

Fragen zur U81 – Rheinquerung

Es bleiben wesentliche Fragen zu den von der Stadtverwaltung und Politik favorisierten Trassenvarianten offen. Der VCD würde es begrüßen, wenn die Öffentlichkeit darauf Antworten erhielte. Das wäre auch für Förderanträge und Planfeststellung von Bedeutung.

Der VCD würde es auch begrüßen, wenn auf Grund der Fragen und Antworten noch nachträglich konkretisierende bzw. ergänzende Beschlüsse gefasst würden.

Brücke und/oder Tunnel

Was hat die Stadt getan, um den Betroffenen die günstigere **Brückenlösung** nahezubringen? Die Brücke wurde nicht anschaulich in der Landschaft dargestellt und umweltverträgliche Gestaltungsoptionen der oberirdischen Trasse wurden nicht beschrieben. Hierzu gehören u.a. niedrige Lärmschutzwände, eine entdröhnte Brücke (anders als etwa die Oberkasseler Brücke), Begrünung, sparsame Beleuchtung. (Der VCD hat zur Brückengestaltung Ideen vorgestellt.)

Ist auf dieser freien Strecke am Rhein ein **Tunnel** nötig? Für Stadtsäckel, Radfahrende, Fahrgäste und Klima bedeutet das bekanntlich erhebliche Nachteile. Wäre das knappe Geld für Tunnel nicht eher an nachts befahrenen Güterzugstrecken oder in der dicht bebauten Innenstadt mit engen Straßen einzusetzen? Und sollte die Stadt mit bis zu 80 Mio.€ zusätzlichen Eigenmitteln nicht überhaupt sinnvollere Dinge finanzieren? Anwohner sprechen sich fast überall für Bahn- und Straßen-Tunnel aus, und die lokale Politik traut sich nicht zu sagen, dass das nicht überall möglich ist, u.a. finanziell, und dass es auch nicht überall nötig ist.

Gäbe es für eine Grundsatz-Entscheidung zugunsten einer Brücke Erkenntnisse, die diese Entscheidung umstoßen könnten und erst in der **Detailplanung** zum Vorschein kommen? Wir glauben nicht. (Bei einem Tunnel könnte die Brückenplanung als Rückfallebene bei Finanzproblemen begründet werden, umgekehrt ist das bei einer Brücke nicht erforderlich.) Sind die 3 Millionen paralleler Planungskosten für den Papierkorb dann vertretbar? Besser wäre es aus Sicht des VCD, statt einer ausführlichen Tunnelplanung eine im Verfahren benachteiligte Messe-Seestern-Linie in einer optimierten Variante so weit aufzubereiten, dass sie eine reelle Bewertungschance bekommt.

Ist die Tunnelvariante nur deswegen so stark in der **Bewertung**, weil die Auswirkungen auf die bebaute Umgebung so ein Übergewicht gegenüber den verkehrlichen Vorteilen haben? Und soll diese Gewichtung auch bei künftigen Trassenplanungen angewendet werden? Werden dann siedlungsnahen Trassen mit Erschließungswirkung überhaupt eine Chance haben? In einem (theoretischen) Vergleich wird mit diesem Schema übrigens die Nullvariante immer besser abschneiden als jede neue Trasse, da Fahrgastpotenziale (5%-10%) nie die negativen Wirkungen (Umweltrisiken + Siedlungsrisiken = 45%) kompensieren können und Erschließungs- und Entlastungswirkungen gar nicht bewertet werden. Sollte das nicht zu denken geben? Sollte nicht in einer ÖPNV-Offensive das Verkehrspotenzial mit 30-40% bewertet werden?

Trasse und Halte

Wird eine **Haltestelle** in Alt-Lörick (bei der Brückenlösung) in die weitere Planung einbezogen, die diesen im ÖPNV bisher benachteiligten Ortsteil, das neu geplante Entwicklungsgebiet an der Oberlöricker Str. sowie das Freizeitziel am Rhein erschließt? Über die Stationen, die ja nicht ganz unwichtig sind, wurde in den Workshops kaum gesprochen, an anderen Stellen in der Stadt wird eine frühzeitige ÖPNV-Erschließung neuer Baugebiete angestrebt, hier anscheinend nicht. Dann hätte auch Lörick einen Vorteil von dem Projekt. Und wie sind eigentlich die Umstiegswege zwischen den Bahnsteigen am Kreuzungspunkt Lörick?

Welche Lösungen und Kosten (und Eingriffe in Grundstücke) sind für den **Handweiser** in der Diskussion? (Und warum wird dort einfach auf weitere Überlegungen verwiesen, während andere Trassenvarianten mit ähnlichen Herausforderungen an anderer Stelle sofort als ungeeignet ausgeschlossen wurden?) Wir glauben, dass es dazu schon weitergehende Überlegungen gibt (andernfalls wäre es ein schwerwiegendes Versäumnis), die aber bewusst jetzt nicht öffentlich genannt werden, für das Gesamtprojekt aber sehr relevant sind.

Kosten

Der VCD hält es für angemessen, dass die unnötigen **Mehrkosten** für einen Tunnel von der Stadt alleine zu tragen sind. Außerdem dürfte die U80 (unterirdische Messeschleife) nicht mehr als indisponibel eingestuft werden, da die dafür definierten Kriterien (Projekt im Bau bzw. planfestgestellt und gesichert finanziert) seit langem nicht mehr erfüllt sind. Dort ist eine neue Planung nach aktuellen Methoden mit Aktualisierung der Kosten und Bewertung erforderlich.

Insgesamt: wie sind (zumindest grob geschätzt) die **Gesamtkosten** des Komplexes Messe / Rheinquerung, also der vorgeschlagenen U81-Varianten inkl. Umbau Handweiser, zusätzlich gedachter Rad-/Fußbrücke (bei der Tunnellösung) und der U80-Schleife (zu heutigen Preisen) und ggfs. der Untertunnelung der Kaiserswerther Str.– und wieviel davon wird die Stadt Düsseldorf in einem nicht unwahrscheinlichen ungünstigen Fall tragen müssen?

Verkehrsverbindungen

Wenn es keine regionale Anbindung der großen verkehrserzeugenden **Bürogebiete im linksrheinischen Düsseldorf** (Vodafone, Prinzenallee, Hansaallee, Seestern) geben wird, wie sollen dann dort die weitreichenden Verkehrsprobleme gelöst und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung realisiert werden?

Warum sind bzw. waren die bisherigen **Buslinien** zwischen Krefeld / Meerbusch / Neuss und dem rechtsrheinischen Düsseldorf ein Flop? Brauchen wir bessere direkte Busverbindungen der Neubaugebiete an der Böhlerstr. zu den wichtigen Zentren von Büberich und Oberkassel – und wie würde das die Stadtbahnpotenziale beeinflussen? Mit der Stadtbahn gibt es für diese Relationen nur Umsteigeverbindungen.

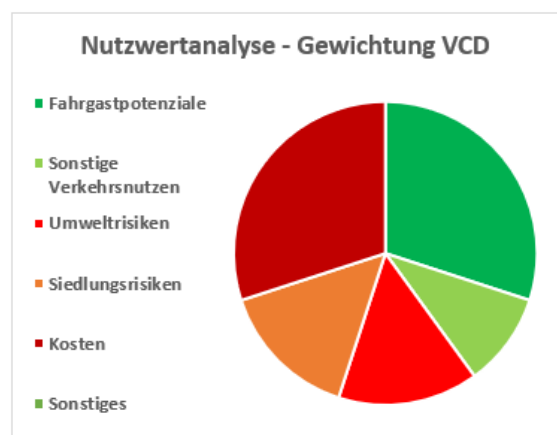
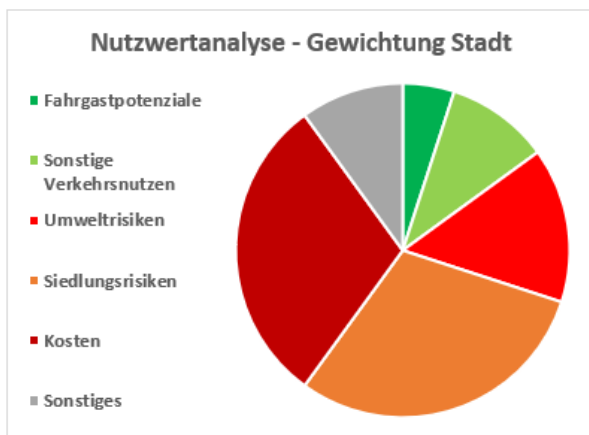
Die aktuelle SB52 (die von Osterath bis Freiligrathplatz mindestens so schnell ist wie die künftige Rheinquerung) sollte überprüft werden – etwa die Endstation vom Niemandsland am Aquazoo zur Th.-Heuss-Brücke verlegen. Ähnliches gilt für die SB51, die heute von Büberich Kirche bis z.B. Th.-Heuss-Brücke auch nicht langsamer als die künftige Rheinquerung. Die Linie 863 (Neuss Nord – D-Nordfriedhof) bedürfte ebenfalls einer Überprüfung. Eine Werbung für diese Linien wäre nötig. Zwar hat eine Stadtbahn natürlich eine andere Qualität als eine Buslinie, aber wenn die Potenziale doch so hoch sind, müssten schon die Busse besser angenommen werden. Könnte das ein Potenzial-Test bzw. Vorlauf für die Stadtbahn sein?

Anhang: einige Vergleiche

Vergleich der Bewertungsansätze von Stadt Düsseldorf und VCD

Vergleich der Gewichte in der Nutzwertanalyse zur U81 Rheinquerung

Kriteriengruppe	Gewicht. Stadt	Gewicht. VCD
Fahrgastpotenziale	5%	30%
Sonstige Verkehrsnutzen	10%	10%
Umweltrisiken	15%	15%
Siedlungsrisiken	30%	15%
Kosten	30%	30%
Sonstiges	10%	
Summe	100%	100%



Das Ergebnis

Ergebnis in Punkten	Gewicht. Stadt	Gewicht. VCD
Var. 1.1 Brücke Lörick	60,9	77,5
Var. 2.1a Tunnel Lörick	65,5	66,9
Var. 3,1 Seestern - Lörick	30,7	48,7
Var. VCD Seestern- Heerdt	55,6	81,3
(Nullvariante / kein Bau) zum Vergleich	80,0	60,0

Anmerkung: in den städtischen Workshops wurden auch andere Gewichtungen untersucht, aber keine mit einem echten Schwerpunkt auf Fahrgastpotenzialen.

Einige Vergleiche aus den offiziellen Darstellungen

(Screenshots mit kurzen Kommentaren)

1a) Ziel des Projekts U81 (2. BA): auf der Webseite der Stadt (FAQ)

Wie wurde der Bedarf für eine neue U81-Trasse ermittelt? Welche Entlastungen sind damit verbunden?

Im Jahr 2017 gab es eine Bedarfsermittlung für den Nahverkehr, mit Prognosen für das Jahr 2030 inkl. Bevölkerungsentwicklung. Sie ergab, dass das linksrheinische Düsseldorf und Neuss besser an die Arena und den Flughafen angebunden werden sollten. Dabei spielte auch der dortige Bürostandort, zu dem viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus Neuss und Krefeld pendeln, eine wichtige Rolle. Die neue U81-Trasse bietet durch ihre Direktverbindung großes Potential, um einen Wechsel von Auto zu Bahn

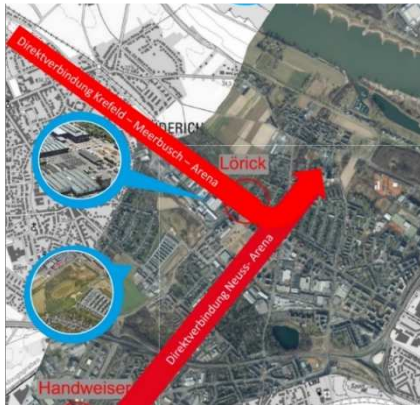
Warum braucht es eine neue U81-Trasse?

Mit dem ersten Bauabschnitt wird der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Düsseldorf, der Entwicklung des Gewerbeparks Airport City sowie der Anbindung der Messe Düsseldorf Rechnung getragen. In der Fortsetzung (2. Bauabschnitt) erhalten die linksrheinischen Siedlungsschwerpunkte in Düsseldorf sowie Krefeld, Meerbusch und Neuss eine schnelle direkte Anbindung an die Düsseldorfer Messe, die Arena, den Flughafen, den Gewerbepark Airport City sowie allgemein an die nördlichen rechtsrheinischen Düsseldorfer Stadtteile mit den zahlreichen Bürostandorten.

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

1b) Das Projekt U81 (2. BA): in den Workshops der Stadt

Aus der Rahmenpräsentation:



(Das in den o.g. Zielvorstellungen genannten linksrheinische Düsseldorf kommt nicht mehr vor.)

Quelle: https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_16.04.2021_Werkstatt-Politik-Verwaltung.pdf S. 41

Aus der Bewertungsmethodik:

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Qualität der Verkehrsanlage		
Reisezeit	100 Punkte	kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	75 Punkte	bis zu ca. 1 Minute länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	50 Punkte	bis zu ca. 2 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	25 Punkte	bis zu ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	0 Punkte	mehr als ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser

Beispiel für große Fahrgastpotenziale:

Schnelle und direkte Verbindung zwischen Krefeld, Meerbusch und Neuss zur Arena

Beispiel für mittlere Fahrgastpotenziale:

Mittlere Fahrgastpotenziale aufgrund umwegige Verbindung auf den Relationen Krefeld/Meerbusch – Arena und Neuss - Arena

Quelle: https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_25_06_2021_web_bf.pdf Seite 27

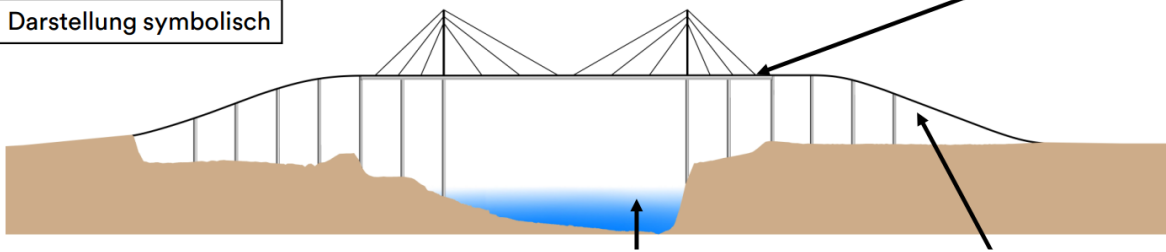
Wo sind die „linksrheinischen Siedlungsschwerpunkte in Düsseldorf“ in der Bewertung geblieben? Sind 3 Minuten Fahrzeitgewinn für die Reisezeit sehr relevant?

2a) Brücke: einzige Brücken-Darstellung der Stadt im Verfahren

Vorstellung Projekt – Geometrische Grundlagen eine Brücke

Darstellung symbolisch

Maximale Brückenhöhe



Nicht sehr anschaulich in der Wirkung auf die Umgebung.

2b) Brücke: Darstellung der Rheinbahn laut Rheinischer Post



Aus dieser Perspektive ziemlich massiv, es ginge auch unauffälliger und nachhaltiger. Der Gehweg oberhalb der Gleise und die seltsamen Pfeiler sind nicht überzeugend.

2c) Brücke: Vom VCD dargestellte Vorbilder



Gestaltung und Umweltwirkungen sind durchaus variabel.

3a) Fahrgastpotenziale: Aus der Eignungsprüfung der Stadt

Varianten 2.1-2.4, **3.1**, 3.2 und 7.3a -
7.7 die über Seestern nach Lörick und
dann weiter zum Handweiser gehen
weisen für Neuss-Arena eine
wesentliche Umwegung auf.

**Daher keine Abschöpfung von
Fahrgastpotenzialen**

Quelle:

https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_16.04.2021_Werkstatt-Politik-Verwaltung.pdf Seite 45

Var. 3.1. wurde nachträglich auf Wunsch des Workshops wieder ins Verfahren genommen.

3b) Fahrgastpotenziale: Aus der späteren Bewertung der Stadt

Fahrgastpotenziale

Veränderung Fahrgastpotenzial

Variante 3.1

**Fazit: Die Fahrgastpotenziale sind
nahezu gleich.**

(bezogen auf die Vorzugsvarianten)

Quelle:

https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_25_06_2021_web_bf.pdf, Seite 34

Der Widerspruch zwischen 3a) und 3b) führt nicht zu einer Neubewertung der oben genannten weiteren Varianten.

4a) Straßenraum: Aus der Eignungsprüfung der Stadt

Bereiche ohne ausreichende Straßenraumbreiten (< 20 Meter)

- Heerdter Lohweg
- Am Seestern / Emanuel-Leutze-Straße

(Beispielseite)

Quelle:

https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_16.04.2021_Werkstatt-Politik-Verwaltung.pdf Seite 49-56

Handweiser (Kevelaerer Str.) wird in diesem Abschnitt gar nicht als Problem genannt.

4b) Straßenraum: Aus der Ratsvorlage (Nov. 21)

5. Knotenpunktlösung Handweiser

Der Verkehrsknoten Handweiser in Heerdt stellt bereits heute einen stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt dar. Die Verkehrsprognosen lassen für die Zukunft weiter steigende Verkehrsmengen in diesem Bereich erwarten. Eine plangleiche Führung der U81/2. Bauabschnitt und des MIV aus der Kevelaerer Straße über den Knotenpunkt Handweiser in die Burgunderstraße würde die Situation weiter wesentlich verschärfen. Zudem ist nicht auszuschließen, dass sich durch die erforderliche Verlegung der MIV-Spuren Konflikte mit einigen bestehenden Wohngebäuden ergeben.

Vor diesem Hintergrund müssen die Situation am Handweiser unter Berücksichtigung der U81 verkehrsplanerisch vertieft untersucht und anschließend sich hieraus ggf. ergebende Maßnahmen wie z. B. ein Straßentunnel geplant werden. Dabei sollen auch die Verlagerungspotenziale vom MIV auf den ÖPNV durch die U81 und daraus resultierende Entlastungseffekte im MIV-Netz mitberücksichtigt werden.

Quelle: <https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/getfile.asp?id=425788&type=do> , Seite 11

Hätte die Trasse über Handweiser ebenso als ungeeignet beurteilt werden müssen? Oder würde umgekehrt die Aussage der Ratsvorlage entsprechend auch für andere Varianten gelten müssen?