

# U80 Bürger Dialog

Düsseldorf  
Nähe trifft Freiheit



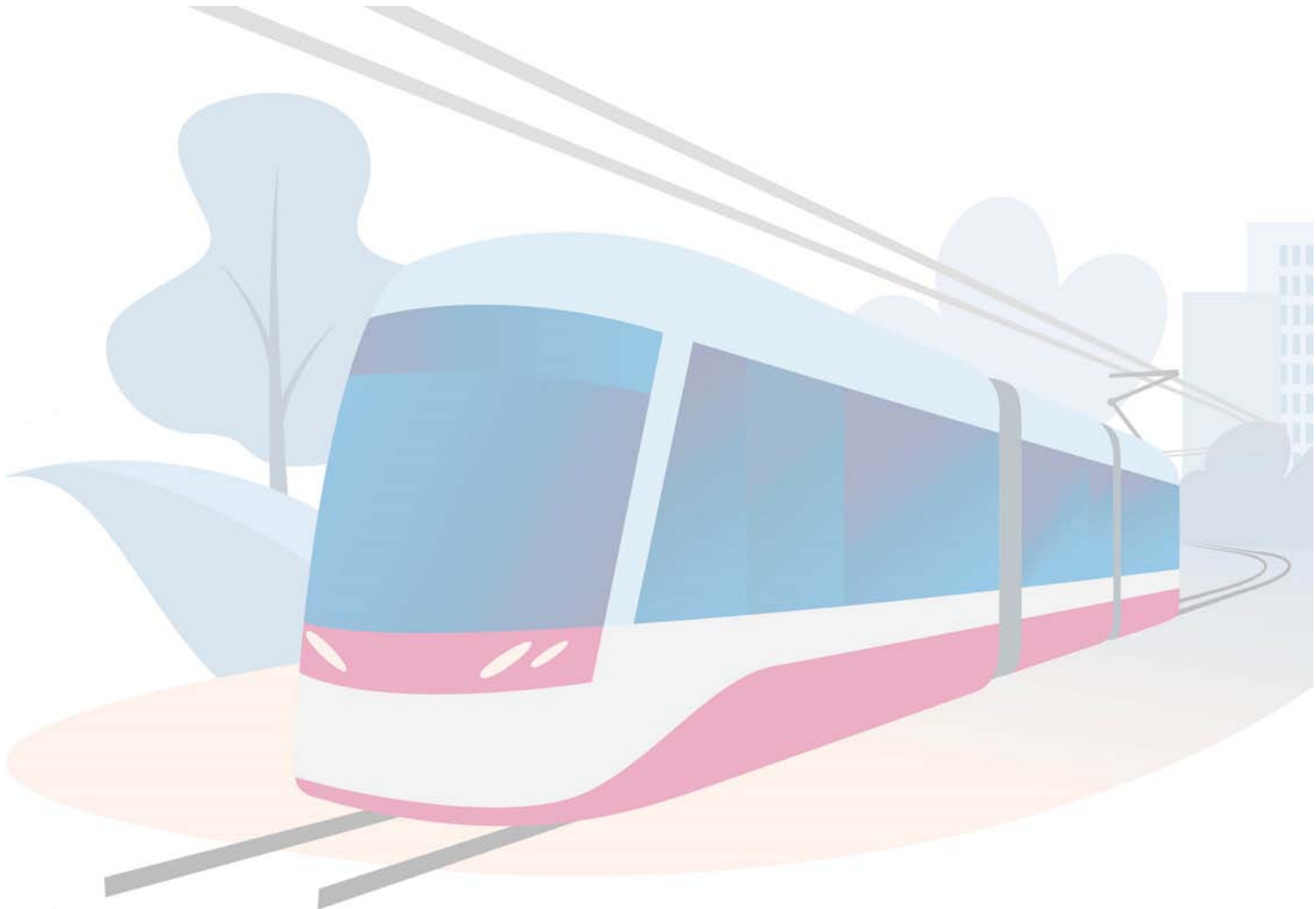
Landeshauptstadt  
Düsseldorf

## Dokumentation des Auftaktforums

am 23.5.2023

## und des Online-Bürgerdialogs

1. Phase vom 23.5. bis 11.6.2023



## Bürgerdialog zur neuen Stadtbahnstrecke U80

### Was muss für die neue Stadtbahnstrecke U80 beachtet werden?

Die neue U80 soll das Düsseldorfer Stadtbahnnetz nachhaltig erweitern. In der Planung dafür sind Transparenz und eine frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit wichtig. Im öffentlichen Dialog wird über die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Streckenverläufe sowie verschiedener unter- oder oberirdische Varianten gesprochen.

Im **Auftaktforum** am 23. Mai 2023 eröffnete die Landeshauptstadt zusammen mit der Rheinbahn, dem Planungsteam und der Öffentlichkeit den Beteiligungsprozess.

Vom 23. Mai bis 11. Juni 2023 konnte die Öffentlichkeit Meinungen, Perspektiven und Anregungen im **Online Dialog** auf [www.beteiligung.nrw.de](http://www.beteiligung.nrw.de) teilen. Auf [www.duesseldorf.de/u80](http://www.duesseldorf.de/u80) wurden dafür die Hintergründe der Planung dargestellt. Die Ergebnisse aus dem Online-Dialog fließen in die anschließenden Werkstätten ein.



Das Podium steht im Auftaktforum für Rückfragen bereit

## Zusammenfassung 1. Online Dialog

Es wurden [12 Beiträge](#) und [6 Kommentare](#) verfasst. Sie wurden [184 Mal bewertet](#). Auf den folgenden Seiten sind die Beiträge aufgeführt. Für die Streckenführung wurden unterirdische und oberirdische Lösungen diskutiert.

Als Argumente aufgeführt wurden

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Bahn und Barrierefreiheit der Haltestellen,
- Lebensqualität der Nachbarschaft (Lärm),
- Erhalt des Nordparks, Naturschutz und Nachhaltigkeit,
- Einfluss auf Autoverkehr und
- Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen.

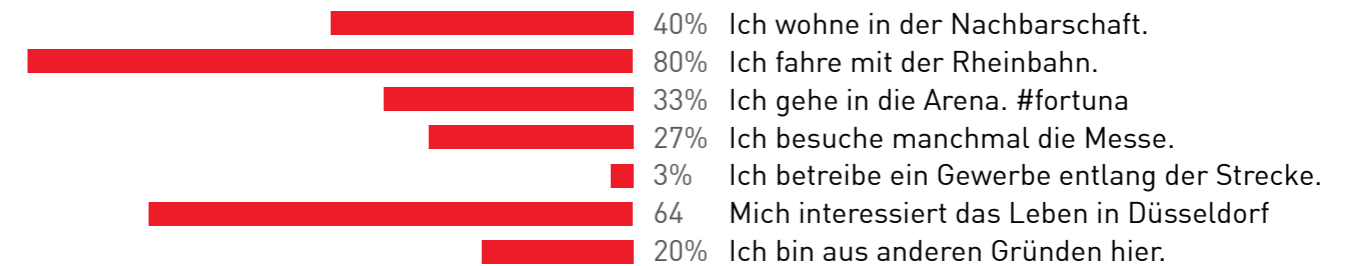
## Auftaktforum

Der Bürgerdialog zur U80 wurde im Auftaktforum durch den Verkehrsreferenten Jochen Kral eröffnet.

„Die Stadtbahnstrecke U80 ist für die Erschließung des Düsseldorfer Nordens eine sehr besondere Strecke (...) Sie hat einen Mehrwert für viele Düsseldorferinnen und viele unserer Besucher.“

### Wer saß vor den Bildschirmen?

Den YouTube-Stream verfolgten 73 Personen live, insgesamt wurde die Aufnahme 440 Mal aufgerufen. Die Düsseldorfer\*innen konnten sich interaktiv mehreren, unterschiedlichen Gruppen zuordnen.



Damit alle bei der U80 mitdiskutieren können, gab es zwei Gesprächsrunden und eine Fragerunde:

Geschichte und die Zielen der Strecke, sowie die Zielen des Bürgerdialogs mit Andreas Herzog und Valentina Eirich (Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau) Tim Bäumken (Rheinbahn)

Folgen der Planung aus den Blickwinkeln Verkehr, Natur, Schall und Erschütterung mit Uwe Kloppe (Lindschulte Ingenieure), Inken Picht (ZPP), Axel Hübel (Peutz Consult) Christoph Ibach (Normann Landschaftsarchitektur)

Nach den Gesprächsrunden wurden das Publikum gefragt:

### Was soll die Planung verbessern?



### Was soll die Planung schützen?



In der Fragerunde verfasste das Publikum 80 Beiträge. Viele konnten im Auftaktforum beantwortet werden. Die restlichen Fragen wurden anschließend auf der Beteiligungswebsite beantwortet.



## Beiträge des Online Dialogs



### Messeumfahrung

 3  21

Da ca. die Hälfte des Jahres keine Veranstaltungen in der Messe bzw. in der Stadthalle stattfinden wäre eine Tunnellösung unnötig teuer. Gar ein Vorzeigebjekt für die Messe. Wenn der Hochbahnsteig Messe Ost/ Stockumer Kirchstraße in Fahrtrichtung Norden vor der Kreuzung erneuert wurde, lässt sich ein oberirdischer Abzweig in die Stockumer Kirchstraße legen und mit einen Haltepunkt an der Messe Ost ( dort befinden sich noch alte Gleise ) und Messe Süd/Kongresscenter errichten. Weiter über die Rotterdamer Staße zur Arena. Dies wäre eine kostengünstige Variante.

### [Kommentare zum Beitrag](#)

#### Nicht stichhaltig

 12  2

Die Argumentation ist nicht stichhaltig. Gleiches gilt auch für eine Umfahrung über die Reeser Straße. Wenn der Hochbahnsteig Reeser-Platz in Fahrtrichtung Norden vor der Kreuzung erneuert wurde, lässt sich ein oberirdischer Abzweig in die Reeser Straße legen und ein Haltepunkt an der Messe Süd/Kongresscenter errichten. Weiter über die Rotterdamer Staße zur Arena. Dies wäre „ebenfalls“ eine kostengünstige Variante.

Ich denke, dass es nicht nur um Kosten, sondern vielmehr auch um Nachhaltigkeit und adäquate Wohnbedingungen für die betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen geht. Eine Tunnellösung ist in jedem Fall in Betracht zu ziehen.

### Messeumfahrung

 0  0

Da meines Wissens der Haltepunkt Reeser Platz als U-Bahnhof ausgelegt werden soll, wird es wohl nicht möglich sein einen Abzweig in die Reeser Str. zu legen. Die Tunnelrampe wird erst weit hinter den Reeser Platz ihr Ende finden. Die Wohnbebauung im Bereich Stockumer Kirchstr. ist recht gering, so das wenn die Umfahrung nur zu Veranstaltungen genutzt wird, es verschmerzbar ist.



### KWS kann nur unterirdisch erschlossen werden

 9  7

Wenn die Stadtbahnstrecke Nord ausgebaut werden soll, kann dies ab Kennedydamm nur unterirdisch geschehen - und zwar ohne etwaiges Geldverbrennen für kurzfristige und nicht dauerhafte oberirdische Schnellschüsse auf der KWS bis zum Reeser Platz (Hoch- bzw. verlängerte Bahnsteige, veränderter Bahnkörper). Auch der Nordpark darf m.E. nicht angetastet bzw. durch eine Bahntrasse zerschnitten werden. Messe Südeingang sollte als Stichstrecke vom Bahnhof Arena/Messe Nord erfolgen, idealerweise auch in einer unterirdischen Station endend, mit Option diesen Tunnel als Schleife bis in den Bereich Reeser Platz zu verlängern.

Auf der Strecke Kennedydamm bis Theodor-HeussBrücke sollte bei Tunnellösung ein Bahnhof entfallen, aufgrund der Nähe der Stationen (auch: Beschleunigung), ggf. auch Zusammenfassung von Nordpark und Stockumer Kirchstrasse, die ebenfalls sehr nah zueinander sind.

### Nur Tunnellösung sinnvoll

 15  5

Meiner Meinung nach ist nur eine komplette Tunnellösung von Kennedydamm bis Messe Süd sinnvoll. Von diesem Tunnel abgehend, ist lediglich eine Rampe am Reeser Platz für 78/79 zu berücksichtigen.

Die U80 wäre somit komplett unabhängig von anderen Verkehren bzw Einflüssen. Der Halt Reeser Platz würde dann aber für die U80 entfallen - was vermutlich auch kaum einen Messe-Besucher stören würde.

Natürlich kann der Tunnel am Reeser Platz auch komplett enden und die U80 nach der oberirdischen Haltestelle wieder unter die Erde geführt werden. Allerdings besteht in der oberirdischen Führung dann wieder Unfall-/Konfliktpotenzial.

Der finanzielle Unterschied zwischen den beiden genannten Varianten dürfte nicht allzu groß ausfallen.

### [Kommentar zum Beitrag](#)

#### Reser Platz sollte auch unterirdisch sein

 1  0

Ihr Lösungsansatz ist an sich sehr gut, jedoch sollte der Reser Platz meiner Meinung nach auch als U-Bahnhof ausgeführt werden.

Wenn die Rampe vor dem Reser Platz gebaut würde, müssten die Züge der Linien U78 und U79 direkt nach der Ausfahrt aus dem Tunnel die Kreuzung Kaiserswertherstraße/Reserstraße überfahren, was wiederum zu Störungen durch Unfälle im Kreuzungsbereich führen könnte.

Bei einer Rampe hinter dem Reser Platz, würde man dieses Problem umgehen.

Die Züge der Linien U78 und U79 würden dann über eine Rampe zwischen dem dann neu zu bauenden U-Bahnhof Reser Platz und der oberirdischen Station Nordpark/Aqua Zoo wieder ans Tageslicht kommen.

Ebenfalls könnte bei dieser Lösung die als Voll-U-Bahn ausgeführte U80 dann den am Reser Platz entstehenden U-Bahnhof mit anfahren.

Dies käme zwar nicht den Messebesucher:innen zu Gute, aber sehr wohl den Düsseldorfer:innen.

### Untertunnellung B1

 3  11

Ein Tunnel für Autos - B1 am Kennedydamm würde die Kreuzung entlasten, könnte auch die Fußgängerbrücke die längst neugebaut werden sollte ersetzen, und die Bahn auch pünktlicher fahren lassen.

Im Zusammenhang mit einer Verkehrsberuhigung (Tempo 30, Ausbau Fahrradwege, neugedachte Straßenführungen, abgesenkte Schienen für die Hochbahnsteige anstatt Bahnsteig über die Straße) der Kaiserswerther Straße, könnte sowas der Bau eines Stadtbahntunnels ersetzen.

Die meisten Autos könnten dann über die B1 oder Cecilienallee fahren.



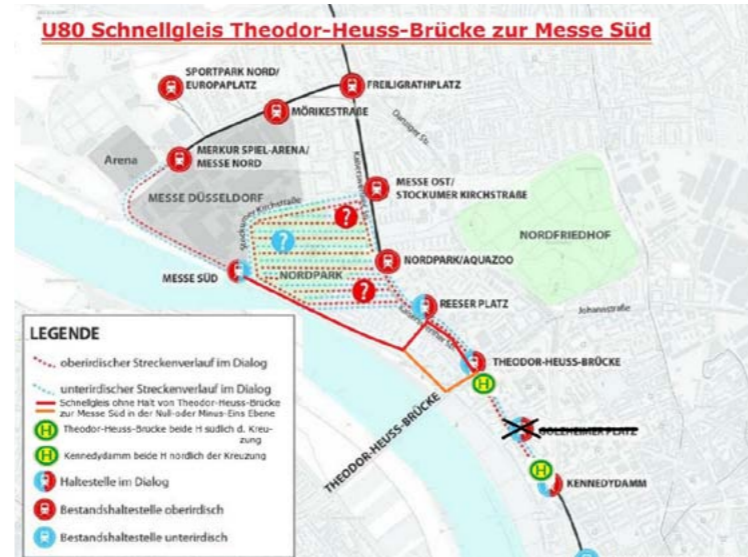
### U80 Schnellgleis Theodor-Heuss-Brücke zur Messe Süd

😊 9 ☹️ 6

U80 Schnellgleis Theodor-Heuss-Brücke zur Messe Süd  
Ab Kennedydamm in der Null-Ebene und ggf. in der Minus eine Ebene (offener Trog) bis zur Messe Süd.

Die Haltestelle Kennedydamm für beide Fahrrichtungen nördlich der Kreuzung Homberger Straße, Golzheimer Platz Haltestelle entfällt, Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke südlich der Kreuzung Uerdinger Straße.

Von der Theodor-Heuss-Brücken-Haltestelle entweder oder/und über die Uerdinger Straße (ggf. ein Gleis - eine Richtung) und/oder dem Reeser Platz (ehemalige Wendeschleife der Linie 10, Gleise teilweise noch vorhanden) entlang der Rotterdamer Straße (östliche Seite) zur Messe Süd und anschließend zur Arena.



Ab Theodor-Heuss-Brücke Nonstop zur Messe Süd - ein Schnellgleis. Die Haltestellen Stockumer Kirchstraße und Aquazoo Nordpark zusammenlegen südlich der Kreuzung Stockumer Kirchstraße.

#### [Kommentare zum Beitrag](#)

##### Konflikte

😊 3 ☹️ 4

Die oberirdische Lösung bräuchte definitiv einen Umbau der KWS wie die Rheinbahn ihn aktuell gerne für die 4-Wagen-Züge hätte. Zudem gibt es an den Kreuzungen Kennedydamm und Uerdinger Straße ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Damit kommt es dann, wie auch heute schon, öfter zu Ausfällen und Sperrungen wegen irgendwelcher Unfälle. So einfach und günstig die Lösung auch erscheint, besitzt sie hinsichtlich des Betriebs eine geringe Zuverlässigkeit.

##### Überirdische Lösungen sind Flickwerk

😊 5 ☹️ 3

Die Strecke Kennedydamm bis Reeser Platz muss m.E. unterirdisch verlängert werden - alles, was ich bislang zum oberirdischen Aus-/Umbau gehört habe, klingt schrecklich und nach Flickwerk, weil die Allee den Platz nicht hergibt bzw. die Allee dann keine mehr sein wird. Bis wohin lässt sich diskutieren, aber m.E. mindestens bis vor den Reeser Platz, wo dann auch der alte, separate Bahnkörper beginnt. Mehr wäre wünschenswert (z.B. eine Untertunnelung des Freiligrathplatzes, um diesen zu entzerren), aber verm. nicht finanzierbar.

Ich bin auch sehr skeptisch ggü. einer überirdischen Scheife an/um die Messe, aufgrund der Platzverhältnisse bzw. den Eingriffen in das „Landschaftsbild“. Und die Kapazität auf der Zulaufstrecke zur Innenstadt verbessert dies auch nicht.

### Prioritäten

😊 9 ☹️ 3

Bevor irgendetwas anderes gebaut wird, sollte die absolute Priorität die Verlängerung des vorhandenen Tunnels bis zum Reeser Platz sein.

### U80 Messeumfahrung

😊 1 ☹️ 4

Wird berücksichtigt das bei einem oberirdischen Verlauf der Strecke von Messe/Nord über Messe/Süd und weiter Richtung Stammstrecke die Anlieferung von Booten (Big Willi) zur Messe ohne Probleme erfolgen kann?

#### Antwort der Moderation

#### Antwort Landeshauptstadt Düsseldorf

😊 1 ☹️ 0

Vielen Dank für Ihren Hinweis, welchen wir gerne aufnehmen! Die Belange der Messe fließen in die Planung ein. Dies beinhaltet beispielweise auch die Anlieferung von Booten.

### Barrierefreiheit

😊 5 ☹️ 2

Was mir persönlich am Allerwichtigsten ist, ist, dass an allen Haltestellen Barrierefreiheit sein sollte. Gerade am Kennedydamm und an der Theodor-Heuss-Brücke ist es teilweise sehr schwierig in die Bahn zu kommen. Und dies gerade auch, wenn man Koffer, einen Kinderwagen, einen Rollator oder einen Rollstuhl bei sich hat. Ich vermute, dass die Barrierefreiheit in diesem Bereich nur mit einer unterirdischen Variante vernünftig erfolgen kann. Ich wäre aber auch mit der oberirdischen Variante zufrieden, solange sie barrierefrei umgesetzt wird.

Wo ich allerdings einen großen Reibungspunkt bei der oberirdischen Variante sehe, ist, dass sie direkt über die große Kreuzung am Kennedydamm verläuft. Desöfteren gab es an dieser Kreuzung bereits Polizeieinsätze und diverse Unfälle, die dann dafür sorgten, dass sowohl die Linie U78, als auch die Linie U79 über Stunden hinweg nicht fahren konnten. Eine Ausweichroute gibt es für diese Strecken in diesem Bereich bisher nicht. Der U80 würde dasselbe Problem an der Kreuzung zum Kennedydamm bevorstehen.

Falls die unterirdische Variante nicht kommen sollte, müsste man dies sich unbedingt bei der oberirdischen Variante überlegen. Und evtl. auch eine alternative Verkehrsführung über die Kreuzung am Kennedydamm prüfen. Das Beste wäre natürlich, wenn zumindest die Haltestelle Kennedydamm unterirdisch wäre. Danach wird es aber wohl wieder mit Rampen in Richtung Theodor-Heuss-Brücke zu eng.

Mein Bauchgefühl sagt, dass eine komplett unterirdische Strecke, zumindest bis zum Reeser Platz, toll wäre. Ab dem Reeser Platz gibt es vernünftige Mittelbahnsteige, und eine Schnellfahrstrecke, hingegen der Abschnitt vom Reeser Platz bis zum Kennedydamm ist einer der langsamsten Abschnitte der gesamten Strecke. Und es ist extrem schwierig in diesem Bereich mit 2 oder sogar 3 aneinandergeschlossenen Fahrzeugen zur Messe zu fahren. Im Endeffekt müssten die Planer irgendwie die Quadratur des Kreises hinbekommen.

**Engländer Wiese und Nordpark**

😊 11 ☹️ 4

Auf der Grünwaldstraße wird aktuell ein neues Umspannwerk gebaut. Beim Bau des Umspannwerkes hat man ein „Wäldchen“ gerodet und argumentiert, dass man nicht weiter zur Engländerwiese hätte bauen können, um diese zu schützen, letztlich würde sie unter Denkmalschutz stehen. Weitere Aspekte waren der Naturschutz, also der Schutz seltener Tierarten - Schutz des Bussard Pärchen -. Gestern bei der Veranstaltung hörte es sich für mich an, dass die Engländerwiese nicht unter Denkmalschutz steht. Aus meiner Wahrnehmung wird hier mit den Argumenten Domino gespielt. So wie man es benötigt, werden die Argumente umgeworfen.

Wenn man überhaupt darüber nachdenkt, die U80 zu bauen, so darf hier der Kostenaspekt nicht das gewichtige Argument sein, um die Bahntrasse oberirdisch zu verlegen. Eine unterirdische Verlegung würde den Anwohnern auf der Kaiserswerther Straße einen Mehrwert in Form von Lärmreduzierung bringen. Sowohl der Nordpark, als auch die Engländerwiese gehören zum Naherholungsgebiet der Düsseldorfer und dürfen durch eine oberirdische Trasse nicht getrennt werden.

Wenn man das Geld nicht hat, die Trasse unterirdisch zu bauen, dann sollte man es ganz lassen.

**Aus der Sicht eines Fahrgastes**

😊 13 ☹️ 4

Für eine Verlängerung des Tunnels vom Kennedydamm bis mindestens zum Reeser Platz wird es allerhöchste Zeit. Nur so können die aktuell und zukünftig dort verkehrenden Linien zuverlässig und pünktlich werden. Derzeit ist der Zustand für die Fahrgäste eine Zumutung und es kommt regelmäßig vor, dass man an der Nordstraße im U-Bahnhof vergebens auf eine U-Bahn in Richtung Uni/Hbf wartet und dann auch gerne mal am Hbf einen Anschluss verpasst, selbst wenn man 2-3 U-Bahnen früher anpeilt. Es muss sich hier dringend etwas tun, wenn der Nahverkehr in Düsseldorf eine Zukunft haben soll.

Aufgrund der von den Teilnehmenden im Auftaktforum angebrachten Punkte tendiere ich gerade eher zu einer kompletten Tunnellösung. Die Tunnellösung hat, mit Ausnahme der Finanzierung, das geringste Konfliktpotenzial in Bezug auf Eingriffe in die Umgebung und bietet für die Anwohnenden nach dem Bau eine deutliche Lärm- und Erschütterungsreduktion. Außerdem hat diese Lösung aus betrieblicher Sicht sicherlich das größte Potenzial. Die Fahrzeit dürfte bei einer Tunnellösung am kürzesten sein. Daraus resultiert ein geringerer Fahrzeugbedarf für einen angemessenen Takt zur Arena/Messe. Da die Konfliktpunkte mit dem Autoverkehr auf dem Abschnitt bis vor den Freiligrathplatz entfallen, würde die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit steigen.

Bei einer Tunnellösung vom Kennedydamm bis zum Reeser Platz / Rampe am Rande der Engländerwiese ließen sich zumindest schon einmal die Konfliktpunkte mit dem Autoverkehr verringern. Ob und wie hier eine Trassenführung auf und über die Rotterdamer Straße sinnvoll erfolgen kann, wird sich dann im Planungsverlauf zeigen. Wenn ich mir die Karte an dieser Stelle ansehe, könnte ich mir vorstellen, dass hier aufgrund der engen Platzverhältnisse die Kurvenfahrt von der Grünwaldstraße auf die Rotterdamer Straße wieder Zeitverluste verursacht und ein getrennter Bahnkörper auch nur schwer zu realisieren sein wird.

**Voll U-Bahn-Linie**

😊 1 ☹️ 0

Der Bau der U80 in Form einer konstant unterirdisch verlaufenden Linie ist in meinen Augen die einzige Option.

Insbesondere das Stück zwischen Kennedy-Damm und Reser Platz ist jetzt schon ein Nadelöhr für die Linien U78 und U79 und eine Untertunnelung dieses Abschnittes ist längst überfällig.

Sowohl aus Aspekten der Pünktlichkeit, da dieser Abschnitt, auf Grund der gemeinsam mit dem Autoverkehr genutzten Fahrbahn, extrem störungsanfällig ist, als auch aus Punkten der Barrierefreiheit, da auf diesem Abschnitt bis auf die Station Reser Platz alle Haltestellen nur über Trittstufen zu erreichen sind.

Eine Rampe vor der Haltestelle Reserplatz wäre hierbei keine gute Option, da dann die direkte vor der oberirdischen Haltestelle „Reser Platz“ liegende Kreuzung Kaiserswertherstraße/Reserstraße wieder eine Störungsquelle bieten würde.

Der Tunnel müsste also mindestens bis nach der Haltestelle „Reser Platz“ verlängert werden. Die Haltestellen Kennedy-Damm, Golzheimer Platz, Theodor-Heuss-Brücke und Reser Platz müssten also in den Untergrund verlegt werden. Hierbei könnte man auch darüber nachdenken jeweils 2 der alten Haltestellen zu einem neuen U-Bahnhof zusammenzuführen.

Für die Linien U78 und U79 müsste dann nach der Haltestelle Reser Platz eine Rampe gebaut werden, sodass die Haltestelle Aqua Zoo, die ja auf eigenständigem Gleiskörper liegt, oberirdisch angefahren werden kann.

Um aber weitere Fehlerquellen auszuschließen, bin ich der Meinung, dass man die Linie U80 direkte komplett in den Untergrund verlegend sollte. So dass diese dann nach der Haltestelle Reser Platz nicht wieder nach oben geführt würde, sondern über einen Tunnel unter dem Nordpark geführt werden sollte.

So könnten auch von vornherein 4-teilige Traktionen eingesetzt werden (was wenn die Züge im Straßenverkehr und nicht auf unabhängigem Gleiskörper fahren würden ja rechtlich gar nicht möglich wäre).

**Nach der Anhörung des Auftaktforum vom Bürgerdialog - unterirdische Führung im Nordpark wünschenswert**

😊 4 ☹️ 3

Nach der Anhörung des Auftaktforum vom Bürgerdialog bin ich ebenfalls zu dem Entschluss gekommen, dass eine unterirdische Führung im Nordpark wünschenswert wäre.

Falls hier oberirdisch gefahren wird, müsste es bei einer unterirdischen Variante am Kennedydamm zwangsläufig eine große Tunnelrampe am Nordpark, vermutlich an der Engländerwiese, geben. Das sollte man sich genau überlegen, da der Nordpark auch als grünes Erholungsgebiet in Düsseldorf gilt.

Zudem würden dann bei Veranstaltungen teilweise bis zu 4-teilige Züge direkt am Nordpark oberirdisch entlangfahren. Bei einer normalen „kurzen“ Straßenbahn wäre das nicht ganz so auffällig, aber bei sehr langen Zügen könnte das schon einen Effekt haben.

## Impressum

### AUFTRAGGEBERIN

Landeshauptstadt Düsseldorf  
vertreten durch  
Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau  
Auf'm Hennekamp 45  
40225 Düsseldorf

### MODERATION

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH  
Friedrich-Ebert-Straße 8  
40210 Düsseldorf  
<https://isr-planung.de>