kosten auf der Messe-Seestern-Linie.

Es gibt die Option einer Verlängerung der U74 als Stichstrecke bis Büderich Süd, wenn dafür eine geeignete Trasse gefunden werden kann, sogar mit Umfahrung des Böhler-Geländes, da kein Durchgangsverkehr betroffen ist.

**Für Neuss:**

Die 2. Stadtbahnlinie für Neuss bis zum Flughafen wäre weiterhin möglich, wenn die Spange Prinzenallee gebaut wird, und das mit attraktiveren Zwischenzielen in Heerdt und am Seestern, die Wirtschaftlichkeit dieser Linie parallel zur verdichteten U75 und (zum Flughafen) zur S11 bliebe allerdings weiterhin zweifelhaft. Neuss wäre aber nicht gezwungen, die hochdefizitäre neue U81-Strecke der bisherigen Planung auf Dauer mitzufinanzieren.

**Für den Betrieb:**

Die Verknüpfung der betrieblich ungünstigen Stichstrecken Seestern und Messe steigert die betriebliche Effizienz, d.h. weniger Fahrzeugbedarf und weniger Leerleistungen bei gleichem Angebot gegenüber U80 / U81. Die Entlastung der Innenstadt zwischen Oberkassel und Altstadt sowie zwischen Messe und Altstadt ist optimal, die Kapazität und Betriebssicherheit für Großveranstaltungen in Messe/Arena verdoppelt sich. Auf den Defizitbringer U81 wird verzichtet, die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn ist höher.

**Für die Umwelt:**

Der Bau neuer Trassen wird minimiert, schlecht genutzte und damit energieineffiziente Fahrten werden vermieden. Die Rheinquerung kann an einer Stelle stattfinden, die ohnehin durch andere Nutzungen wie das Freibad nicht naturnah ist. Auch Wohngebiete werden weniger betroffen.

## Erläuterungen

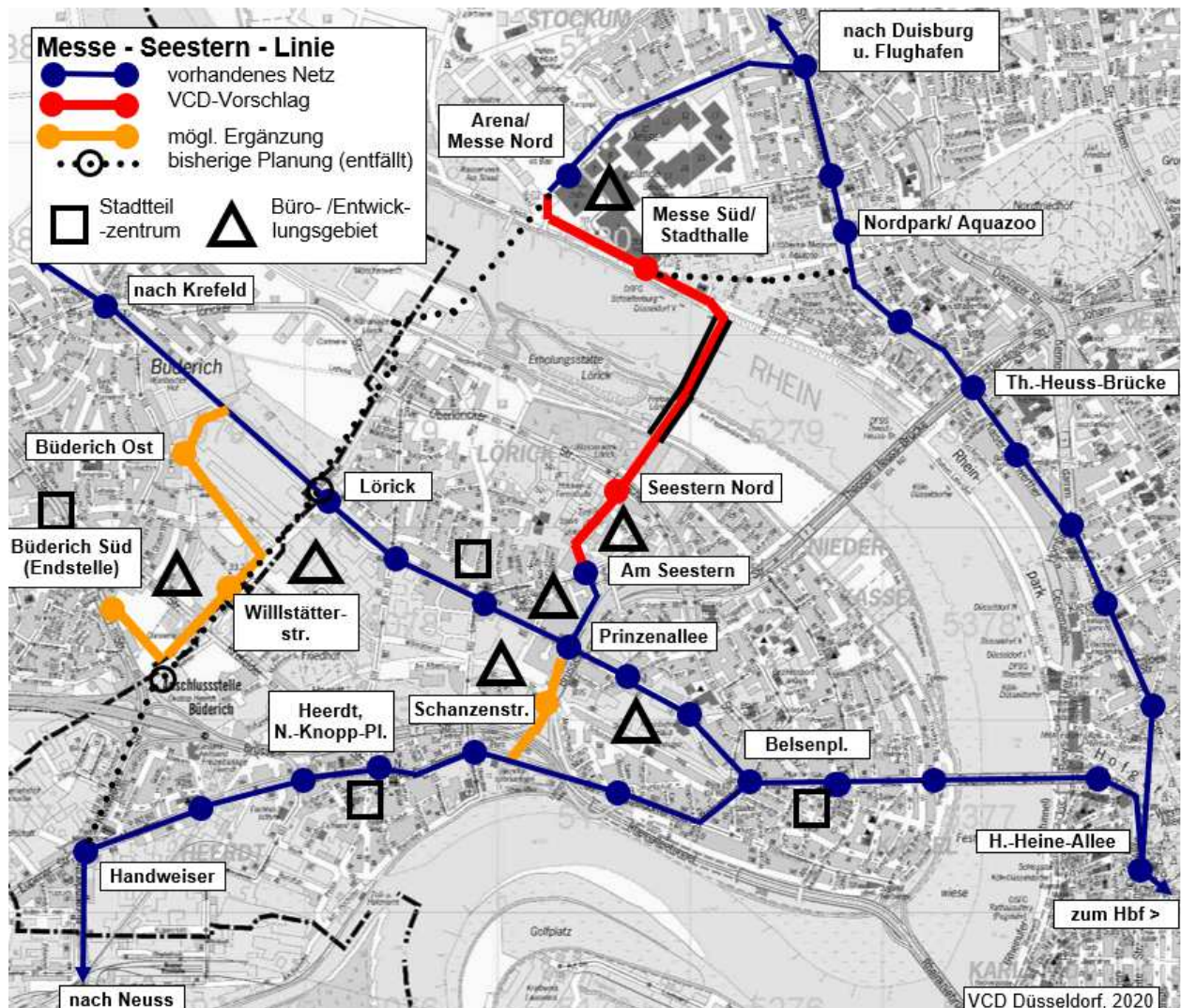
### Streckenführung

Es gibt verschiedene Varianten mit der Rhein-Brücke an unterschiedlichen Stellen, die beste wäre noch zu finden. Eine Variante könnte, vorbehaltlich einer fachlichen Prüfung, so aussehen:

Rechtsrheinisch soll die Strecke an der Messe Nord beginnend entlang der Rotterdamer Str. als Hochstrecke führen, die direkt in eine Rhein-Brücke übergeht. Das kostet weitaus weniger Zeit und Geld und Baubelastungen als ein Tunnel, der aber grundsätzlich auch denkbar ist. An Tor 1 der Messe wird eine Klappbrücke eingeplant, die bei Schwertransporten, z.B. vom Rheinufer („Big Willi“), kurzzeitig hochgeklappt werden kann.

Der Hochbahnhof Messe Süd bietet direkten Zugang zur Stadthalle und zum Eingang Messe Süd. Die Rhein-Brücke in Höhe des Nordparks wird wie bei der bisherigen Planung neben den Gleisen auch einen Fuß- und Radweg umfassen.

Linksrheinisch: Die Brücke überquert dann auch das linksrheinische Vorland, und die Hochstrecke geht weiter bis über die Lütticher Str. Hier entsteht die Station Seestern Nord. Dann geht es geradeaus weiter durch das Bürogebiet bis zum ebenerdigen Anschluss an die heutige Endstelle, die angehoben werden muss.



## Optionen

Es gibt ergänzende Optionen:

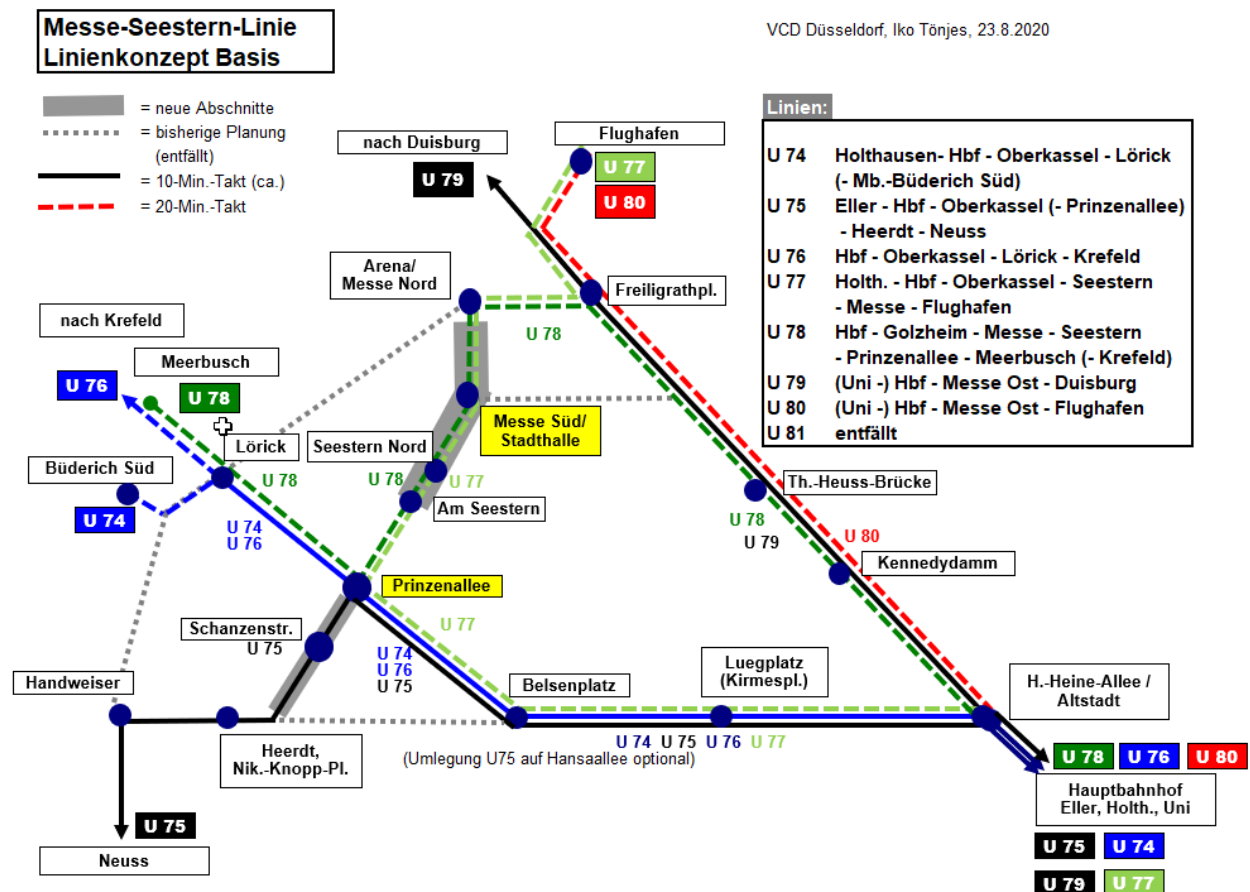
Die U74 kann mit einer Stichstrecke etwa entlang Böhlerstr. und Düsseldorfer Str. / Neusser Str. Büberich (Süd) erschließen, was mit der U81 nicht möglich wäre. Auch die Umfahrung des Böhlergeländes wäre in diesem Fall denkbar.

Eine Querverbindung an der Prinzenallee nach Heerdt mit Haltestelle Schanzenstr. / Vodafone ist möglich, die von der dann über die Hansaallee geführten U75 oder einer Variante der U81 genutzt werden kann.

## Linienskizze

Der beigefügte Linienvorschlag ist einer der möglichen. In der Verkehrsspitze und bei Groß-Events wird der Verkehr natürlich verdichtet (wobei schon das Grundangebot 12 Fahrten pro Stunde von bzw. zur Messe vorsieht), in der Schwachlastzeit wird der Takt ggfs. reduziert, z.B. die U78 bis Messe zurückgenommen.

Die wesentlichen Punkte: Die U77 wird vom Seestern über die Messe zum Flughafen weitergeführt und fährt ganztags, die U78 wird im Gegenzug über Seestern und Lörick bis Meerbusch und ggfs. Krefeld verlängert (und übernimmt dabei die bisherigen Verstärker von U74 und U70/U76). Verstärkerzüge zur Arena enden weiter in Messe Nord, zu Messen können sie evtl. weitergeführt werden, bis hin zu einem „Messe-Ring“ U78 / U77. Falls die U75 über die Prinzenallee-Spange nach Heerdt fahren würde, würde die Prinzenallee zu einem zentralen Knoten inmitten der linksrheinischen Bürogebiete werden.



**Anhang**

**Fiktive Abfahrtsanzeigen an der künftigen Station Messe Süd**

**Bisherige Planung**

Abfahrt Messe Süd		
Linie	Richtung	Abfahrt
U 80	Hbf	in 6 Min.
U 80	Flughafen üb. Messe Nord	in 15 Min.

**Mit Messe-Seestern-Linie**

Abfahrt Messe Süd		
Linie	Richtung	Abfahrt
U 78	Seestern - Meerbusch - Krefeld	in 2 Min.
U 78	Hbf üb. Messe Nord	in 5 Min.
U 77	Seestern - Oberkassel - Hbf - Oberbilk - Holthausen	in 12 Min.
U 77	Flughafen üb. Messe Nord	in 15 Min.

**Hier soll nach bisheriger Planung die U81 fahren.**



Lörick, an der geplanten Trasse

**Oder doch besser hier die U77 über den Rhein verlängern?**



Am Seestern, Stau von der Th.-Heuss-Brücke