

## **Falsches Gleis - Zur Bewertung der U81-Varianten**

Die U81 (2. BA) ist ein wichtiges Stadtbahn-Projekt für die linksrheinische Region um Düsseldorf, die aktuell einzig geplante Rheinquerung per Schiene zwischen Düsseldorf-Oberkassel und Duisburg. Mit gestiegenen politischen Anforderungen an Verkehrswende und Klimaschutz ist das noch wichtiger geworden. Der VCD hat dieses Projekt seit langem begleitet und eigene Ideen vorgestellt. Da Infrastruktur-Projekte „Jahrhundert-Bauwerke“ sind, ist eine optimale Trassenwahl von hoher Bedeutung.

Der methodische Ansatz der Stadt Düsseldorf mit breiter Beteiligung, hoher Transparenz und vielfältigen Fachbeiträgen ist im Grundsatz gut und eine wesentliche Verbesserung gegenüber früheren Planungsprozessen. Die Durchführung ist aber ungenügend, das Ergebnis irreführend.

### **Zusammenfassung**

Die vorgeschaltete Eignungsprüfung zum Ausschluss ungeeigneter Varianten war fehlerhaft. Die pauschale Behauptung, eine Messe-Seestern-Verbindung würde keine Potenziale ausschöpfen, hat sich nach späteren Modellrechnungen als haltlos erwiesen. Die Behauptung, keine der vom VCD vorgeschlagenen Varianten wäre baulich machbar, ist nicht richtig, der Ausschluss der Messe-Seestern-Varianten aus der Bewertungsphase ist demnach grob falsch.

Die anschließende Bewertung gewichtet falsch: Der Nutzen des Projekts hat insgesamt nur ein Gewicht von 20% (in Alternativszenarien max. 25%), der entscheidende Faktor Fahrgastpotentiale darin sogar nur 5%. Belastungen des Umfelds durch die Trasse und Risiken haben dagegen ein übermächtiges Gewicht von 50% (also das 10-fache des Potenzials), die Kosten haben 30%. Wichtige Faktoren wie Netzwirkung, Entlastung im Straßenverkehr, positive Entwicklungsimpulse und erzielbare Einnahmen kommen gar nicht vor.

Kriterien sind zudem zweifelhaft. Beispiele: Auf der Nutzenseite stehen u.a. große Kurvenradien (wen interessiert das?), die Fahrzeit auf einer einzigen Relation (wenige Minuten Unterschied haben dort zu hohe Bedeutung) und ein sinnfreies „man kann umsteigen“. Auf der Umweltseite werden Entlastungen nicht gegengerechnet, aber Zerschneidungseffekte mehrfach berechnet.

Das bedeutet: Varianten mit hohem Fahrgastpotenzial und hoher Netzwirkung hatten gegenüber „ideal“ geraden und problemarmen Trassen abseits möglicher Erschließungsgebiete kaum eine Chance, sofern sie überhaupt bis ins Bewertungsverfahren kamen. Mit Abstand am besten würde in diesem Bewertungsschema folgerichtig die Nullvariante abschneiden, also das Nichtbauen!

Das Ergebnis ist deshalb ebenso vorhersehbar wie falsch. Die beste Bewertungszahl erhält die geradlinige und unsichtbare Tunnelvariante, wobei aber der raumkritische Abschnitt Lörick – Handweiser ausgeblendet wird. Mit einer Bewertung, die die politischen Ziele angemessen abbildet, würden ganz andere Ergebnisse herauskommen, die Messe-Seestern-Linie möglicherweise auf Platz 1 stehen. Die Bewertung sollte auch gar nicht in einer einzigen Zahl zusammengerechnet werden, denn Fahrgastpotenzial, Kosten und Belastungen müssen politisch und qualitativ gegeneinander abgewogen werden.

Der VCD fordert deshalb, eine geeignetere Bewertungsmethodik anzuwenden und die Messe-Seestern-Strecke zusammen mit den anderen Varianten in diesem Rahmen neu zu bewerten.

## Im Einzelnen

### Teil 1 – Varianten und Eignung

Erster Schritt des Verfahrens war die Ideensammlung. **55 Varianten** wurden in einem Bürger(innen)-Workshop auf die virtuelle Karte gekritzelt. Obwohl hinterher die Vorschläge zu Gruppen zusammengefasst wurden, wurde es unübersichtlich. Bereits ausgearbeitete Vorschläge wurde nicht anders behandelt als Spontanideen, wurden also auch nur freihändig auf der virtuellen Karte eingezeichnet. und gingen in der Menge unter. Eine Gelegenheit zur schlüssigen Präsentation einer Alternative gab es nicht – außer indirekt für die offizielle Variante, die seit längerem ausführlich im Internet und in den Medien dargestellt wurde.

Nächster Schritt war die **Eignungsprüfung**. Angesichts der Menge der Vorschläge war es plausibel, offensichtlich ungeeignete Varianten schnell pauschal auszusondern. Teilweise wurden skizzierte Varianten etwas angepasst, eine echte Bearbeitung und Diskussion mit der Chance zur Behebung von ermittelten Problempunkten gab es nicht. Das war eine günstige Gelegenheit, unliebsame, d.h. zur eigenen Planung konkurrenzfähige Alternativen unauffällig zu beseitigen.

Uns hat natürlich besonders die **Beurteilung der Messe-Seestern-Linie** interessiert (entspricht teilw. „Cluster 2“, teilw. „Cluster 7“, aber beides nur bedingt). Nur Verbindungen von Neuss und Krefeld/Meerbusch wurden hier als ergebnisrelevant definiert, Düsseldorfer Potenziale ignoriert.

Beim **Kriterium Reisezeit** wird zur Messe-Seestern-Variante in der Präsentation der Stadt geurteilt: „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“ – Nun, die Varianten 2.1-2.4 gehen überhaupt nicht über Lörick, sondern direkt von der Prinzenallee nach Heerdt, wie die daneben abgebildete Karte deutlich ausweist, diese Verlängerung ist auch für die Varianten 7.3a-7.7 möglich. Letztere entsprechen anscheinend etwa den VCD-Varianten, aber mit nicht so geradliniger Rheinquerung und eben ohne die Heerdtter Spange. Die hatten wir als eigenständigen Abschnitt vorgeschlagen, damit geprüft werden kann, ob dieses Verbindungsstück überhaupt ausreichendes Potenzial hat. Warum dieser Abschnitt (der nicht wie 2.1 – 2.4. zur Brücke am Lohweg gehen soll, sondern unter dem Heerdtter Dreieck durch, ähnlich den Varianten aus 10.) nicht in die Darstellung der Varianten aufgenommen wurde, können wir nicht nachvollziehen. Es werden jedenfalls durch eine Messe-Seestern-Relation andere mindestens gleichwertige Potenziale im Vergleich mit den bevorzugten Varianten aktiviert, wie später die Modellrechnung für die in diesem Punkt ähnliche Variante 3.1. zweifellos nachweist. Oberkassel, Heerdt, Seestern und Messe Süd bekommen neue Verbindungen, Neuss, Lörick sowie Meerbusch / Krefeld bleiben direkt angebunden. **Die o.g. pauschale Bewertungsaussage fehlender Potenziale ist also grob falsch.** Ein diesbezüglicher Hinweis an Stadt und Rheinbahn wurde nicht beantwortet.

Als weitere kritische Größe wird die **bauliche Machbarkeit** untersucht. Als Standard wird eine Straßenbreite von 23,50m mit beidseitigem Rad- und Gehweg gesetzt. Das gilt vielleicht für Durchgangsstraßen wie die Böhlerstr., in Erschließungs-Straßen ohne Durchgangsverkehr wie der E.-Leutze-Str. sind bei intelligenter Planung geringere Breiten möglich, z.B. mit nur einseitigen Rad- u. Fußweg oder mit der Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrende bei Tempo 30. Insofern ist die angeblich fehlende Machbarkeit der Messe-Seestern-Linie an dieser Stelle eine Fehleinschätzung, zudem wurden von uns auch alternative Trassenführungen, etwa über die Straße Am Seestern vorgeschlagen. An der Prinzenallee soll die Trasse unterhalb der B7-Brücke über den heutigen Parkplatz geführt werden, die Straßenbreite ist dort irrelevant, weiter südlich bis unter das Heerdtter Dreieck gibt es auch keine unlösbaren Raumprobleme.

Weitere bauliche Kriterien: Kurvenradien sehen wir nicht als entscheidende Größe für innerstädtische Trassen an, schon gar nicht unmittelbar vor oder nach Haltestellen, eine geradlinige Brückenlösung ist für die Messe-Seestern-Linie durchaus geplant.

**Die fehlende bauliche Machbarkeit als Argument gegen die Messe-Seestern-Linie ist also nach unserer Einschätzung unzutreffend bzw. die verbleibenden Probleme sind lösbar.**

Das Raumproblem der städtischen Variante auf der Kevelaerer Str. wird nicht aufgeführt. Die Breite ist dort natürlich größer ist im präsentierten Regelquerschnitt, aber es wird übersehen, dass auf dieser Hauptverkehrsstraße 2 Kfz-Fahrs Spuren pro Richtung plus Abbiegespur vorhanden sind. (Es wird über den Abriss von Häusern nachgedacht.) Auf der Böhlerstr. wird es zwischen Hansaallee und Krefelder Str. auch knapp, die Straße rückt nahe an die Gebäude. Andererseits wird wie gesagt bei der Prinzenallee vergessen, dass unter der B7-Brücke ein großer Parkplatz ist, der zusätzlichen Raum bietet. Übrigens werden die kritischen Straßen auch später in der Bewertung kaum berücksichtigt, weil angenommen wird, dass der Abschnitt Lörick – Handweiser von allen verbliebenen Varianten genutzt wird, im Vergleich also keinen Unterschied macht.

Der VCD hatte als Antwort auf die angeblich problematischen Abschnitte am 18.5. eine leicht verbesserte Darstellung übermittelt, die für die Bewertungsphase trotzdem nicht mehr berücksichtigt wurde. Wasserschutz zonen I und II werden in der neuen Vorzugs-Variante nicht mehr durchfahren, wie dies in der bisherigen Zweitvariante schon vorgeschlagen wurde, die Brücke ist nochmal genauer als geradlinige Querung dargestellt.

Unsere Alternativideen waren der Stadt grundsätzlich seit mehr als 10 Jahren bekannt. Es wäre angemessen gewesen, viel früher über mögliche kritische Stellen konstruktiv zu sprechen, um Gelegenheit zu einer u.U. nötigen Überarbeitung von Trassenelementen zu haben, anstatt dass Kritikpunkte kurzfristig aus dem Hut gezogen werden. Das wäre dem gemeinsamen Interesse an einer insgesamt optimalen Lösung förderlich gewesen.

Am Rande: In der Karte zu Umweltbelangen sind auf linksrheinischen Deichen schützenswerte Alleeen eingezeichnet, die die Stadt Düsseldorf bereits vor einiger Zeit abgeholzt hat.

**Fazit:** die negative Beurteilung der Eignung der Messe-Seestern-Linie ist jedenfalls falsch.

Mit der schnellen Feststellung der angeblichen Nichteignung wurde die „gefährliche“ Messe-Seestern-Linie des VCD schon vor der eigentlichen Bewertung aus dem Verfahren gekippt. Auch die Heerdter Spange (Prinzenallee – Heerdter Krankenhaus) wurde anscheinend nicht beachtet. Auf Betreiben von Workshop-Teilnehmern wurde die Variante 3.1 zusätzlich in das Verfahren hineingenommen, die zwar eine Messe-Seestern-Verbindung darstellt, die aber mit einem teuren Tunnel, ohne Anbindung von Messe Süd und einem kolossalen Umweg über Lörick in Richtung Neuss viel schlechter als die VCD-Variante ist. Immerhin kam damit eine Messe-Seestern-Relation in die Potenzialermittlung.

## Teil 2a – Bewertungsverfahren - Nutzen

Im dritten Schritt wurde die Nutzwertanalyse als Bewertungsmethode eingeführt. Auf methodische Probleme dieses Verfahrens wird allerdings nicht eingegangen. Mit den Gewichtungsfaktoren wird das Ergebnis sehr stark vorbestimmt. Nicht-Summierbares sollte deshalb nicht zu einer einzigen Zahl addiert werden, ansonsten gibt es unsinnige Kompensationseffekte, z.B. würde ein Fahrgastpotenzial von Null durch etwas weniger Zerschneidungswirkung ausgeglichen. Die Nutzen-, Kosten- und Umwelt-Themen müssen am Ende politisch abgewogen werden.

Die von der Stadt vorgeschlagene **Gewichtung der Bereiche** entspricht u.E. nicht den politischen Zielen. Der Nutzen des Projekts hat insgesamt überhaupt nur ein Gewicht von 20% (in den Alternativszenarien max. 25%), der entscheidende Faktor Fahrgastpotenziale darin sogar nur 5% (25% von 20%, d.h. ein Zwanzigstel der Gesamt-Bewertung!). Belastungen und Risiken durch die Trasse haben dagegen ein übermächtiges Gewicht von 50% (also das 10-fache des Potenzials), die Kosten von 30% kommen als Last noch hinzu. Das bedeutet: es ist kaum möglich, dass größere positive verkehrliche Effekte, die aber etwas mehr negative Auswirkungen auf das Umfeld haben, die Gesamt-Bewertung positiv beeinflussen.

Auf der Nutzenseite sind die ausgewählten einzelnen **Kriterien** zudem seltsam. Das Fahrgastpotenzial sollte für Verkehrswende und Klimaschutz der wesentliche Faktor sein, erhält

aber wie gesagt nur ein winziges Gewicht von 5%. Es wird zusätzlich durch andere, zweifelhafte Nutzenkriterien verwässert.

Die „Trassierungsqualität“, also Kurvenradien von mind. 300m, interessiert nur Bauingenieure und sind in innerstädtischen Lagen wenig relevant, der reale Nutzen der Trassierung wird durch andere Kriterien wie Fahrzeit, Fahrgastpotenzial und ggfs. Verschleiß abgedeckt.

Fahrzeit kann ein Kriterium sein, auch wenn das bereits in die Fahrgastpotentiale eingeht. Es kann dann aber nicht nur wie hier um die willkürlich ausgewählte Relation Handweiser - Messe gehen, sondern es muss zumindest um die (mögl. mit Potenzialen gewichtete) Summe der Fahrzeit-Verkürzungen für alle wesentlichen Relationen betrachtet werden. Gerade einmal 3 Minuten mehr Fahrzeit zwischen Handweiser und Messe führen bereits dazu, die Bewertung von 100% auf 0% zu setzen. Die Stadt liefert dazu das Argument, bezogen auf die Minimalfahrzeit von 8 Min. wären 3 Minuten ca. 40%. Das ist formal richtig, aber ganz irreführend: Echte Vergleichsgröße sind natürlich Gesamtreisezeiten inkl. Umstiegen und Wartezeiten, da sind 3 Minuten kaum relevant. Und der Streckenabschnitt Lörick – Handweiser ist in Bezug auf die wesentlichen weiteren, die Reisezeit bestimmenden Faktoren wie Taktdichte (nur alle 20 Min.) und Direktverbindungen (zur Düsseldorfer Innenstadt nur mit Umstieg) ziemlich schwach.

Warum von der Stadt eine schnelle Verbindung zwischen Handweiser und Messe als die einzig relevante Zielgröße der Zeit (mit gleichem Gewicht wie das gesamte Fahrgastpotenzial!) gesetzt wird, bleibt ein Rätsel. Weder sind auf der peripheren Strecke Handweiser - Lörick, die alle linksrheinischen Großziele links liegen lässt, besonders große Fahrgastmengen zu erwarten noch hat die Strecke große Erschließungsfunktion. Zwischen Neuss und Düsseldorf gibt es auch schon Schienenverbindungen, mit der S11 sogar direkt bis zum Flughafen.

Aus unserer (Fahrgast-)Sicht ist die reine Fahrzeit zweitrangig. Wichtiger sind Direktverbindungen, Takte und Wege zur Haltestelle. Wer komfortabel sitzt und z.B. das Smartphone nutzt, also ausreichendes Platzangebot und Mobilfunkempfang vorfindet, dem kommt es auf einige Minuten mehr Fahrzeit nicht an. Lästig und damit echte Nutzungswiderstände sind dagegen Umsteigen (mit zusätzlichen Anschlussrisiken), lange Wartezeiten bis zur nächsten Abfahrt und lange Wege zur Haltestelle. Diese Zeiten werden zumindest doppelt so negativ bewertet wie die Fahrzeit. Die Strecke nach Krefeld liegt peripher zu den Ortszentren der Meerbuscher Stadtteile, es ist also dort ein zusätzlicher Weg zur Stadtbahn-Haltestelle nötig. Auch zwischen Handweiser und Lörick liegt die U81 nur peripher zu Büberich und Heerdt, und sie hat hier nur einen 20-Minuten-Takt (mehr ist wohl wirtschaftlich nicht tragbar) sowie den Zwang zum Umsteigen in Lörick, wenn man in die Düsseldorfer Innenstadt will. Das ist nicht besonders attraktiv. Für Meerbusch wären deshalb zentral geführte Schnellbus-Verbindungen als Ergänzung wichtig.

Ein weiteres eingeführtes Nutzen-Kriterium lautet „alle sinnvollen Umsteigerelationen sind gegeben (insbesondere Krefeld - Handweiser und Belsenplatz – Arena)“. Das ist ziemlich sinnfrei, Umsteigen ist in einem Netz fast immer möglich. (Nur bei einer langen Tunnellösung müsste eine zusätzliche Verknüpfungs-Station eingeplant werden.) Wie gesagt wäre die Menge der Direktverbindungen das geeignetere Kriterium.

Wesentliche **Nutzenfaktoren fehlen** ganz: die (zusätzliche) Erschließung von Wohn- und Bürogebieten, neue Direktverbindungen, die Netzwirkung, d.h. die Entlastung anderer Netzabschnitte und die Option von Alternativrouten bei Störungen. Ausgerechnet die Bedeutung des Projekts für Düsseldorf wird damit fast völlig ignoriert.

Fazit: die Nutzenbewertung wurde so zurechtgeschneidert, dass die städtische Stadtrand-Variante vorne liegt.

Die Qualität der **Modellrechnungen** können wir aktuell nicht beurteilen, sie beziehen sich meist v.a. auf regelmäßige Berufs- und Ausbildungsverkehre. Wichtig für die Beurteilung wären im Fall der U81 auch die Wirkungen auf große temporäre Veranstaltungsverkehre zu Messe und Arena. Für eine quantitative Analyse dieses Szenarios dürften die verfügbaren Daten nicht ausreichen, außerdem sind die Verkehrsbeziehungen von Event zu Event sehr unterschiedlich, so dass nur

pauschal eine möglichst starke Netz Wirkung (viele Direktverbindungen, Lastverteilung auf mehrere Strecken) als positiv angesehen werden kann.

Unklar bleibt auch, nach welchen Prämissen die **Parameter für die Modellrechnung** definiert werden. Werden dort allgemeine Preissignale (Kraftstoff-, Park-, Ticket-Preise), Maßnahmen der Verkehrssteuerung oder wirksames Mobilitäts-Management (Parkraum-Management, Jobtickets etc.) für große Standorte wie Seestern vorausgesetzt? Welcher Modal Split wird angenommen? Außerdem müssen Taktzeiten und Umstiege als wichtige Faktoren (für die Gesamtreisezeit) berücksichtigt werden, es muss also ein Linien- und Betriebskonzept zugrunde liegen.

Die Modellrechnungen zeigen: die prognostizierten Fahrten über den Rhein sind bei der Strecke am Stadtrand etwa genauso groß wie bei der Seestern-Variante 3.1, wobei diese im Gegensatz zu unserer Variante keine Direktfahrten von Heerdt und Oberkassel enthält und weder Alt-Lörick noch Messe Süd anbindet. Hierdurch wird das Urteil fehlender Potenziale bei einer Messe-Seestern-Variante klar widerlegt. (Achtung, es handelt sich hier nur um Differenzen, die Fahrgastzahl ist bei vorhandenen Strecken natürlich höher: für Heerdt und Lörick heute ca. 12.000 am Werktag.) Auf dem Abschnitt Handweiser – Lörick wird anscheinend generell wenig Quell-/Zielverkehr erwartet. Bemerkenswert ist, dass in dieser Rechnung die Seestern-Variante 3.1 kaum mehr Entlastung für Oberkassel bringen soll als die Strecke am Stadtrand. Mit der von uns favorisierten Messe-Seestern-Linie sollte eine viel höhere positive Netz-Wirkung möglich sein.

## Teil 2b – Bewertungsverfahren – Umweltwirkungen und Kosten

Grundsätzlich ist anzumerken, dass im Bereich von Umwelt und Umfeld so gut wie keine **positiven Wirkungen** berücksichtigt werden, für die das Projekt ja geplant wird, also die (möglichst große) globale Entlastung des Straßenverkehrs und Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, aber auch keine positiven stadträumlichen Wirkungen. Es geht nur um negative lokale Belastungen durch neue Trassen, und das wie gesagt mit insgesamt sehr hoher Gewichtung.

Zu den **Umwelt- bzw. Umfeldwirkungen** können auch städtebauliche und freiräumliche Wirkungen, Eingriffe in Grundstücke und Risiken gezählt werden. Zusammen sind das 50%, also die Hälfte der Gesamtbewertung, mit den Kosten zusammen betreffen 80% die Lasten des Projekts.

Da ja nur noch Trassen mit dem Abschnitt Lörick – Handweiser betrachtet werden, können praktischerweise im Vergleich der Varianten die Platz- und Lärm-Probleme in den Wohngebieten an der Böhlerstr. und am Handweiser weitgehend ignoriert werden.

Der Schutz von Wohngebieten wird generell vergleichsweise wenig berücksichtigt, direkt nur mit 2% Gewicht, daneben allerdings noch indirekt über Eingriff in Grundstücke und Klagerisiken. Die U81-Variante der Stadt führt an vielen Stellen nahe an der Wohnbebauung vorbei.

**Umweltbelastungen** durch Zerschneidungs- und Versiegelungswirkung gehen vielfach in die Bewertung: im Feld Umwelt bei den Unterkriterien Schutzgut Tiere/Pflanzen/Vielfalt, Fläche/Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft, aber auch in anderen Bereichen bei der Integration in Freiräume und beim Eingriff in Grundstücke. Zu berücksichtigen wäre in der Gewichtung, dass eine Bahnstrecke die Landschaft erheblich weniger versiegelt und zerschneidet als eine Straße. Globale Luft-/Klimawirkungen durch Verkehrs-Entlastung im Verkehr (Nettoeffekte) werden andererseits gar nicht berücksichtigt.

„Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume“ und „Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale“ werden sehr stark gewichtet mit 15% (also schon das Dreifache der Fahrgastpotenziale), wobei der Unterschied zwischen beiden Kriterien unklar ist. Bewertet werden anscheinend auch hier nur negative Wirkungen. An positive Effekte wie die Entwicklung eines Stadtteilzentrums rund um eine neue Haltestelle Seestern Mitte oder eine vorgezogene Erschließung der geplanten neuen Baugebiete an der Oberlöricker Str. durch die neue Station Lörick Bad, wie sie die Messe-Seestern-Linie bieten würde, wird gar nicht gedacht.

Viele meinen, mit einer **Tunnellösung** verschwinden viele Probleme unter der Erde. Tatsächlich ist der Bau teuer und langwierig und durchaus belastend, auch in der CO<sub>2</sub>-Bilanz. Grundwasserströme werden beeinträchtigt, eine Fuß-/Radwegverbindung über den Rhein und zusätzliche Halte sind kaum möglich.

Zur Bewertung der Kosten -**Betriebskosten**: Der Fahrzeugbedarf liegt nicht nur an der Reisezeit, sondern auch an der Linien- und Umlaufbildung. Den Betriebskosten müssen zudem zusätzliche Einnahmen gegenübergestellt werden. Die heutige Stichstrecke zum Seestern ist betrieblich ungünstig und wird deshalb außerhalb der Spitze nur alle 20 Minuten und in Schwachzeiten gar nicht bedient. Das würde sich mit der Messe-Seestern-Linie stark ändern, alle Streckenäste könnten dort wirtschaftlich im 10-Minuten-Takt gefahren werden.

### Teil 3 – Bewertung der verbliebenen Varianten

Im letzten Schritt werden die verbliebenen Varianten innerhalb der beschriebenen Methodik bewertet. Das kommt zu dem nicht überraschenden Ergebnis, dass die direkte unterirdische Strecke fernab aller Erschließungsgebiete den höchsten Wert erhält. Die von der Stadt präferierte Trassenführung wurde durch die geringe Gewichtung des Nutzens und das Ausblenden der Netzwerke sowie die hohe Gewichtung der Oberflächen-Belastungen durch die Strecke maximal bevorzugt, allerdings wurde die Belastung so stark gewichtet, dass die vermutlich eigentlich gewollte Brückenlösung nur auf den 2. Platz kam.

Das bedeutet doch in letzter Konsequenz .. – ja tatsächlich: die **Nullvariante**, also kein Bau, würde in diesem Bewertungsschema alle Bauvarianten um Längen schlagen! (Überschlägig: 30% Nutzen mit Wert 0%, aber 80% an Belastungen und Kosten mit dem günstigsten Wert von 100% – das ergibt einen Punktwert von 80.) Ist die totale Negativbewertung neuer Strecken politisch gewollt?

Da die betrachteten **Alternativ-Szenarien** in der Sensitivitätsanalyse das Gewicht der Nutzen kaum verändern (von 20% auf max. 25%, in den meisten Alternativen sogar reduziert), bleibt dort auch das Ergebnis fast unverändert. Ein Beleg für die Güte der Methodik sind diese eng begrenzten Alternativszenarien nicht. Eine merkliche Erhöhung des Gewichts der Potenziale würde dagegen zu ganz anderen Ergebnissen führen, s. unten.

Viele der in diesem Papier genannten Kritikpunkte wurden der Stadt, der Rheinbahn und der Politik während des Bewertungsprozesse übermittelt, ohne Reaktion.

### Warum engagiert sich der VCD für die Messe-Seestern-Linie?

Wenn sich in einem korrekten Bewertungsverfahren mit Potenzialberechnung herausstellt, dass der VCD-Ansatz nicht der beste ist, würden wir das akzeptieren, bisher gab es diese Chance aber nicht. Wir gehen weiterhin davon aus, dass unser Vorschlag viele Vorteile hat. Die Idee der Messe-Seestern-Linie: der Ausgangspunkt Messe Nord wird über Messe Süd mit der Stichstrecke im großen Bürogebiet Seestern / Prinzenallee verbunden, weiter geht es dann unter dem Heerdt Dreieck hindurch nach Heerdt. Diese Variante ist machbar und hat hohe Netzwerke.

In unserer **Kurzvorstellung** (Anhang) und Präsentation (Anlage bzw. Link unten) wird das Konzept im Detail dargestellt. Hier die wichtigsten **Vorteile** in Stichpunkten:

- Es gibt mehr Direktverbindungen für das Seesterngebiet, für Heerdt und Oberkassel, aber auch für Neuss und Krefeld /Meerbusch sowie Messe / Arena (umsteigefreie Verbindungen sind ein zentrales Qualitätskriterium, häufig wichtiger als Fahrzeit). Gerade diese wertvolle Netzwerke hätte durch die Potenzialberechnung untersucht werden können und sollen.
- Es gibt eine zweite unabhängige Zufahrt zu Messe und Arena, wichtig für die Betriebssicherheit und Kapazität bei größeren Veranstaltungen. Auf die teure U80-Schleife kann verzichtet werden (ein zusätzlicher Nutzen), die Anbindung von Messe Süd ist bereits erreicht.

- Die künftig durch neue Baugebiete entlang der U76 noch stärker belastete Strecke durch Oberkassel wird maximal entlastet, indem das nördliche rechtsrheinische Düsseldorf aus vielen linksrheinischen Gebieten direkt erreicht werden kann.
- Auf allen Abschnitten kann ein attraktiver 10-Minuten-Takt wirtschaftlich angeboten werden.
- Die Messe-Seestern-Linie hält weitgehend Abstand zu Wohngebieten und schlägt eine attraktive und nachhaltige Brückenlösung vor, die für Landschaft wie Anwohner keine Belastung, sondern im Gegenteil eine Aufwertung bedeutet.

Wir haben unsere Variante mit einer besser gewichteten **Bewertung** im Rahmen der städtischen Methodik überschlägig durchgerechnet, wobei natürlich eine konkrete Verkehrsmodellrechnung nicht möglich war. Unser Bewertungsansatz:

40% Verkehrsnutzen (dav. 30% Fahrgast-Potenzial, 5% Netzwirkung, 5% Rad/Fuß-Verbindung),  
5% städtebauliche Wirkungen (auch positive Erschließung),  
15% Umweltwirkungen (auch positive Ausgleiche und Entlastungen),  
30% Kosten (abzüglich Einnahmen), 5% Risiken.

Mit geschätzten Werten, die noch zu prüfen wären, liegt die Messe-Seestern-Linie dann vor der Löricker Brückenlösung, der Tunnel kommt nur noch auf den 3. Platz.

Wir sind gerne bereit, unsere Kritik am Bewertungsverfahren zur Diskussion zu stellen und die neue Bewertung der Messe-Seestern-Linie gemeinsam zu überprüfen.

## Der VCD fordert eine konsensfähige Bewertung

- Kriterien sind im Sinn der o.g. Kritik neu zu definieren, einige wegzulassen, einige zu ergänzen.
- Die Gewichtung wird neu politisch definiert, mit mehr Gewicht für die Verkehrswirkung, wobei aber Nutzen, Umweltwirkung und Kosten auch qualitativ zu vergleichen sind.
- Alle bisher berechneten Varianten und die Messe-Seestern-Strecke (in einer zwischen Stadt und VCD abgestimmten Variante) sollen in dem verbesserten Verfahren neu bewertet werden.

Für Gespräche zu diesen Punkten und zu unserer Analyse stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Iko Tönjes

Sprecher des VCD Düsseldorf

### Quellen / Links:

Messe-Seestern-Konzept des VCD:

[https://nrw.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/NRW/Verbaende/Duesseldorf-Mettmann-Neuss/VCDDuesseldorf\\_2021/VCD - Messe-Seestern-Linie 18-05-21.pdf](https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Duesseldorf-Mettmann-Neuss/VCDDuesseldorf_2021/VCD_-_Messe-Seestern-Linie_18-05-21.pdf)

Bürgerdialog - Gesamtseite: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mit-bus-und-bahn/stadtbahnstrecke-u81/2-ba-rheinquerung/buergerdialog.html>

Bürgerdialog Präsentation 1 – Varianten und Eignungsprüfung:

[https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt\\_Politik\\_Verwaltung/Rahmenpraesentation\\_16.04.2021\\_Werkstatt-Politik-Verwaltung.pdf](https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_16.04.2021_Werkstatt-Politik-Verwaltung.pdf)

Bürgerdialog 2 – Bewertungsverfahren:

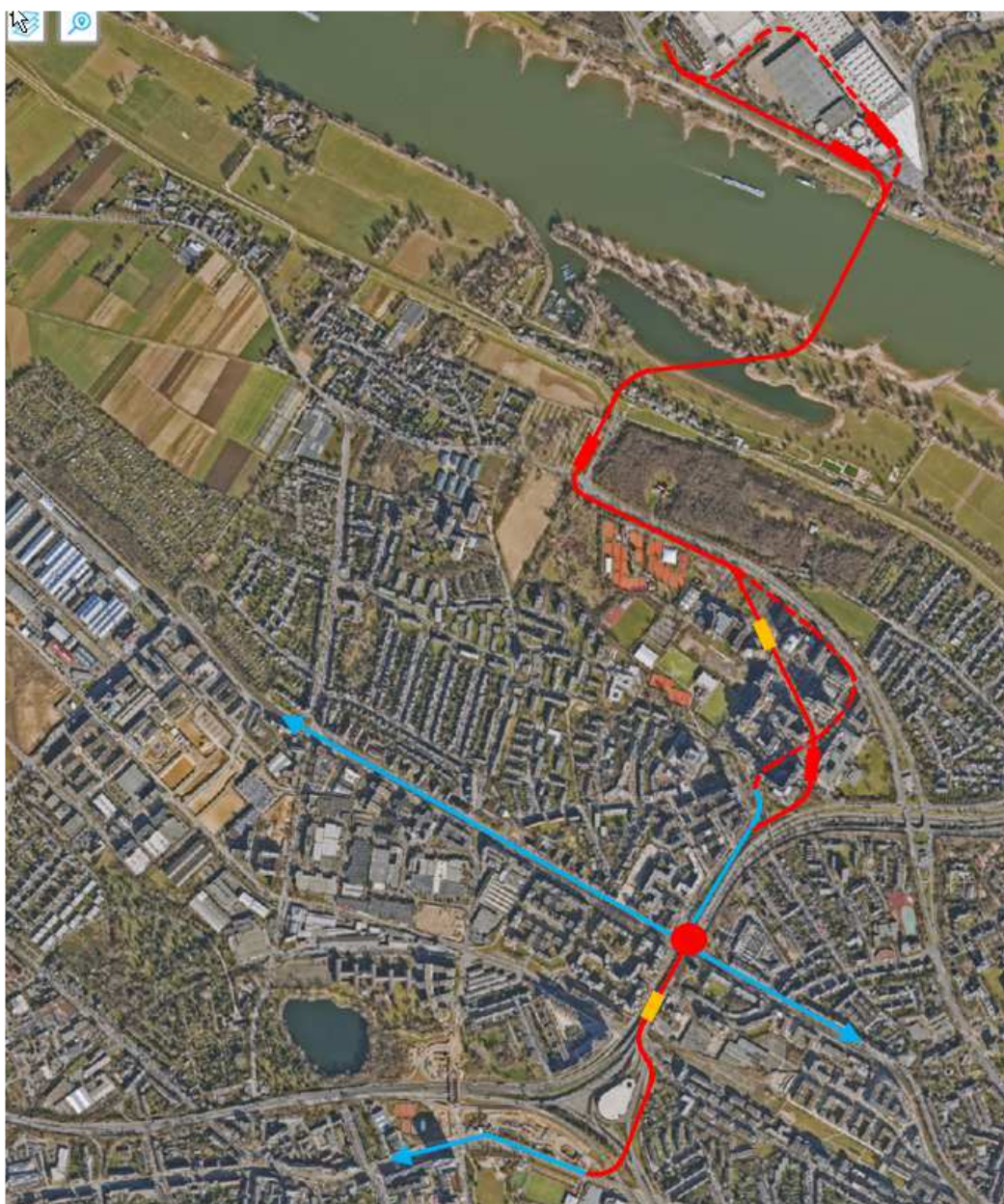
[https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt\\_Politik\\_Verwaltung/Rahmenpraesentation\\_21\\_05\\_2021\\_web\\_bf.pdf](https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_21_05_2021_web_bf.pdf)

Bürgerdialog 3 – Bewertung:

[https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt\\_Politik\\_Verwaltung/Rahmenpraesentation\\_25\\_06\\_2021\\_web\\_bf.pdf](https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/u81/Buergerbeteiligung/Werkstatt_Politik_Verwaltung/Rahmenpraesentation_25_06_2021_web_bf.pdf)

## Anhang: Messe-Seestern-Vorschlag des VCD in Kürze

Welche **Trasse** schlägt der VCD aktuell vor? Die Strecke führt in Hochlage von Messe Nord nach Messe Süd und dort direkt über den Rhein, an die Rheinbrücke schließt sich dabei eine Vorlandbrücke westlich des Löricker Freibads an, weiter geht es am Rand des Strandbad-Parkplatzes (Haltestelle Lörick Bad) und dann neben der Oberlöricker Str. bis ins Bürogebiet Seestern. Dort kann evtl. die Emanuel-Leutze-Str. für die zentrale Erschließung genutzt werden, die Haltestelle Seestern Mitte wird zum neuen Quartiersplatz entwickelt, dann schließt die Strecke an die vorhandene Strecke der U77 an. An der H. Prinzenallee mitten im verdichteten Bürogebiet entsteht ein hochwertiger Verknüpfungspunkt. Varianten der Trassenführung zur Lösung lokaler Problempunkte sind an vielen Stellen möglich: an der Messe, am Seestern, bei der Rheinquerung. Von der Prinzenallee soll eine Querspange unter dem Heerdter Dreieck hindurch direkt nach Heerdt führen. Genaueres finden Sie in der Präsentation in der Anlage.



blau = Bestandsstrecken, rot = Messe-Seestern-Linie,  
gestrichelt = Trassenvarianten, orange = optionale Halte



Die linksrheinische Vorland-**Brücke** soll modellhaft umweltfreundlich werden, in enger Kooperation mit den Behörden und Naturschutzverbänden: Versiegelung und Zerschneidung gibt es bei einer schmalen Bahnbrücke oberhalb des Geländeneiveaus ohnehin so gut wie nicht, die Brücke wird mit einem Gestaltungswettbewerb hochwertig ausgeführt und z.B. voll begrünt. Im Gegensatz zu einer Straßenbrücke gibt es keinen Dauerlärm, Wohngebiete sind weit entfernt, und es braucht in der Nacht keine Dauerbeleuchtung. Eine ökologische Aufwertung des heute vernachlässigten Bereichs rund um das Freibad und auf den Deichen (deichgeeignete Kleinbäume) soll das Konzept ergänzen. So hat die oberirdische Lösung kaum Umweltbelastungen, vielleicht müssen sich aber die Menschen vor Ort erst an diese Projektidee gewöhnen. Die Brücke soll für Landschaft und Menschen eine Aufwertung und keine Belastung bringen.

Einen **Tunnel** möchten wir nicht: viel zu teuer und langwierig, keine Rad-/Fußverbindung, hohe CO<sub>2</sub>-Belastung, mögliche Probleme mit Grundwasserströmen und Bodensenkungen.

Das **Linienkonzept**: Die U77 wird über den Rhein und die Messe bis zum Flughafen verlängert. Im Gegenzug wird die U78 (wie bei der städtischen Planung) über den Rhein bis Meerbusch / Krefeld geführt. Die U81 fährt ab Handweiser parallel zur U75 bis Heerdt und dann über Prinzenallee und Seestern ebenfalls zur Messe, sofern dafür ausreichendes Potenzial ist. Die U75 kann evtl. auch über die Prinzenallee fahren und den Engpass Belsenstraße umgehen. U78 und U81 werden linksrheinisch als Schnell-Linien mit wenigen Halten konzipiert, um die Fahrzeit zu verkürzen. Ergänzt wird das Angebot durch mehrere Schnellbuslinien, die die Ortsteilzentren in Buderich, Osterath etc. mit Zielen in Düsseldorf direkt verbinden.

## Vorteile

Was sind die **Vorteile** dieser Lösung im Vergleich mit der Verbindung Handweiser – Lörick – Messe? Es gibt viel mehr Direktverbindungen von Neuss und Meerbusch, aber auch von Heerdt, Lörick, Oberkassel zu Messe und Flughafen, aber auch zu den großen Büroschwerpunkten Seestern, Vodafone, Prinzenallee, Hansaallee. Luegallee und Innenstadtstrecken werden optimal entlastet, weil sich die Rheinquerung am Seestern für mehr Menschen aus dem Links- wie dem Rechtsrheinischen lohnt. Alle Streckenabschnitte haben mindestens einen 10-Minuten-Takt, manchmal sogar noch mehr. Messe und Arena bekommen eine zweite unabhängige Zufahrt von der Innenstadt über den Seestern, das schafft die nötige Betriebssicherheit und erhöht die Kapazität und reduziert damit die Wartezeiten bei Großveranstaltungen merklich. Manche Direktverbindungen dauern zwar etwas länger als bei der U81-Planung am Stadtrand, das sind aber keine „Umwege“, sondern sinnvolle Erschließungen. Große Fahrgastpotenziale werden so ausgeschöpft. Wesentliche Umweltprobleme sehen wir nicht, die Trasse hält zudem weitgehend Abstand zu Wohngebieten.

Die Messe-Seestern-Linie hat also merkliche verkehrliche Vorteile sowohl für Düsseldorf wie für die Region, größere Fahrgastpotenziale werden erreicht.

Auf die **U80**, die keine Erschließungswirkung hat und auch die Kapazität zwischen Messe und Innenstadt nicht erhöht, da sie ab Kaiserswerther Straße zur Innenstadt die alte Trasse nutzt, kann verzichtet werden. Messe Süd ist über den Rhein angebunden und eine große Schleife über das Linksrheinische geschaffen. Bei der U80 müsste bekanntlich die Stadt Düsseldorf die vollen Mehrkosten einer Tunnellösung tragen. Sowohl im Bau wie im Betrieb werden also mit der Messe-Seestern-Linie voraussichtlich erhebliche Kosten eingespart.