

Fragen und Antworten aus dem Auftaktforum am 23. Mai 2023 im Rahmen des U80-Bürgerdialogs

Thema	Antwort
Fragen zum Planungshintergrund	
Warum heißt das Projekt "U80"?	Das Projekt wurde U80 genannt, da dies - nach heutigem Stand - die Linienbezeichnung für die hier verkehrende Stadtbahn sein soll.
Wann wird die U80 einsatzbereit sein und wie sieht der Prozess bis dahin aus?	Wir gehen bei solchen Stadtbahnprojekten von einer Zeitspanne von 12-15 Jahren bis zur Inbetriebnahme aus. Im Anschluss an den Bürgerdialog wird eine politische Vorlage für die Weiterführung der Planung gemäß dem Ergebnis aus dem Bürgerdialog erarbeitet, daraufhin kann die Planung aufgenommen werden.
Warum wurden die Planungen der Vergangenheit nicht umgesetzt?	Die Planung aus 2010 wurde zugunsten des 1. Bauabschnitts der U81 (Freiligrathplatz - Flughafen Terminal) zurückgestellt.
Gibt es Machbarkeitsstudien zum Projekt und wann werden diese vorgestellt?	Es wurden Machbarkeitsuntersuchungen zu den verschiedenen Trassenvarianten erarbeitet. Diese werden in den Planungswerkstätten vorgestellt.
Wie ist die Kostenschätzung, wie wird das Projekt finanziert und welchen Einfluss hat dies auf andere städtische und Rheinbahn-Projekte?	Hierzu kann leider zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden. Dies ist auch abhängig vom Ergebnis des Bürgerdialoges.
Fragen zum Einfluss der U80 auf andere Projekte	
Welche Folgen haben die Umbaumaßnahmen für den Verkehr auf der Strecke?	Der mit dem Projekt U80 verbundene Streckenausbau im Bereich der Kaiserswerther Straße verfolgt das Ziel deutlich verringerter Störeinflüsse auf den Betrieb der dort verkehrenden Stadtbahnlinien, auch der U79. Durch die weniger störanfällige Streckenführung und höhere Fahrgeschwindigkeiten sollen kürzere Reisezeiten und eine bessere Pünktlichkeit erreicht werden. Der dafür erforderliche Straßenumbau soll aber auch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr mit sich bringen und die Erreichbarkeit mit dem Kfz. soll gewährleistet bleiben.
Hat die Rheinbahn genug Züge für die zusätzliche Linie?	Aus heutiger Sicht werden für das geplante Linien- und Betriebskonzept der Stadtbahnen im Düsseldorfer Norden zum Zeitpunkt einer möglichen Umsetzung ausreichende Fahrzeugkapazitäten zur Verfügung stehen.
In welchem Takt sollen die Linien (U78/79/80/81) in Zukunft fahren?	Das bislang geplante Betriebskonzept sieht vor, die Linie U79 wie bisher im 10'-Takt und die Linien U78, U80 und U81 jeweils im 20'-Takt zu betreiben; an Veranstaltungstagen in Messe oder Arena sind Einsatzfahrten (E-Wagen) geplant. Vor dem Hintergrund der grundsätzlich gewünschten Verlagerung von Verkehr auf den umweltfreundlichen ÖPNV wird eine Weiterentwicklung des <u>bisherigen Betriebskonzepts geprüft</u> .
Wie wird mit dem erhöhten Bahnverkehr am Nadelöhr Freiligrathplatz umgegangen?	Da ein Großteil der Bahnen im Veranstaltungsverkehr zwischen Reeser Platz und Messe/Arena die neue Strecke nutzen kann, wird eine deutliche Entlastung des verkehrlich stark belasteten Knotenpunkts Freiligrathplatz erreicht und dadurch die <u>Pünktlichkeit und Betriebsstabilität deutlich verbessert</u> .
Welchen Einfluss hat die Planung der U80 auf die U79?	Der mit dem Projekt U80 verbundene Streckenausbau im Bereich der Kaiserswerther Straße verfolgt das Ziel deutlich verringerter Störeinflüsse auf den Betrieb der dort verkehrenden Stadtbahnlinien, auch der U79. Durch die weniger störanfällige Streckenführung und höhere Fahrgeschwindigkeiten sollen kürzere Reisezeiten und eine bessere Pünktlichkeit erreicht werden. Durch Führung der Linie U80 über Messe/Arena kann diese im Veranstaltungsverkehr einen wesentlichen Anteil der zusätzlichen Nachfrage übernehmen. Dadurch sind weniger Einsatzfahrten (E-Wagen) erforderlich, so dass trotz beschränkter Streckenkapazität mehr Fahrplantrassen für potenzielle Taktverdichtungen z. B. auf der Linie U79 auch während Großveranstaltungen zur Verfügung stehen.
Welchen Einfluss hat die Planung der U80 auf die U81?	Durch Führung der Linie U80 von Düsseldorf Hbf über Messe/Arena bis zum Flughafen Terminal wird das Angebot der zukünftigen Linie U81 zwischen Messe/Arena und Flughafen ergänzt und dort ein attraktives, dichtes Angebot sichergestellt.
Welchen Einfluss hat die Planung der Theodor-Heuss-Brücke auf die U80?	Die Planung der beiden Projekte kann weitestgehend voneinander unabhängig verlaufen.
Welchen Einfluss hat die Planung der U80 auf ein mögliches Bahndepot im Norden Düsseldorfs?	Die Abhängigkeiten zu einem möglichen Betriebshof-Standort sind noch nicht bekannt. Dies ist ggf. in der weiteren Planung zu berücksichtigen.
Welchen Einfluss hat die Planung der U80 auf den SkyTrain?	Die U80 hat auf den SkyTrain keinen unmittelbaren Einfluss.

Thema	Antwort
Könnte die Linie U80 über die Arena bis zum Flughafen und noch weiter hinaus fahren?	Das bislang geplante Betriebskonzept sieht vor, die Linie U80 von Düsseldorf Hbf über die Haltestelle MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord und den derzeit im Bau befindlichen Streckenabschnitt der U81 (1. Bauabschnitt) bis zum Flughafen Terminal zu führen. Eine Verlängerung der Linie bis zum Flughafen Bahnhof bzw. bis nach Ratingen ist nach Herstellung der entsprechenden Infrastruktur (U81, 3. und 4. Bauabschnitt) möglich.
Konkrete Fragen zum Verlauf der Strecke	
Soll der Nordpark durch ein Bahnlinie zerschnitten werden?	Nein. Der Nordpark wird nicht durch eine oberirdisch geführte Stadtbahnstrecke zerschnitten.
Gehört die Engländerrwiese zum Nordpark?	Der geschützte Denkmalbereich (Gartendenkmal „Nordpark“) ist kleiner als der Satzungsgebiet („Satzung zum Schutz des Nordparks“), zu welchem die Engländerrwiese gehört.
Wie werden Themen wie Umweltschutz bei den jeweiligen Lösungen berücksichtigt?	Die Planungswerkstatt wird in Bezug auf die Umweltbelange von unabhängigen Gutachterbüros fachlich begleitet. D. h. die Fachplaner werden bei der Klärung und Beantwortung von allen umweltbezogenen Fragestellungen, welche sich während der Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. der Planungswerkstatt ergeben, unterstützen. Ferner erfolgt seitens der Fachplaner eine Bewertung von den voraussichtlich zu erwartenden Auswirkungen der unterschiedlichen Trassenvarianten auf die Schutzgüter gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Für die Planungen ist in Bezug auf Lärmbelastungen die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV bindend, in Bezug auf Erschütterungen DIN 4150. Nach § 1 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen zu schützen.
Werden die Bäume entlang der Kaiserswerther Straße gefällt?	Beeinträchtigungen des Baumbestandes im Bereich der Kaiserswerther Straße sind bei keiner Lösung zu vermeiden. Die Anzahl der betroffenen Bäume hängt von der umzusetzenden Lösung ab. Bei der Planung wird der jetzige Baumbestand berücksichtigt und es wird versucht, den Wegfall der Bäume möglichst gering zu halten. Zudem wird es <u>Kompensationsmaßnahmen geben.</u>
Ist auf der Kaiserswerther Straße genug Platz für so lange Stadtbahnhaltestellen?	Dies ist davon abhängig, ob die Stadtbahn ober- oder unterirdisch geführt wird. Bei einer unterirdischen Führung können Haltestellen mit einer Nutzlänge von 115 m realisiert werden. Bei einer oberirdischen Lösung sind die Auswirkungen der zu planenden Hochbahnsteige (unabhängig von deren Nutzlänge) zu betrachten.
Wie würde ein Tunnel gebaut werden? Was muss bei einer Tunnelrampe beachtet werden?	Alle unterschiedlichen Tunnelbauweisen haben das gemeinsame Ziel, einen dauerhaften Hohlraum im Baugrund zu erzeugen und somit den Verkehr unter die Erdoberfläche zu verlagern. Um die Eingriffe in das vorhandene Landschafts- und Stadtbild so gering wie möglich zu halten (minimalinvasiv), werden oberflächenschonende Bauweisen und -verfahren angewendet. Ein innerstädtischer Tunnel würde in geschlossener Bauweise mittels einer Tunnelbohrmaschine (TBM) hergestellt werden. Dieses Verfahren eignet sich auch für die Herstellung von Tunnelbauwerken unterhalb von Bebauungen. Um die Tunnelbohrmaschine in Lage zu halten, keine Verformungen an der Oberfläche oder Setzungen an vorhandener Bebauung zu verursachen und eine gleichförmige Belastung des Tunnels zu gewährleisten, ist eine Auflast und sogenannte Mindestüberdeckung des Tunnels erforderlich. Diese wird durch die erforderlichen Abstände zu dem Gelände und den Bebauungen realisiert. Das vorhandene Landschafts- und Stadtbild wird also überwiegend unterfahren. Ein solcher "Bohrtunnel" kann jedoch nicht direkt von der Geländeoberfläche aus starten. Eine tieferliegende Start- und Zielbaugrube verbindet den Anschluss des gebohrten Tunnels mit oberirdischen Streckenverlauf über eine Tunnelrampe in offener Bauweise. Die Länge der Tunnelrampe ist abhängig von der Tiefenlage des gebohrten Tunnels und der einzuhaltenden maximal zulässigen Längsneigung. Ein Teil der Tunnelrampe kann nach Herstellung überschüttet werden, so dass die Oberfläche wieder genutzt und gestaltet werden kann. Für den Bau als auch für den nicht überschütteten Teil der Tunnelrampe sind die erforderlichen Breiten im Straßenraum zu vorzusehen und zu berücksichtigen.

Thema	Antwort
Ist eine Niederflur-, Hochflur oder Unterpflaster-Bahn geplant?	In Düsseldorf gibt es Niederflur-Straßenbahnen, Niederflur-Stadtbahnen (Wehrhahn-Linie) und Hochflur-Stadtbahnen. Im Unterschied zu den Straßenbahnen verkehren die Stadtbahnen teilweise im Tunnel und sind dafür mit der notwendigen Zugsicherungstechnik ausgerüstet. Systembedingt kann die Strecke hier nur für eine Hochflur-Stadtbahn projektiert werden.
Frage zur Beteiligung	
Wird das Auftaktforum auch nachträglich ersichtlich sein?	Die Veranstaltung wurde aufgezeichnet und ist online unter https://www.youtube.com/live/eROvT6hKEkE?feature=share



Landeshauptstadt Düsseldorf
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau