



Düsseldorfer Verkehrsforum 2017

11. Oktober 2017, Congress Center Düsseldorf

Dokumentation der Projektgruppe 2:

Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur – U81 (Rheinquerung) / Neue Netze – erweiterte Möglichkeiten

Die Projektgruppe diskutierte die Fragestellung, wie die städtische ÖPNV-Infrastruktur angepasst und erweitert werden sollte, um auch in den kommenden Jahrzehnten möglichst viele Menschen mit dem ÖPNV zu transportieren und wie die dafür notwendigen Maßnahmen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern geplant und umgesetzt werden können. An der Diskussion beteiligten sich etwa 30 Teilnehmer/innen.

Andreas Herzog (Sachgebiet Planung Ingenieurbauwerke und Stadtbahn in der Abteilung Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau im Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf) erläuterte das Düsseldorfer ÖPNV-System. Bei den städtischen Schienenbahnen gebe es in Düsseldorf drei Systeme:

- Straßenbahn Niederflur *)
- Stadtbahn Niederflur (U71/U72/U73/U83) *)
- Stadtbahn Hochflur (übrige Stadtbahnlinien) **)

*) Bahnsteighöhe 25 cm über Schienenoberkante (SO)/Fahrzeugbodenhöhe 30 cm über SO

***) Bahnsteighöhe 95 cm über SO/Fahrzeugbodenhöhe 100 cm über SO

Der Unterschied zwischen Straßenbahn und Stadtbahn ergebe sich im Wesentlichen daraus, dass die Stadtbahn für den Betrieb im Tunnel zwingend über Zugsicherungseinrichtungen verfügen müsse. Die vorhandenen Systeme seien historisch begründet und sie würden in Düsseldorf dauerhaft nebeneinander existieren. Als Beispiel für die systembedingten Abhängigkeiten könne die U81 benannt werden, welche wegen der Anbindung an die bestehenden Hochflurstrecken ebenfalls hochflurig ausgeführt werde.

Im Übrigen seien Netzerweiterungen im Bereich Straßenbahn/Stadtbahn – im Gegensatz zu neuen Buslinien – ein sehr aufwändiges und deshalb mehrjähriges Unterfangen. Hierfür müssten die Bürgerinnen und Bürger schon früh eingebunden werden.

Als aktuelles Projekt wurde durch Herrn Herzog die neue Stadtbahnstrecke U81 vorgestellt. Die vier Bauabschnitte seien Gegenstand des Nahverkehrsplanes 2017 der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes Nordrhein-Westfalen:

1. Bauabschnitt, Freiligrathplatz – Flughafen Terminal
2. Bauabschnitt, ESPRIT arena/Messe Nord – Handweiser (Rheinquerung)
3. Bauabschnitt, Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof
4. Bauabschnitt, Flughafen Bahnhof – Ratingen West

Auch hier könnten Ideen von Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden. Insgesamt sei die Sensibilität der Stadt gegenüber der Bürgerbeteiligung in den letzten Jahren stark gewachsen. Bereits beim 1. Bauabschnitt der U81 sei eine intensive Bürgerbeteiligung erfolgt, auch wenn der 2014 neu gewählte Rat sich



letztlich aus Kostengründen gegen die im Dialog erarbeitete Variante entschieden habe. Die Stadtpolitik habe den klaren Auftrag gegeben, die Bürgerinnen und Bürger beim 2. Bauabschnitt gut und frühzeitig zu beteiligen und so die Planung zu optimieren.

In der anschließenden Diskussion ging es zunächst um den Bedarf an Ergänzungen zum bestehenden ÖPNV-Angebot. Kurzfristig werde ein Optimierungsbedarf auch beim Busliniennetz gesehen. Hier sollten die Angebote an die Bedarfe angepasst (z. B. Kleinbusse) und so effizienter gestaltet werden. Dies sei notwendig, um dem Wachstum der Stadt gerecht zu werden. Da das Schienennetz an seiner Leistungsgrenze und ein langer Planungszeitraum für Erweiterungen notwendig sei, seien Busse kurzfristig die bessere Lösung.

Hinsichtlich der Kapazitätsgrenzen gelte, dass diese nicht nur in Tunneln bestehen, sondern der Verkehr in allen Bereichen entzerrt werden müsse. Das sei etwa durch höhere Taktungen möglich. Herr Herzog bemerkt, dass – ohne dies im Einzelnen weiter zu spezifizieren – die Kapazitätsgrenzen im Hinblick auf die Zuglänge und den Zugabstand auf den Stammstrecken (*Anm.:* der Hochflur-Stadtbahn) bereits erreicht seien. Die Kapazitäten müssten im Dialog mit der Rheinbahn laufend überprüft werden, was jedoch heute schon der Fall sei. Auch der Klimaschutz und die Reduktion des Schadstoffausstoßes müsse bei diesen Überlegungen stets als wichtiges Kriterium bedacht werden.

Bei der Diskussion um die Bedarfe neuer Linien wurde die Frage danach, ob in Verbindung mit dem Bau der U81/1. Bauabschnitt eine Gesamttunnellösung vom Freiligrathplatz bis zum Flughafen möglich sei, mit einem Verweis auf die politische Entscheidung für eine Lösung Brücke/Oberfläche/Tunnel beantwortet. Für den kommenden 2. Bauabschnitt werden Bürgervorschläge zu diesem Thema berücksichtigt.

Es wird angemerkt, dass bei der Planung von neuen Stadtquartieren eine gute ÖPNV-Anbindung direkt bedacht werden müsse und eine direkte Anbindung an die Innenstadt notwendig sei. Dafür müsse aber insbesondere die erforderliche Standardisierte Bewertung – ein bundeseinheitliches Verfahren – berücksichtigt werden. Eine Förderung käme nur in Betracht, wenn der Nutzen-Kosten-Indikator >1 sei. Neue Systeme wie z. B. myBUS in Duisburg sollten beobachtet und in Erwägung gezogen werden.

Die Kriterien, nach denen der Ausbau des ÖPNV verfolgt werden soll, seien nach Meinung der Teilnehmer/innen zu stark vom „Faktor >1 “ als verbindliche Rechtsvorschrift abhängig. Wie er ausfalle, hänge immer stark von der Einschätzung darüber ab, ob Autofahrer/innen durch die Maßnahme auf die neuen ÖPNV-Angebote umsteigen. Die Transparenz über das Zustandekommen einer solchen Einschätzung wurde jedoch kritisiert, obwohl diese (etwa für die U81) in den Planungsunterlagen im Internet einsehbar sind. Die Teilnehmer/innen betonten, dass es wichtig sei, an der Vision festzuhalten, Autofahrer/innen auf den ÖPNV zu bringen. Allgemein bräuchten die Politik und Verwaltung mehr Mut, Weitsichtigkeit und Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Ein positives Beispiel hierfür sei der Rheinufertunnel.

Diskutiert wurde weiterhin, wie echte und gute Beteiligung bei ÖPNV-Projekten aussehen könnte. Als Problem wurde das kurzfristige Ansetzen von Beteiligungsrunden genannt: Ein Forum für zukunftsweisende Konzepte sollte ein halbes Jahr vorher bekanntgegeben werden. Insgesamt müssten Workshops so gestaltet sein, dass alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit zur Teilnahme haben. Wichtig sei dafür die Beachtung von Punkten wie Arbeitszeiten und Familienfreundlichkeit. Ein weiteres Problem sei, dass die von Maßnahmen direkt Betroffenen oft nicht angesprochen werden und sich häufig nicht ausreichend berücksichtigt fühlen. Planer/innen müssten mit den Betroffenen im Dialog stehen. Insgesamt müssten alle Sichtweisen, egal ob für oder gegen ein Projekt, mit einbezogen werden. Die Projekte und Prozesse müssten für



alle Bürgerinnen und Bürger verständlich und transparent sein. Das könne z. B. durch aufklärende Videos und öffentliche Protokolle erreicht werden, die Entscheidungen nachvollziehbar machen. Eine effektive Kommunikation könne spätere Proteste verhindern. Um langfristige „Zukunftsvisionen“ kreieren zu können, müsse Beteiligung außerdem als ein kontinuierlicher Prozess angelegt sein und über die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung zu konkreten Projekten (bspw. in Genehmigungsverfahren) hinausgehen.

Seitens der Stadt seien bereits Bürgerdialoge und Bürgerworkshops mit Betroffenen sowie Experteninnen und Experten zum 2. Bauabschnitt der U81 geplant. Hier werde die Anregung zu den Veranstaltungszeiten bei der Organisation berücksichtigt. Die Verwaltung wisse, dass es nicht ohne Beteiligung geht – die Erfahrung, wie man gut beteiligt, müsse aber schrittweise erlangt werden. Die Aktivierung von Befürworter/innen sei schwierig, werde aber als Herausforderung angegangen.

Weitere relevante Anmerkungen der Projektgruppe betrafen die Überlastung der U79 sowie fehlende Park & Ride Plätze. Auch die Nutzung des Rheins als ÖPNV-Wasserstraße wurde vorgeschlagen. So könne eine attraktive Alternative angeboten werden. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit seien weitere relevante Kriterien, die bei der Optimierung des ÖPNV zu berücksichtigen sind. Hinterfragt wurde die Notwendigkeit einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke U73 in Gerresheim in das Glasmacherviertel.

Als zentrale Botschaften aus der Diskussion wurde festgehalten: Die Auslastung des ÖPNV müsse kontinuierlich beobachtet werden, um einen evtl. Bedarf frühzeitig zu erkennen. Die Planung müsse für die Bürgerinnen und Bürger transparent und nachvollziehbar sein. Innovationen im Rahmen der Digitalisierung und neuen Verkehrsträgern müsse man offen gegenüberstehen - hier seien Visionen wichtiger als das Beharren auf dem Nutzen-Kosten-Indikator, das erfordere auch Mut in der Politik. Veränderungen im ÖPNV müssten durch eine bürgernahe und verständliche Beteiligung begleitet werden. Dazu gehörten passende Zeiten, Transparenz im Prozess, Protokolle, Permanenz sowie Vertrauensbildung.

Moderation der Projektgruppe: Simon Oerding, IFOK GmbH



Themenschwerpunkte der Projektgruppe 2

