



2. PLANUNGSWERKSTATT 02.09.2023

U80 Bürger Dialog

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

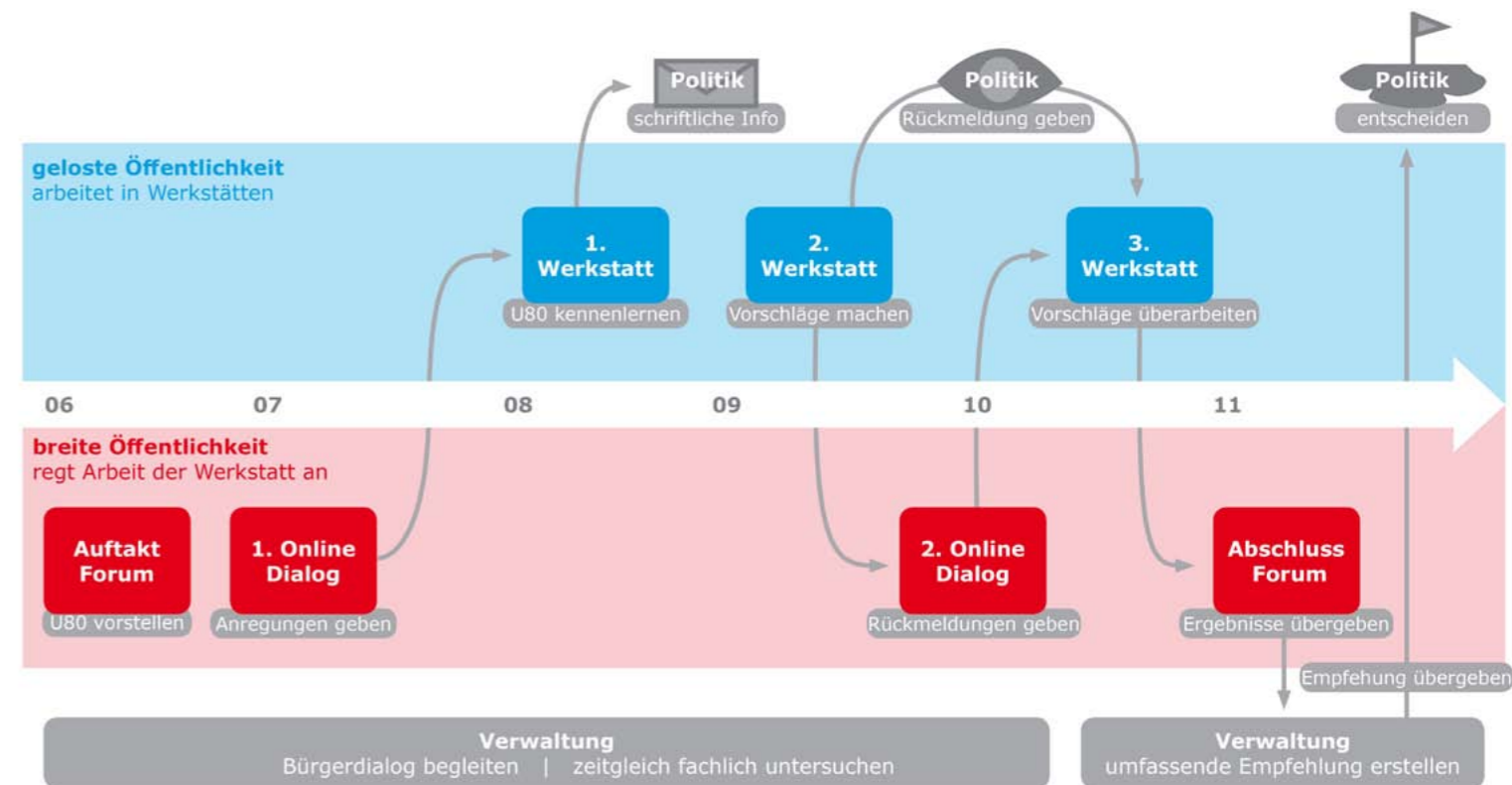
01

2. Planungs- werkstatt

Der Kontext

Das Projekt **Stadtbahnstrecke U80** soll das Düsseldorfer Stadtbahnnetz nachhaltig erweitern. Es bringt viele Chancen und natürlich auch zahlreiche Herausforderungen. Ein Baustein für den politischen Entscheidungsfindungsprozess ist die Öffentlichkeitsbeteiligung. Dabei kann sich die Bevölkerung durch Informations- und Werkstattformate informieren und einbringen.

In die **Entscheidungsfindung** fließen außerdem erstellte Fachgutachten und Untersuchungen ein. Die Verwaltung fasst alle Ergebnisse zusammen und bereitet auf dieser Basis einen Ratsbeschluss zur Beschlussfassung des Stadtrats der Landeshauptstadt Düsseldorf über die weitere Vorgehensweise für das Projekt vor.



Es gibt digitale und analoge Angebote zur Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Damit wird ein möglichst breiter und vielfältiger Kreis angesprochen:

Im ersten **Online-Bürgerdialog** konnten die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer vom 23. Mai bis zum 11. Juni ihre Meinungen, Perspektiven und Anregungen digital teilen.

In **drei Planungswerkstätten** kommen 40 Menschen aus Düsseldorf zusammen. In einem moderierten Austausch sammeln sie die Bedürfnisse an die Stadtbahnstrecke, betrachten unterschiedliche Varianten für den Streckenverlauf und geben anschließend eine Empfehlung ab. Die Planungswerkstätten finden am 12. August, 2. September und 28. Oktober statt. Die Teilnehmenden wurden teilweise per Los, teilweise wegen bestimmter Gruppenzugehörigkeiten (Nachbarschaft, Rheinbahnnutzung, Stadionbesuch) eingeladen.

In einem zweiten **Online-Bürgerdialog** werden die Zwischenergebnisse aus den Planungswerkstätten veröffentlicht und diskutiert. Ein digitales **Abschlussforum** bildet den Schlusspunkt der Beteiligung. Die erarbeiteten Ergebnisse werden vorgestellt und an die Verwaltung übergeben.

Der Ablauf der 2. Werkstatt



2. September 2023
im Tulip Inn an der Arena

2. WERKSTATT

Was muss die neue Strecke beachten?

OFFENER EINGANG + ANFANGSIMPULS

BEGRÜßUNG

Andreas Herzog

Amt für Brücken-, Tunnel-
und Stadtbahnbau

Hintergrund zum „Warum“
mit Messe und Stadt

ZUKUNFTSREISE

mit Dr. Stefan Carsten, Zukunftsinstitut

VORSTELLUNG DER SIEBEN VARIANTEN
anhand der Themen vom 12.8.
durch Fachplanung

Kaffee-Pause

ARBEIT IM WORLD CAFÉ

paralleler Austausch zu allen Varianten
begleitet durch Moderation

1. RUNDE WORLD CAFÉ

2. RUNDE WORLD CAFÉ

Mittagessen

3. RUNDE WORLD CAFÉ

4. RUNDE WORLD CAFÉ

ERGEBNISVORSTELLUNG
in Plenum

VERABSCHIEDUNG

Jochen Kral, Mobilitätsdezernent



Das „Warum“ der Planung wird im Plenum umfassend erklärt und von einer Gebärdendolmetscherin übersetzt. Die Inhalte des „Warum“ sind ab Seite 26 dargestellt.

Dr. Stefan Carsten vom Zukunftsinstitut wird aus Berlin zugeschaltet und spricht über die Mobilität der Zukunft.



Im Plenum wird jede der sieben Varianten kurz vorgestellt.



In wechselnden Kleingruppen diskutieren die Teilnehmenden die sieben Varianten vertieft.



Die Ergebnisse wurden von der Moderation mitgeschrieben und dem Plenum vorgestellt.

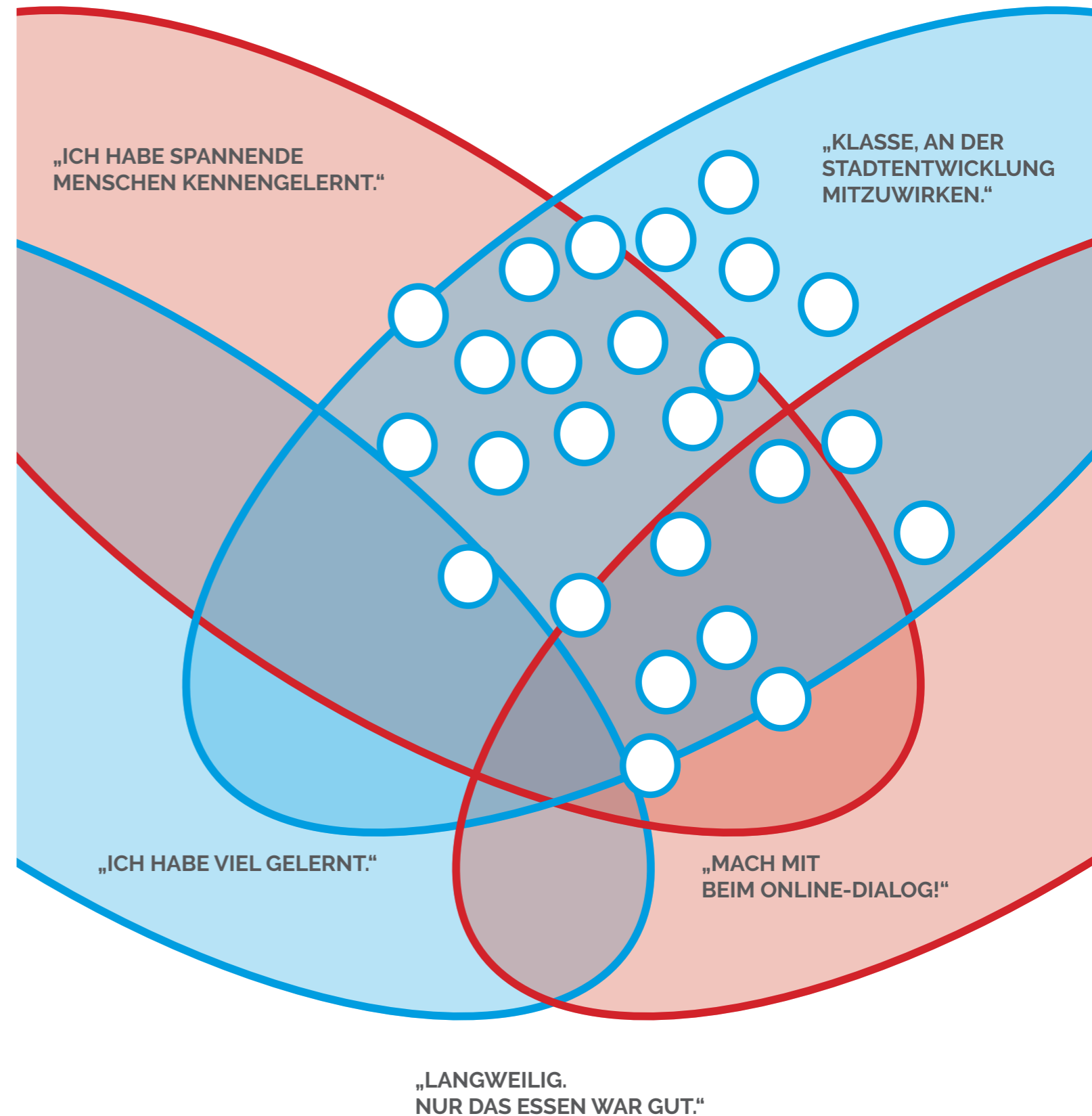
Die Teilnehmenden Viele Blicke in die Zukunft

Am Eingang wurden die Teilnehmenden der Planungswerkstatt gefragt, was ein Messe-Besucher im 2040 entdeckt, wenn er Düsseldorf erkundet. Damit wurde der Blick leicht Richtung Zukunft gelenkt.



Rückblick auf die 2. Werkstatt

Am Ausgang konnten die Teilnehmenden Klebpunkte setzen, wie sie einer Freundin über die Planungswerkstatt berichten würden. Alle freuten sich darüber an der Stadtentwicklung mitzuwirken.



02

Ergebnisse zu den sieben Varianten

Die sieben Varianten

Ob oben - unten, unten - unten, unten - oben oder oben - oben...

Im U80-Bürgerdialog geht es um die Streckenführung. In der ersten Werkstatt wurde die Grundlage für eine eingehende Betrachtung unterschiedlicher Varianten gelegt.

In der zweiten Werkstatt diskutierten die Teilnehmenden in **vier Runden an sieben Varianten-Tischen** mit wechselnden Gruppen die **Vor- und Nachteile der Varianten**.



Jeder Thementisch wurde durch zwei Personen der Fachplanung und Moderation begleitet. So konnten sie auf die Anregungen, Beobachtungen und Bedenken der Teilnehmenden eingehen und diese auf dem Ergebnisplakat der passenden **Themengruppe** zuordnen.



Verkehr



Städtebau & Freiraum



Umwelt



Betroffenheit Mensch



Prozess

Nach den vier Runden stellte die Moderation der jeweiligen Variante eine kurze Zusammenfassung im Plenum vor.



Die wichtigsten Themen - in aller Kürze

Die Ergebnisse der Kleingruppen sind auf den folgenden Seiten aufgeführt. Hier ist eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Themen:



Kreuzungskonflikte mit Messe Logistik und Kennedydamm

langsamere Fahrt bei enger Kurvenführung



Haltestellen als Eingriff ins Stadtbild



Auswirkung auf Engländer Wiese



Erschütterungen für Anwohnende

Lärm für Anwohnende



Baukosten

CO2-Emmissionen



„Die Zeit ist reif für ein gutes ÖPNV-Angebot.“

„Wie gestalten wir die Kaiserswerther Straße neu?
Als Fußgängerzone, Einbahn- oder Anwohnerstraße?“

„Wie viele Bäume werden jeweils gefällt?“

„Wie verändert sich der Wert der Immobilien entlang der Strecke?“

„Die Investition soll einen Mehrwert schaffen!“

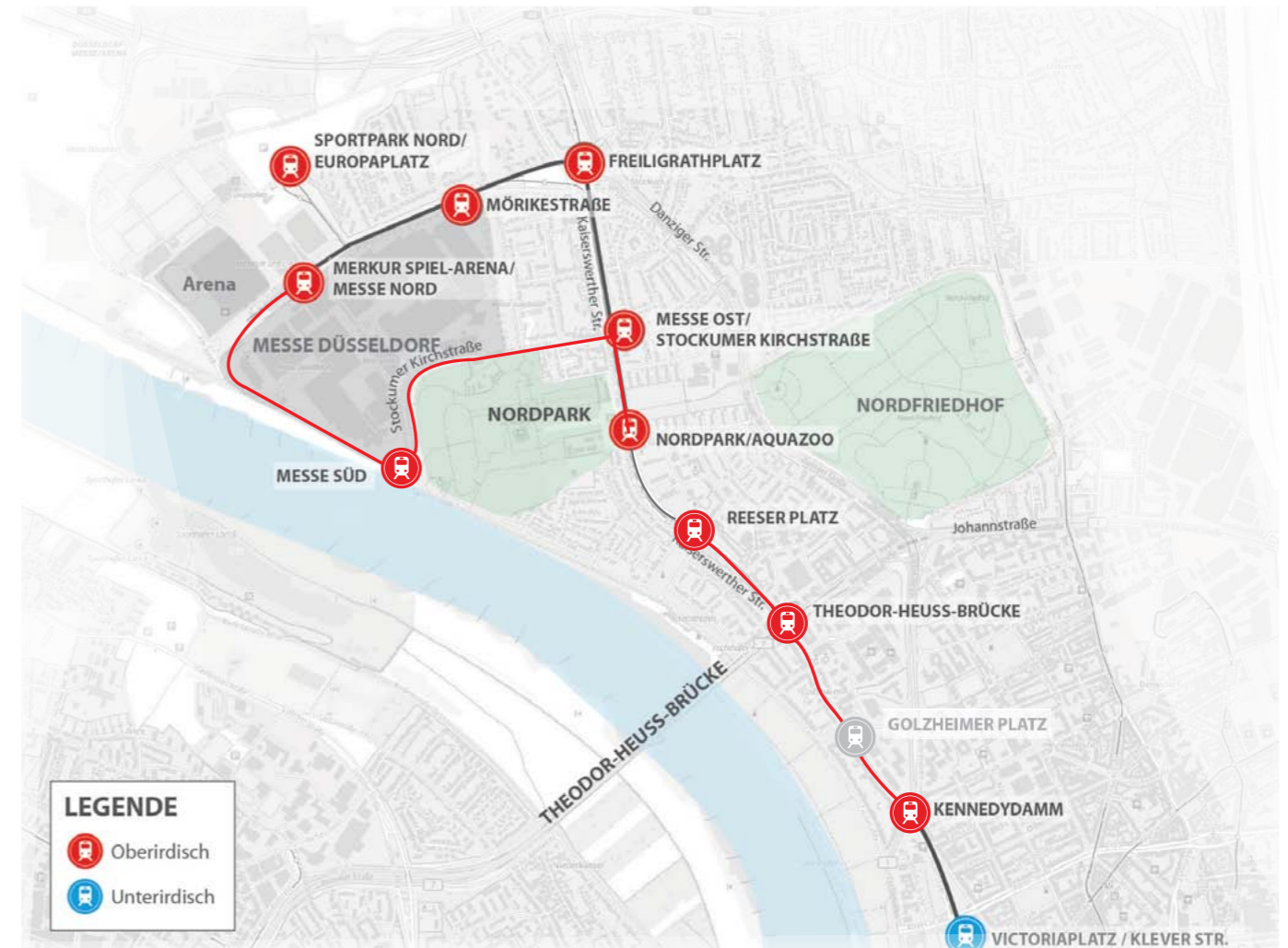


Variante A Stockumer Kirchstraße

Diese Variante ist komplett oberirdisch.

Vom Kennedydamm bis Messe Ost/Stockumer Kirchstraße verläuft die Bahn auf der vorhandenen Strecke der Kaiserswerther Straße. Dort biegt sie in die Stockumer Kirchstraße, hält an der Messe Süd und fährt von dort aus über die Arena bis zum Flughafen.

Die bestehenden Bahnsteige werden barrierefrei umgebaut und verlängert. Entlang der Kaiserswerther Straße wird der Straßenraum neu aufgeteilt und Bäume müssten entfallen, damit ausreichend Platz für Auto, Bahn, Rad und Fußgänger bestehen bleibt.



- enge Kurven (Stockumer Kirchstraße, Messe Süd) bedingen **langsamere und lautere Fahrt**, erhöhen die Sturzgefahr in der Bahn, die Schienen müssen öfter gewartet werden
- oberirdische Führung entlang der Messe (Stockumer Kirchstraße, Rotterdamer Straße) im großen **Konflikt mit der Messe Logistik**, insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten der „boot“
- **Kreuzungskonflikt mit Autoverkehr** (Kennedydamm) verringert Geschwindigkeit, störungsanfällig
- wenig Mehrwehrt für Fuß- und Radverkehr



- oberirdische Haltstellen nicht schön



- umfassende **Fällung von Bäumen** (Kaiserswerther Straße)
- **Nordpark und Engländer Wiese** werden nicht beeinträchtigt



- weiterhin **Lärm** (Kaiserswerther Straße)



- **Baukosten und CO2-Emmissionen** geringer

Offene Fragen

Sind Mittel- oder Seitenbahnsteige geplant? Wie lang werden die Bahnsteige?
 Welche Bäume müssten gefällt werden?
 Ist ein barrierefreier ebenerdiger Zugang möglich?

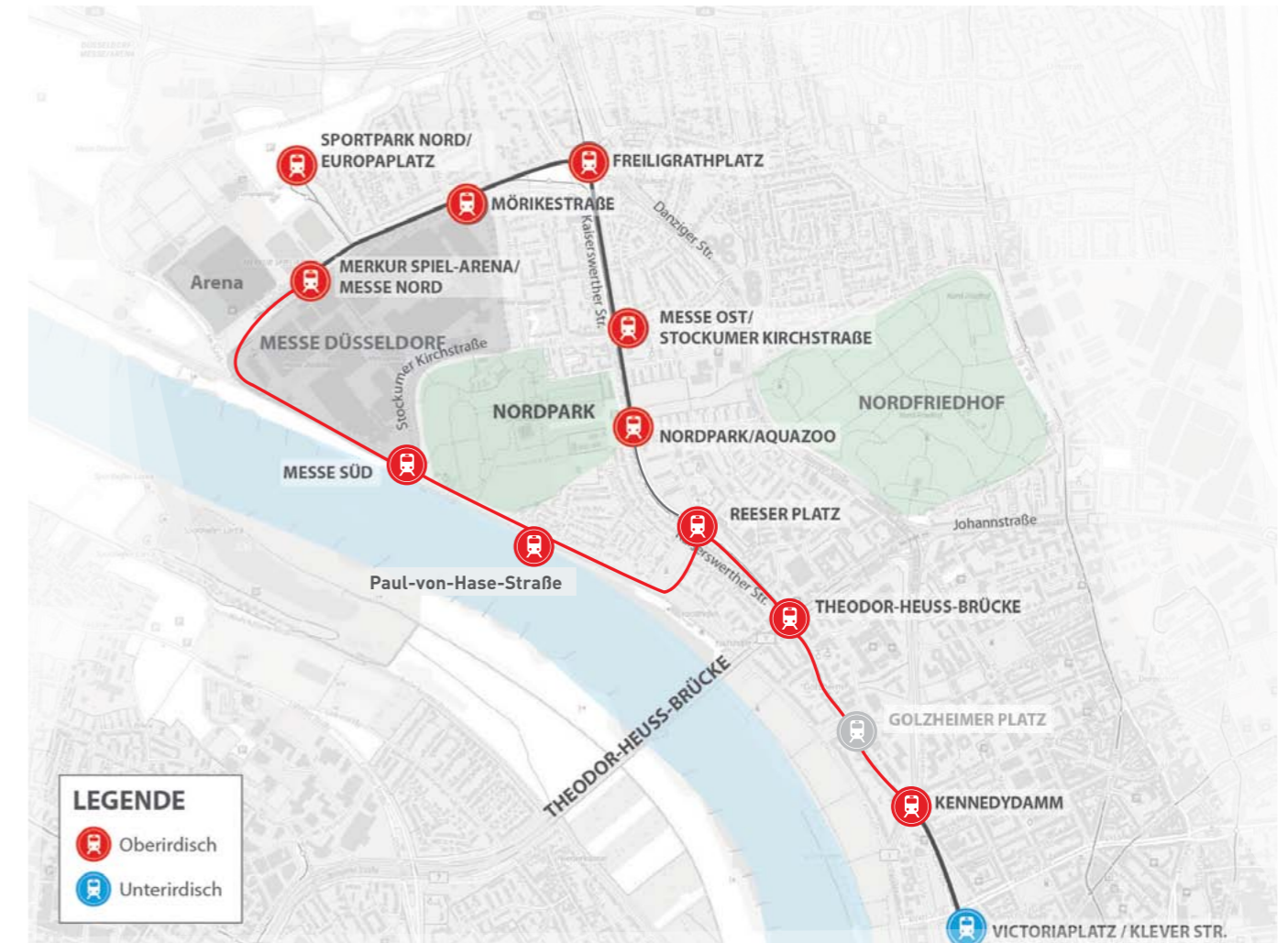


Variante B Reeser Platz

Diese Variante ist komplett oberirdisch.

Vom Kennedydamm bis zum Reeser Platz verläuft die Bahn auf der vorhandenen Strecke der Kaiserswerther Straße. Dort biegt sie in die Reeser Straße, fährt über die Rotterdamer Straße zur Messe Süd und fährt von dort aus über die Arena bis zum Flughafen.

Die bestehenden Bahnsteige werden barrierefrei umgebaut und verlängert. Entlang der Kaiserswerther Straße wird der Straßenraum neu aufgeteilt und Bäume müssten entfallen, damit ausreichend Platz für Auto, Bahn, Rad und Fußgänger bestehen bleibt. Die Haltestelle Reeser Platz wird vorverlegt, um den Abzweig zu ermöglichen. Gegebenenfalls könnte eine Haltestelle Paul-von-Hase Straße ergänzt werden.



- enge Kurven (Reeser Straße, Messe Süd) bedingen **langsamere und lautere Fahrt**, erhöhen die Sturzgefahr in der Bahn, die Schienen müssen öfter gewartet werden
- oberirdische Führung entlang der Messe (Rotterdamer Straße) im **Konflikt mit der Messe Logistik**, insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten der „boot“
- **Kreuzungskonflikt mit Autoverkehr** (Kennedydamm) verringert Geschwindigkeit, störungsanfällig
- Konflikt **Radverkehr** auf der Reeser Straße



- Einschränkung Reeser Platz
- oberirdische Haltestellen nicht schön



- umfassende **Fällung von Bäumen** (Kaiserswerther Straße, Rotterdamer Straße)
- **Nordpark und Engländer Wiese** werden nicht beeinträchtigt



- weiterhin **Lärm** (Kaiserswerther Straße)
- neuer Lärm (Reeserstraße, südliche Weiße Siedlung, Christ Church)



- **Baukosten und CO2-Emissionen** geringer

Offene Fragen

Sind Mittel- oder Seitenbahnsteige geplant?
Welche Bäume müssten gefällt werden?

Variante B Reeser Platz Planungswerkstatt U80

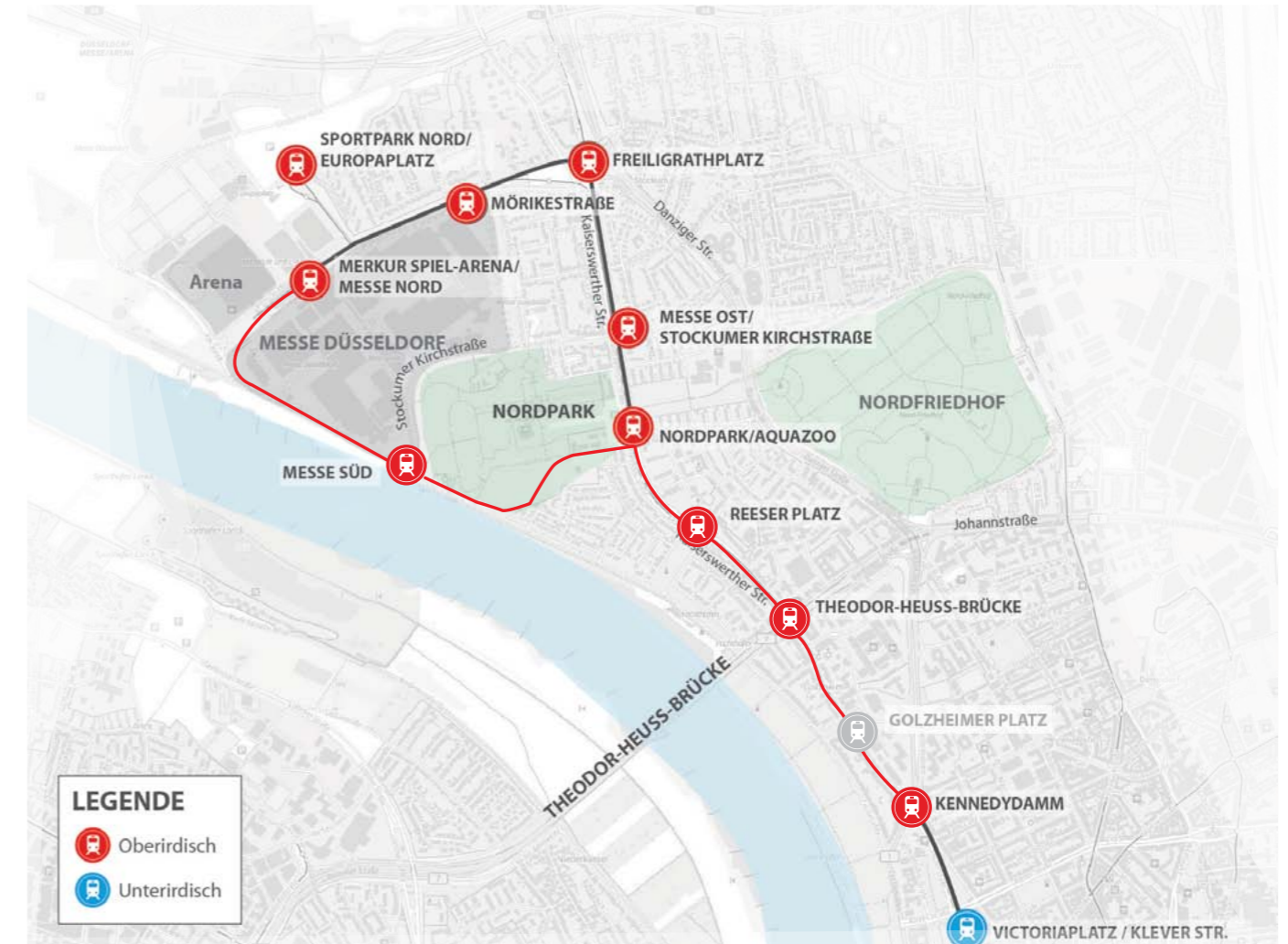
	+	-	!	?
Verkehrsoptimierung Reisezeit Fahrgastpotentiale Kreuzungsfreiheit Stärkung Rad- und Fußgänger		Enge Kurvenradien - hoher Verschleiß Lange Fahrzeiten Erreichbarkeit Messenotplätze ist eingeschränkt	Konflikte mit Auto / Unfallschlag Keine Planzone - Kreuzung Bahn u. Bahn (2,5-30ft)	Fuß- und Radweg Mittel- oder Seitenbahnsteige?
Berücksichtigung Bestand Städtebaulicher Mehrwert Attraktivität der Messe		AKTIVIERUNG IMMOBILIEN (REESER STR. WEIßE SIEDLUNG)	Big Willi (gr. Boot)	
Tiere und Pflanzen Klima: Boden, Wasser, Luft Landschaft Menschliche Gesundheit (Emissionen) Kulturelles Erbe	Kein Eingriff in den Nordpark	BEINTRÄCHTIGUNG DER ANPFLANZUNGS-QUALITÄT (Kaiserswerther, Rotterdamer) DURCH LÄRM Bäume müssen gefällt werden! Bäume sind als „Kirschen“ die Angewandten in Kindertagesstätten	Saumleer, beabsichtigen	Reeser Str. Baumverlust?
Barrierefreiheit Lebens- und Wohnqualität	Reisepanorama (aus Sicht der Bahn)	Schnitzgefahr im Bahnhof KONFLIKT: Langsamfahrstelle - Straßenbahn, Rad, Fußgänger - Signalplan (Reeserstr.)	Schnitzgefahr im Bahnhof Kreuzung mit Fuß-/Radweg	Auf dem Reeser-Platz sollte weiter überweites & sporadisch Gleisenden können
Kosten Prozess (Planung & Bau)	geringe Kosten			Messe Süd - Reeser Platz als Verlängerung? - warum werden nicht aufgef?

Variante C Grünwaldstraße

Diese Variante ist komplett oberirdisch.

Vom Kennedydamm bis zum Reeser Platz verläuft die Bahn auf der vorhandenen Strecke der Kaiserswerther Straße. Danach kurvt sie über die Grünwaldstraße am Süd-Ende der Engländer Wiese, auf die Rotterdamer Straße zur Messe Süd und fährt von dort aus über die Arena bis zum Flughafen.

Die bestehenden Bahnsteige werden barrierefrei umgebaut und verlängert. Entlang der Kaiserswerther Straße wird der Straßenraum neu aufgeteilt und Bäume müssten entfallen, damit ausreichend Platz für Auto, Bahn, Rad und Fußgänger bestehen bleibt.



- enge Kurven (Grünwaldstraße) bedingen **langsamere und lautere Fahrt**, erhöhen die Sturzgefahr in der Bahn, die Schienen müssen öfter gewartet werden
- oberirdische Führung entlang der Messe (Rotterdamer Straße) im **Konflikt mit der Messe Logistik**, insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten der „boot“
- **Kreuzungskonflikt mit Autoverkehr** (Kennedydamm) verringert Geschwindigkeit, störungsanfällig
- wenig Mehrwert für Fuß- und Radverkehr



- oberirdische Haltstellen nicht schön



- umfassende **Fällung von Bäumen** (Kaiserswerther Straße, Rotterdamer Straße)
- **Nordpark** wird nicht beeinträchtigt
- in **Engländer Wiese** wird eingegriffen



- weiterhin **Lärm** (Kaiserswerther Straße)
- neuer Lärm (nördliche Weiße Siedlung, Christ Church)



- **Baukosten und CO2-Emissionen** geringer

Variante C Grünwaldstraße | Planungsworkstatt U80

Verkehrsoptimierung Reisezeit Fahrgastpotentiale Kreuzungsfreiheit Stärkung Rad- und Fußgänger	erhöhter Bahnkapazität für 2-Räder Kreuzung Kaiserswerther Str. nahe Reeser Platz Fahrzeit-Verlängerung Kreuzung Nordpark/Aquazoo Kreuzungspunkt: Stockumer Kirchstr. Tor 1 Kreuzungspunkt: Stockumer Kirchstr. Tor 1 Kreuzungspunkt: Stockumer Kirchstr. Tor 1 Kreuzungspunkt: Stockumer Kirchstr. Tor 1	Schließung Messe Arena IV Kreuzungspunkt: Stockumer Kirchstr. Tor 1 Kreuzungspunkt: Stockumer Kirchstr. Tor 1 Kreuzungspunkt: Stockumer Kirchstr. Tor 1	! ? Möglichkeit Siedlung KWS für Durchgangsverkehr KWS als Einbahnstr. ermöglicht optimale Lösung
Berücksichtigung Bestand Städtebaulicher Mehrwert Attraktivität der Messe	Störung Stadtbild Konflikt Engl. Kirche - Schnellbahn Keine Einfluss auf Attraktivität Messe	Keine Baumneupflanzung an Haltestellen Keine Baumneupflanzung an Haltestellen Keine Baumneupflanzung an Haltestellen	
Tiere und Pflanzen Klima: Boden, Wasser, Luft Landschaft Menschliche Gesundheit (Emissionen) Kulturelles Erbe	Ausblick für Reisende auf Engländerwiese Verbindung Rhein-Nordpark Verlust Parkfläche Nordpark Keine Baumneupflanzung an Haltestellen Keine Baumneupflanzung an Haltestellen	Keine Baumneupflanzung an Haltestellen Keine Baumneupflanzung an Haltestellen Keine Baumneupflanzung an Haltestellen	Beinträchtigung Denkmalschutz Nordpark?
Barrierefreiheit Lebens- und Wohnqualität	Lärmschutz Weiße Siedlung Schall- + Erschütterungen	Wasser der Engländerwiese werden messbar gelassen Reduzierung von Lärm in der KWS	"Schlänke"-schmale Lösung für Barrierefreiheit?
Kosten Prozess (Planung & Bau)	Kostengünstiger	Strafprozeduren mit KWS gibt Oberflächennutzung nicht her	

Offene Fragen

- Kann die Kaiserswerther Straße für Durchgangsverkehr gesperrt werden?
- Kann die Kaiserswerther Straße eine Einbahnstraße werden, um eine Oberflächenlösung zu ermöglichen?

Variante D.1 Umspannwerk

Diese Variante ist größtenteils oberirdisch.

Vom Kennedydamm bis zur Theodor-Heuß Brücke verläuft die Bahn auf der vorhandenen Strecke der Kaiserswerther Straße. Die Haltestelle Reeser Platz wird unterirdisch. Die Strecke der U80 taucht auf der Engländer Wiese wieder auf und führt dann über die Rotterdamer Straße zur Messe Süd und fährt von dort aus über die Arena bis zum Flughafen.

Die bestehenden Bahnsteige werden barrierefrei umgebaut und verlängert. Entlang der Kaiserswerther Straße wird der Straßenraum neu aufgeteilt und Bäume müssten entfallen, damit ausreichend Platz für Auto, Bahn, Rad und Fußgänger bestehen bleibt.



- unterirdische Kurvenführung nach dem Reeser Platz ermöglicht eine **schnellere Fahrt**
- oberirdische Führung entlang der Messe (Rotterdamer Straße) im **Konflikt mit der Messe Logistik**, insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten der „boot“
- **Kreuzungskonflikt mit Autoverkehr** (Kennedydamm) verringert Geschwindigkeit, störungsanfällig
- wenig Mehrwehrt für Fuß- und Radverkehr



- oberirdische Haltestellen nicht schön



- umfassende **Fällung von Bäumen** (Kaiserswerther Straße)
- eingeschränkte Fällung von Bäumen (Rotterdamer Straße)
- **Nordpark** wird nicht beeinträchtigt
- in **Engländer Wiese** wird eingegriffen



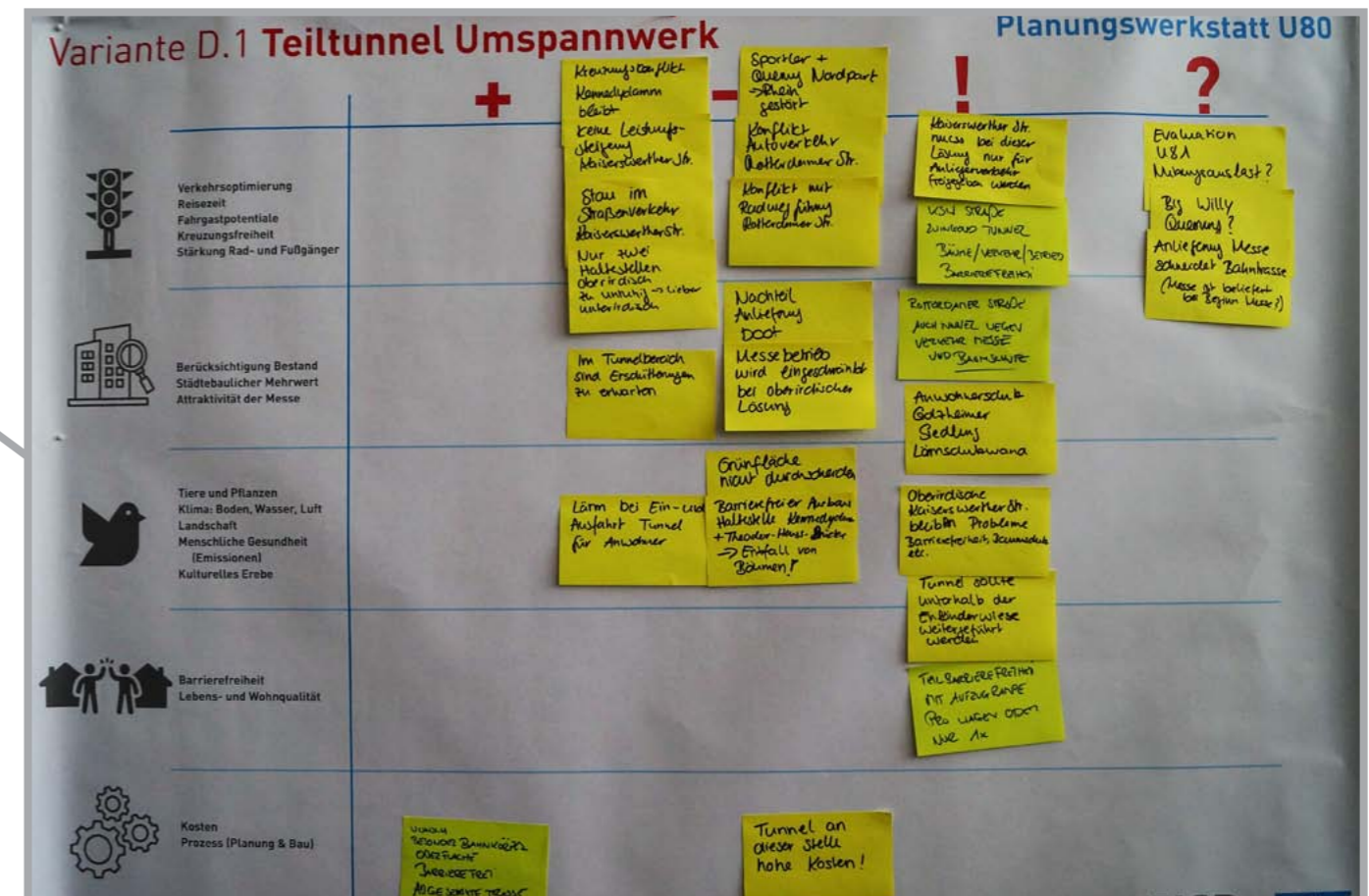
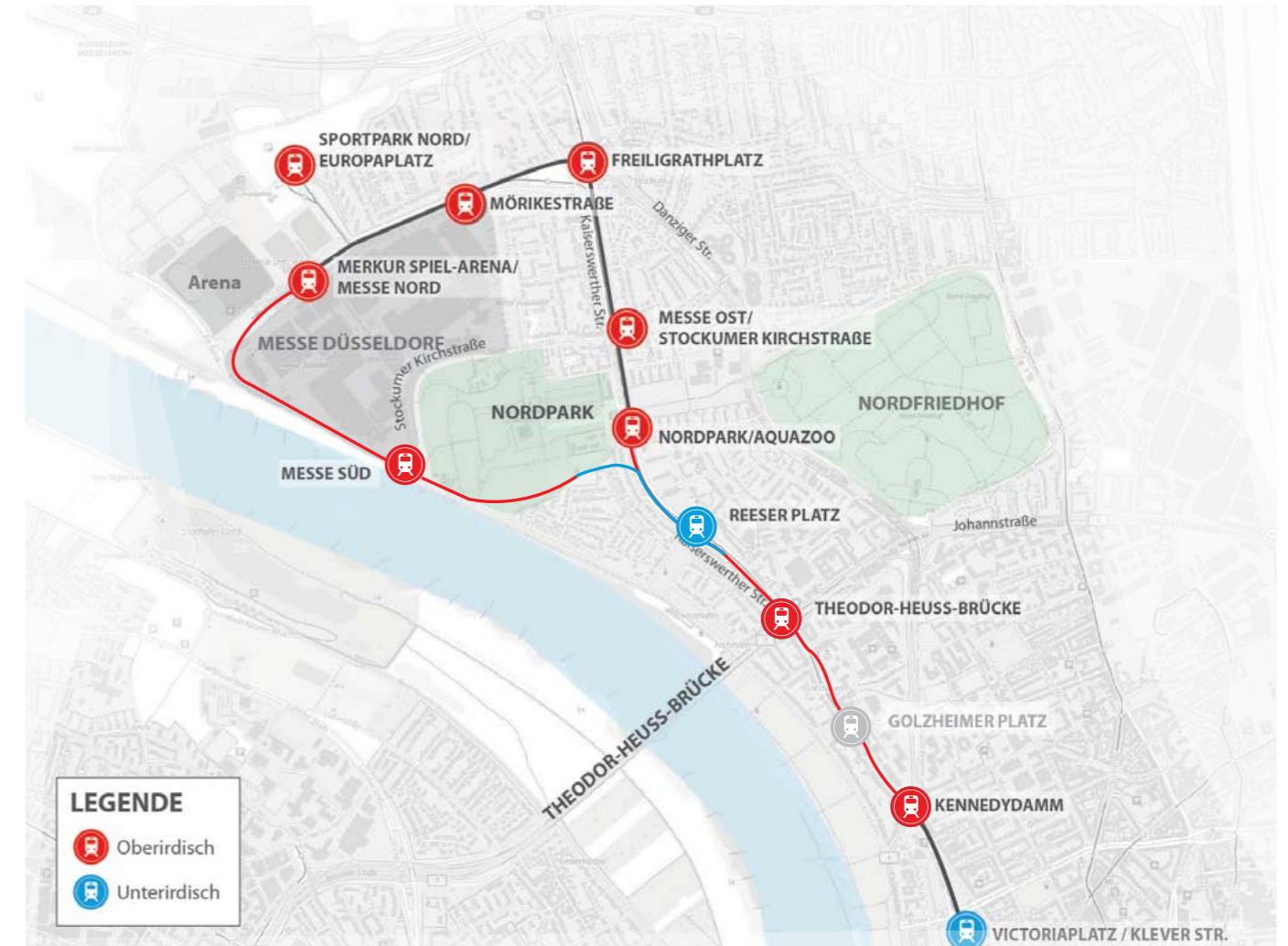
- weiterhin **Lärm** (Kaiserswerther Straße)
- neuer Lärm (nördliche Weiße Siedlung, Christ Church)
- Befürchtung von **Erschütterungen** (Untertunnelte weiße Siedlung)



- **Baukosten und CO2-Emissionen** höher als oberirdisch, geringer als Gesamttunnel

Offene Fragen

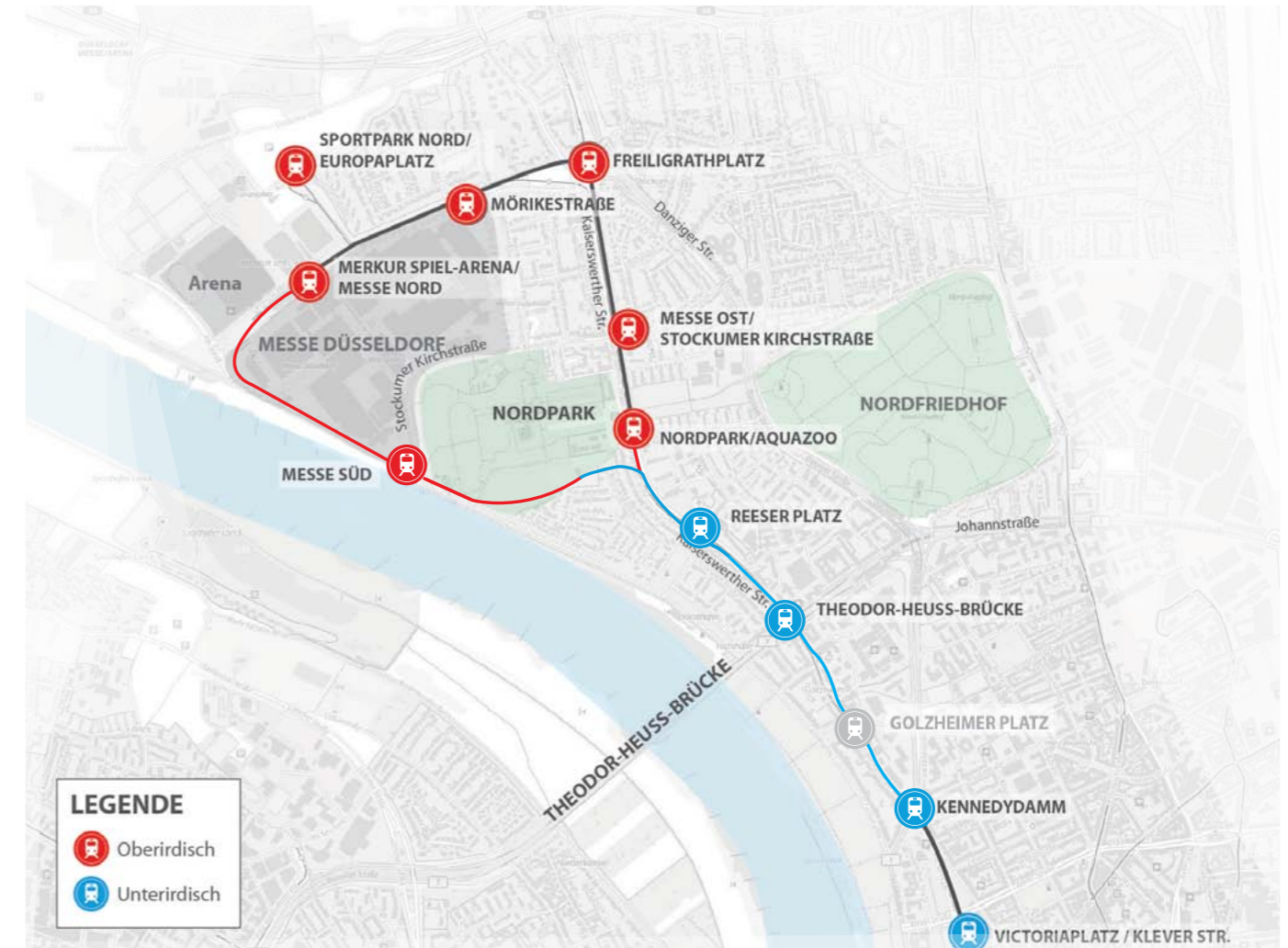
- Wie ist die Nutzungsauslast der U80/U81?
- Was muss bei der Big Willi Querung beachtet werden?
- Wie wird mit Konflikten zwischen Bahnführung und Messeanlieferung entschieden?



Variante D.2 Umspannwerk

Diese Variante ist unter- und oberirdisch.

Der Tunnel vorm Kennedydamm wird bis zum Reeser Platz weitergeführt. Die Strecke der U80 taucht auf der Engländer Wiese wieder auf und führt dann über die Rotterdamer Straße zur Messe Süd und fährt von dort aus über die Arena bis zum Flughafen.



- unterirdische Kurvenführung nach dem Reeser Platz ermöglicht eine **schnellere Fahrt**
- oberirdische Führung entlang der Messe (Rotterdamer Straße) im **Konflikt mit der Messe Logistik**, insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten der „boot“
- **Kreuzungsfrei** mit Autoverkehr (Kennedydamm): schnellere Fahrt, zuverlässiger
- **Mehrwehrt für Fuß- und Radverkehr** (Kaiserswerther Straße)



- städtebauliche Möglichkeiten (Kaiserswerther Straße)



- eingeschränkte **Fällung von Bäumen** (Kaiserswerther Straße, Rotterdamer Straße)
- **Nordpark** wird nicht beeinträchtigt
- in **Engländer Wiese** wird eingegriffen



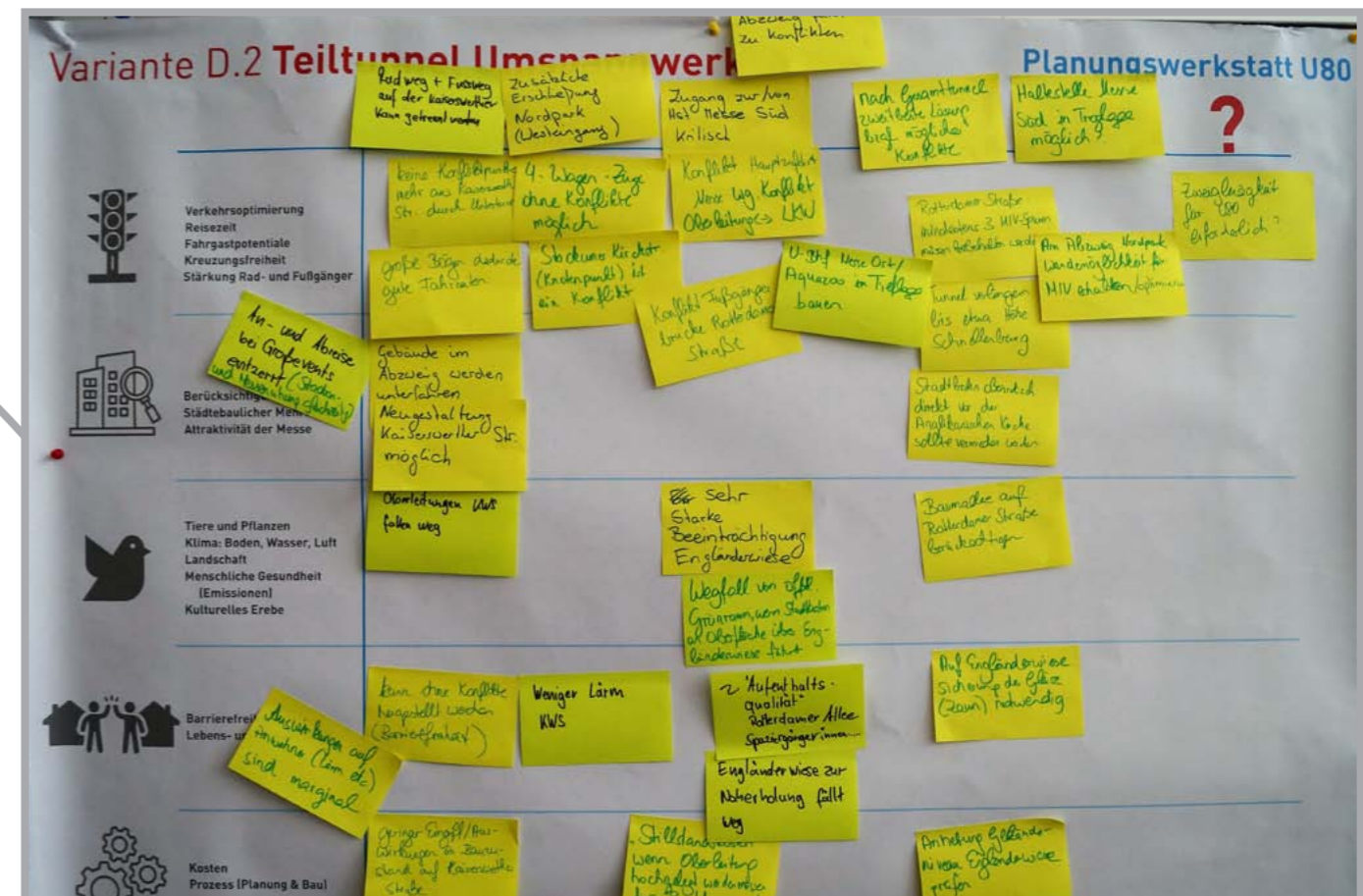
- kein **Lärm** (Kaiserswerther Straße)
- neuer Lärm (nördliche Weiße Siedlung, Christ Church)
- Befürchtung von **Erschütterungen** (Untertunnelte weiße Siedlung)



- **Baukosten und CO2-Emissionen** höher als oberirdisch, geringer als Gesamttunnel

Offene Fragen

Ist die Haltestelle Messe Süd in Troglage möglich?
Ist eine Zweigleisigkeit für die U80 erforderlich?



Variante E Regenklärwerk

Diese Variante ist unter- und oberirdisch.

Der Tunnel vorm Kennedydamm wird bis zum Reeser Platz weitergeführt. Die Strecke der U80 taucht auf der Engländer Wiese wieder auf und führt dann über die Rotterdamer Straße zur Messe Süd und fährt von dort aus über die Arena bis zum Flughafen.



- unterirdische Kurvenführung nach dem Reeser Platz ermöglicht eine **schnellere Fahrt**
- oberirdische Führung entlang der Messe (Rotterdamer Straße) im **Konflikt mit der Messe Logistik**, insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten der „boot“
- **Kreuzungsfrei** mit Autoverkehr (Kennedydamm): schnellere Fahrt, zuverlässiger
- **Mehrwert für Fuß- und Radverkehr** (Kaiserswerther Straße)



- städtebauliche Möglichkeiten (Kaiserswerther Straße)



- eingeschränkte **Fällung von Bäumen** (Kaiserswerther Straße, Rotterdamer Straße)
- **Nordpark** wird nicht beeinträchtigt
- in **Engländer Wiese** wird eingegriffen



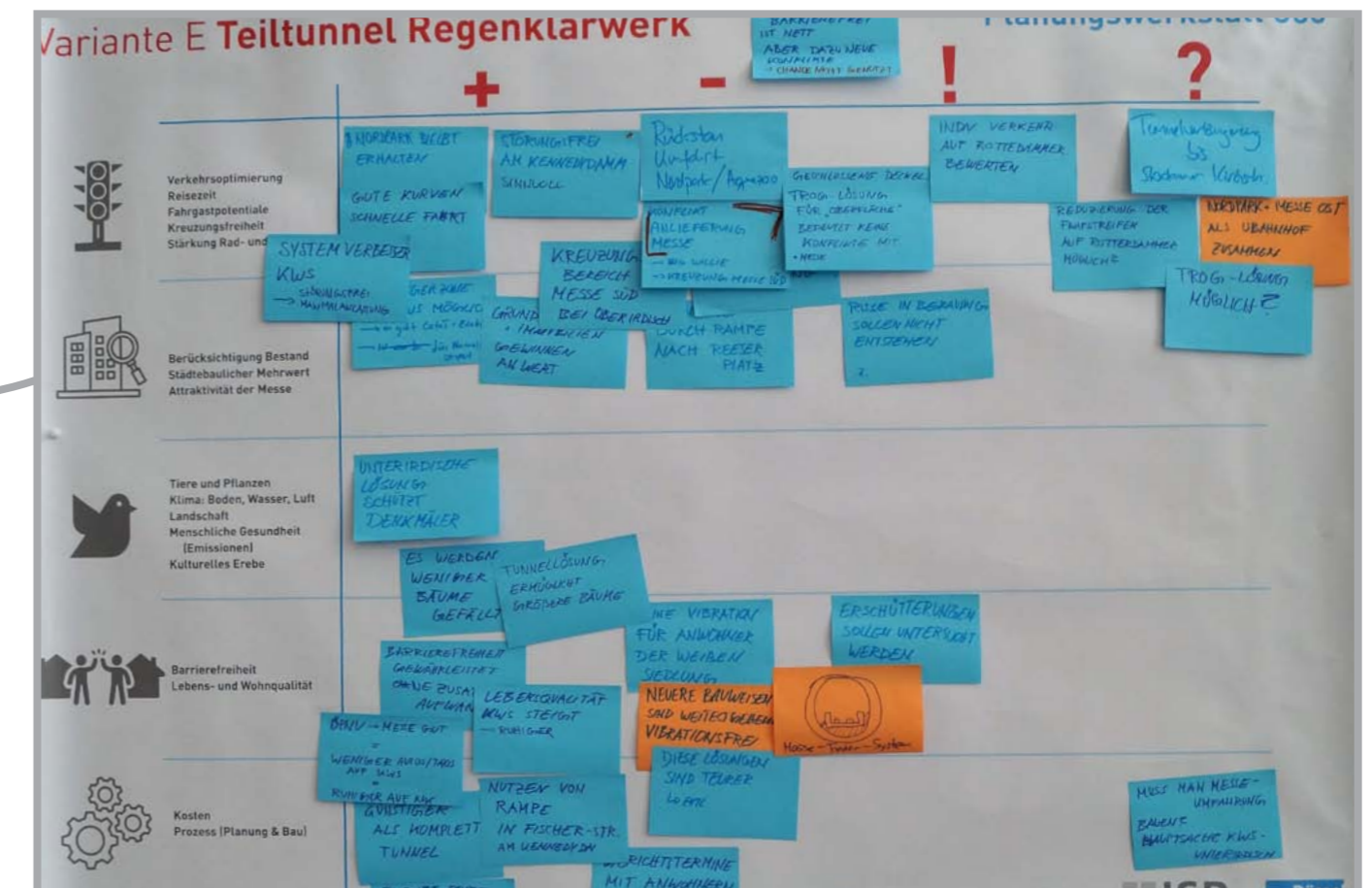
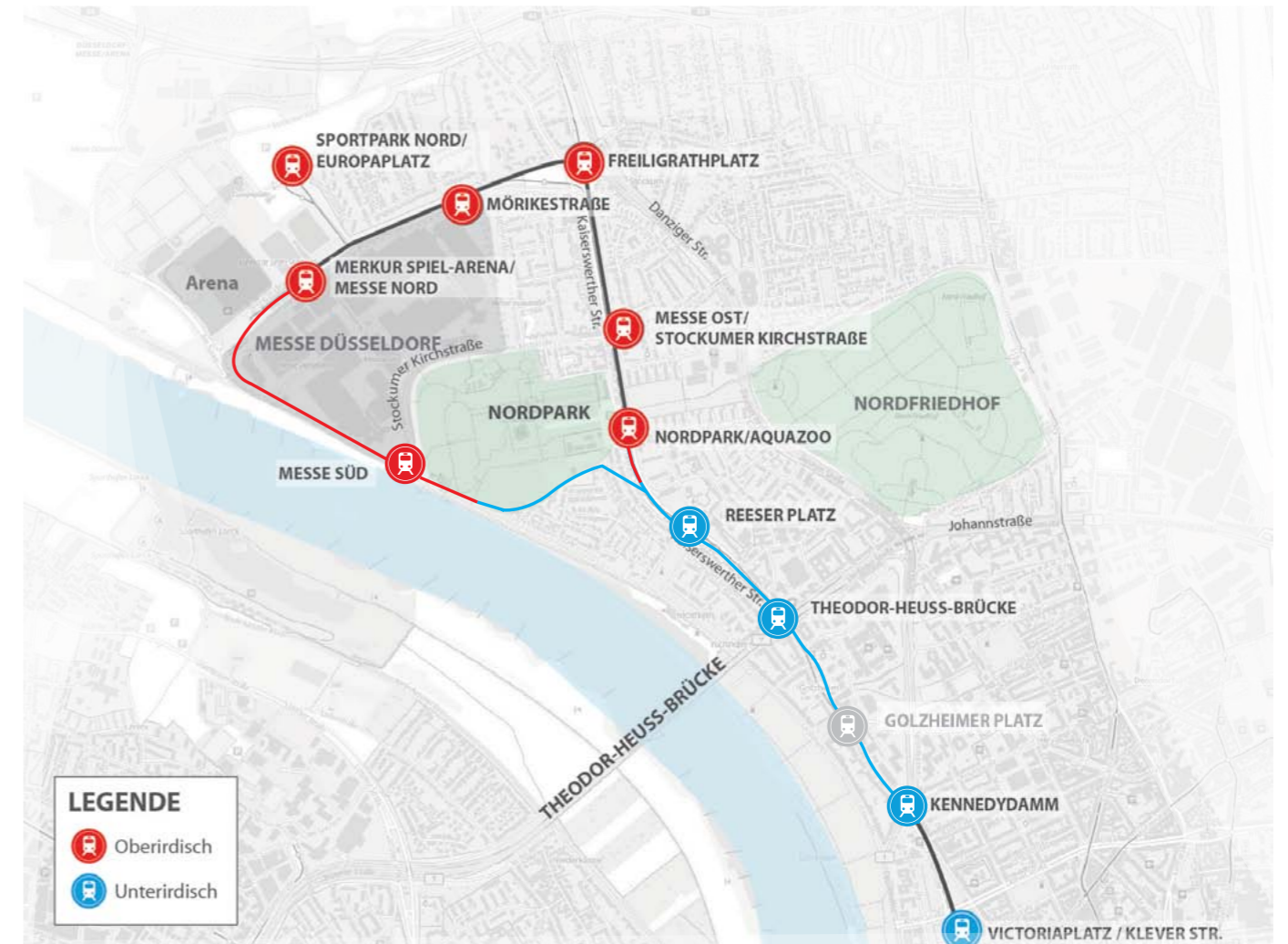
- kein **Lärm** (Kaiserswerther Straße)
- neuer Lärm (nördliche Weiße Siedlung, Christ Church)
- Befürchtung von **Erschütterungen** (Untertunnelte weiße Siedlung)



- **Baukosten und CO2-Emissionen** höher als oberirdisch, geringer als Gesamttunnel

Offene Fragen

Muss man die Messeumfahrung bauen? Ist eine Trog-Lösung entlang der Messe möglich?
 Kann die Anzahl der Fahrstreifen auf der Rotterdamer Straße reduziert werden?
 Kann der Tunnel bis Stockumer Kirchstraße / Freiligrathplatz verlängert werden?



Variante F Gesamttunnel

Diese Variante ist unterirdisch.

Der Tunnel vorm Kennedydamm wird unterhalb der Kaiserswerther Straße zum Reeser Platz weitergeführt. Von dort wird der Nordpark unterirdisch gequert zur Messe Süd gequert. Vor der Kurve an der Arena taucht die Bahn wieder auf und fährt bis zum Flughafen weiter.



- unterirdische Kurvenführung nach dem Reeser Platz ermöglicht eine **schnellere Fahrt**
- **Kreuzungsfrei** mit der Messe Logistik
- Kreuzungsfrei mit Autoverkehr (Kennedydamm): schnellere Fahrt, zuverlässiger
- **Mehrwehrt für Fuß- und Radverkehr** (Kaiserswerther Straße)



- städtebauliche Möglichkeiten (Kaiserswerther Straße)



- eingeschränkte **Fällung von Bäumen** (Kaiserswerther Straße)
- **Nordpark und Engländer Wiese** werden nur in Bauphase beeinträchtigt



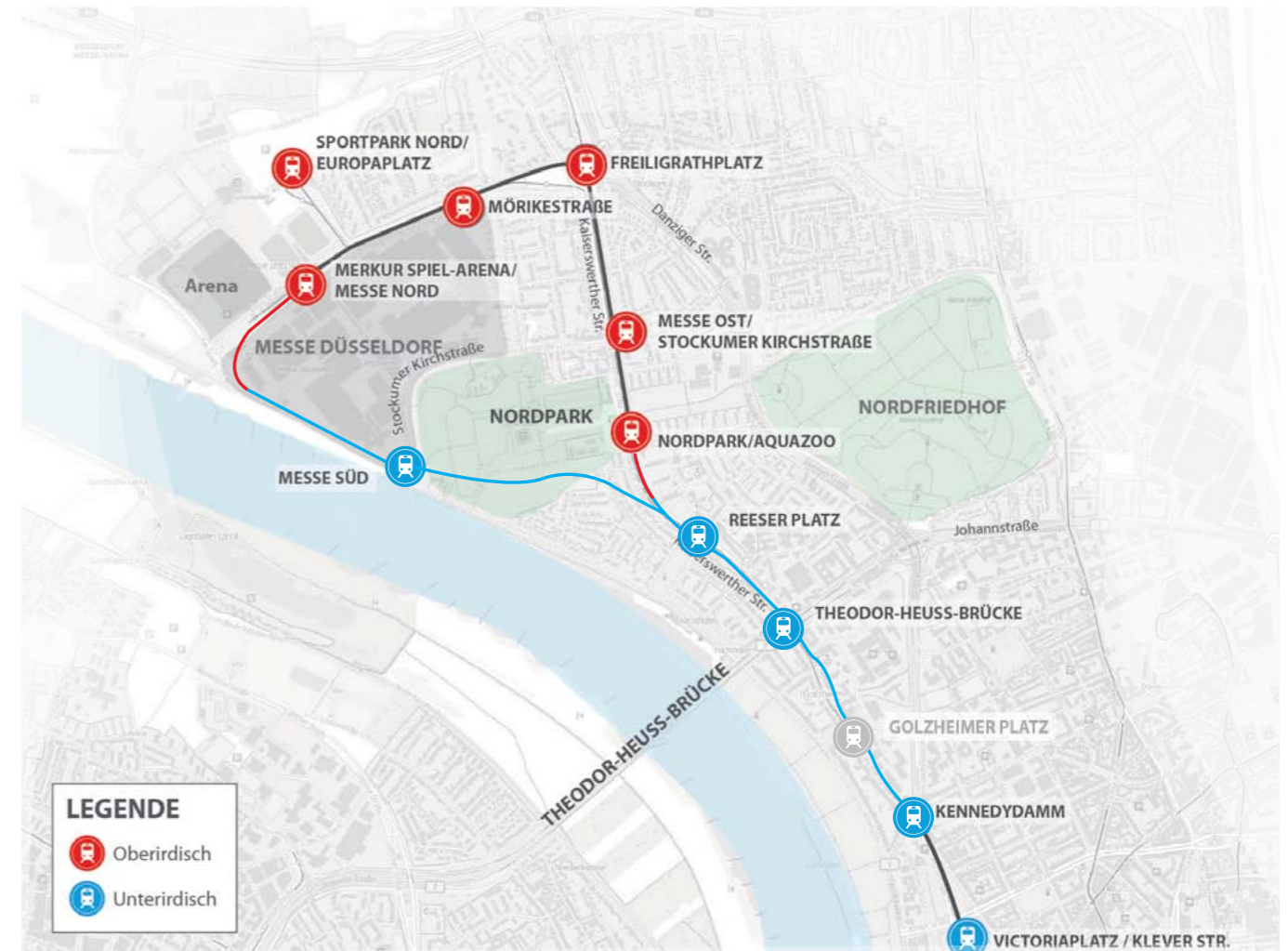
- kein **Lärm** (Kaiserswerther Straße)
- Befürchtung von **Erschütterungen** (Untertunnelte weiße Siedlung)



- **Baukosten und CO2-Emissionen** am höchsten

Offene Fragen

Welche Auswirkung haben ober-/unterirdische Lösungen auf die Bahnfahrenden?
 Werden Grundwasserströme durch Tunnel beeinflusst? Wie ist die Bodenstatik?
 Können die Haltestellen Messe Ost und Nordpark zusammengelegt werden?



03

Hintergrund Stadtbahn- strecke U80

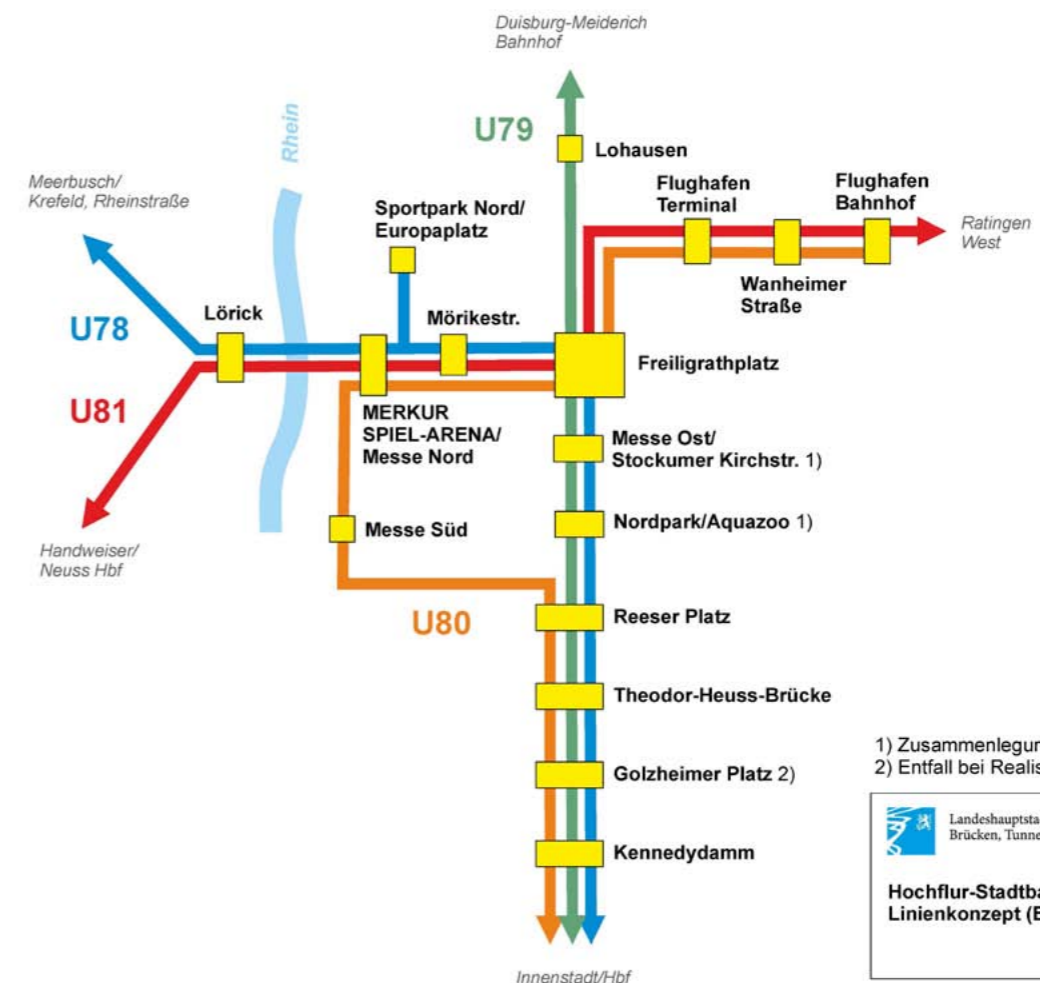
Warum wird die U80 geplant?

Die neue U80 soll das Düsseldorfer **Stadtbahnnetz nachhaltigerweitern**. Die Planung der Stadtbahnstrecke vom Kennedydamm über Messe Süd bis zum U-Bahnhof MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord bietet einen ganzheitlichen Mehrwert für die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer, für die Landeshauptstadt und für die Umwelt im Rahmen der Verkehrswende. Sie umfasst insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit auf dem ganzen Streckenverlauf vom Hauptbahnhof bis zur MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord.

Mehr als 640.000 Düsseldorferinnen und Düsseldorfer sowie mehr als 300.000 Einpendlerinnen und Einpendler bewegen sich **täglich** durch Düsseldorf und die Einwohner- sowie Arbeitsplatzzahlen in der Stadt steigen. Über 1 Mio. Menschen pro Jahr besuchen die Düsseldorfer Messe, bis zu 66.500 Menschen nehmen an einer einzigen **Großveranstaltung** in der Arena teil. Neben einer Vielzahl von Geschäftsreisenden und Touristinnen ist auch ein deutlicher Anstieg des Wirtschaftsaufkommens zu verzeichnen.

Das ist viel Verkehr, den es zu bewältigen gilt. Ein möglichst hoher Anteil davon soll auf den umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verlagert werden. Dafür ist ein umfassender Ausbau des Liniennetzes sowie die Erweiterung des Fahrplanangebots und der Platzkapazitäten von Bus und Bahn zentrale Voraussetzung. Die **kompakte Lage von Messe und Sport- und Veranstaltungsarena** an einem Ort stellt dabei besondere Anforderungen an das ÖPNV-Netz und -Angebot.

In der Planung dafür sind die **Transparenz und eine frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit** besonders wichtig. Im öffentlichen Dialog wird über die Vor- und Nachteile durch verschiedene Streckenverläufe sowie unterschiedliche unter- oder oberirdische Varianten gesprochen.

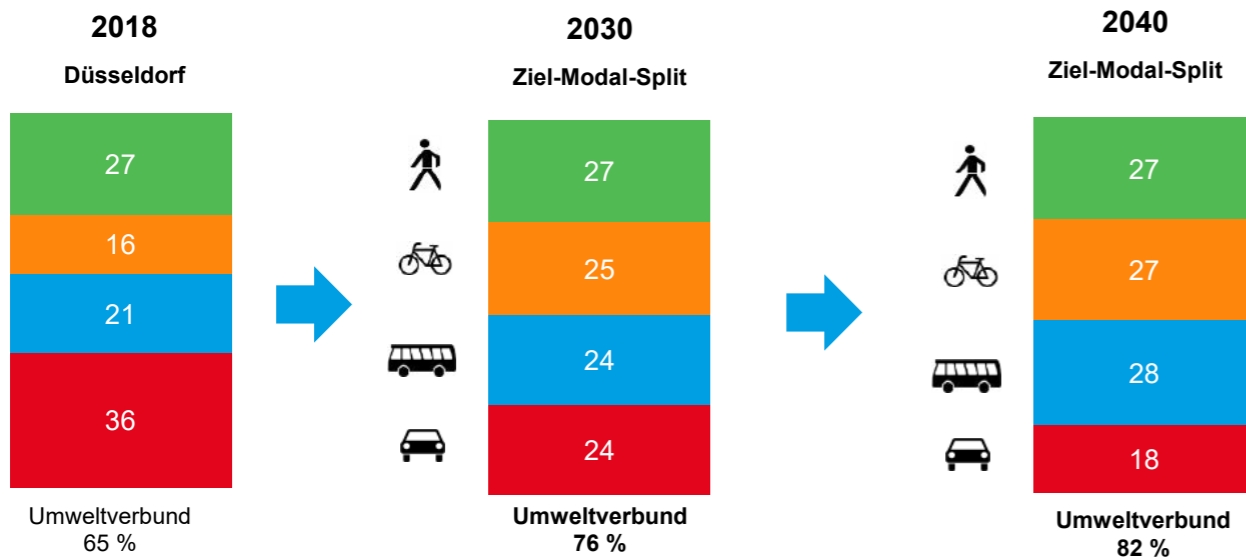


Gesamtstädtische Strategie für die Netzentwicklung

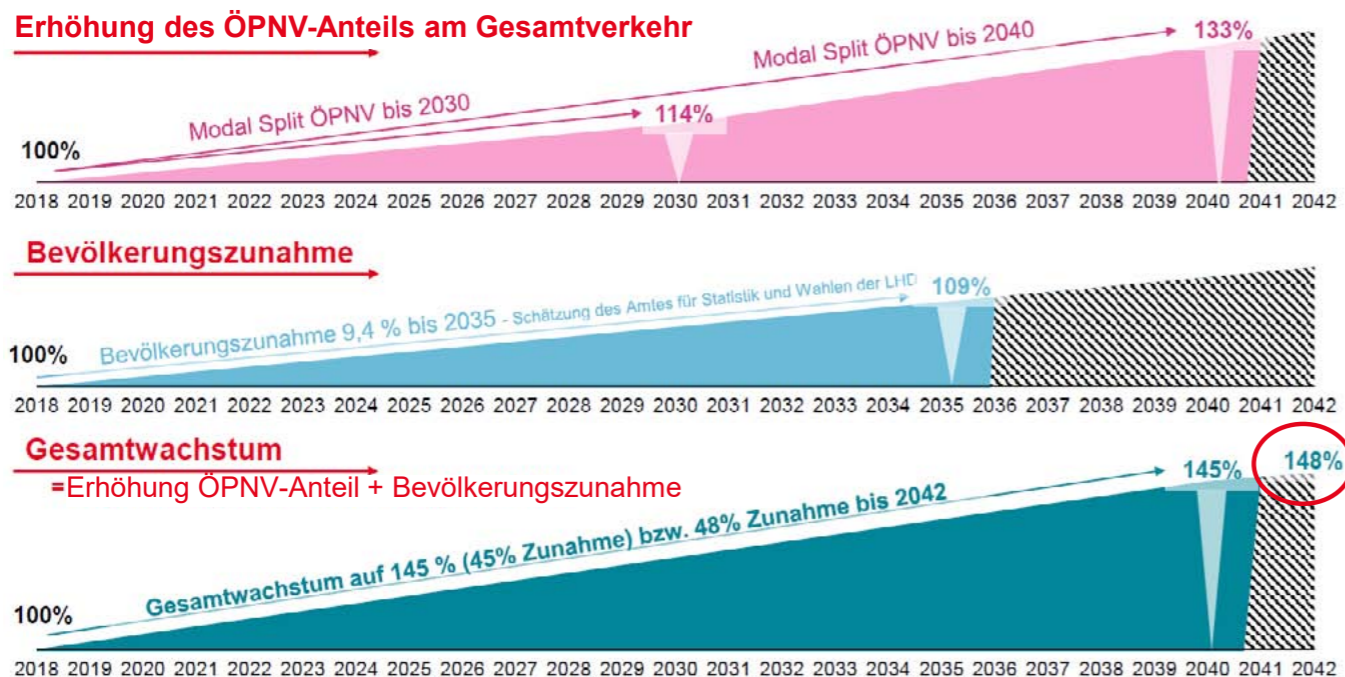
Die Landeshauptstadt Düsseldorf möchte den **Anteil des ÖPNV am Verkehr** von 21% (2018) bis 2040 auf 28% steigern. Gleichzeitig wird ein Bevölkerungswachstum von 9,4% vorausgesagt. Um zukünftig **mehr ÖPNV für mehr Menschen** zu ermöglichen, muss in die Infrastruktur investiert werden. Konkret sollen die Umbaumaßnahmen für die U80 auch eine Taktverdichtung der U79 ermöglichen.

Für Messe-Gäste soll die Maßnahme die An- und Abreise mit dem ÖPNV vereinfachen. Mehr ÖPNV-Nutzende (jetzt 36%, Ziel: 50%) bedeutet eine **bessere Verkehrsraum-Nutzung** und ermöglicht eine angenehmere Besucher-Abwicklung und weniger Störung des normalen Verkehrs.

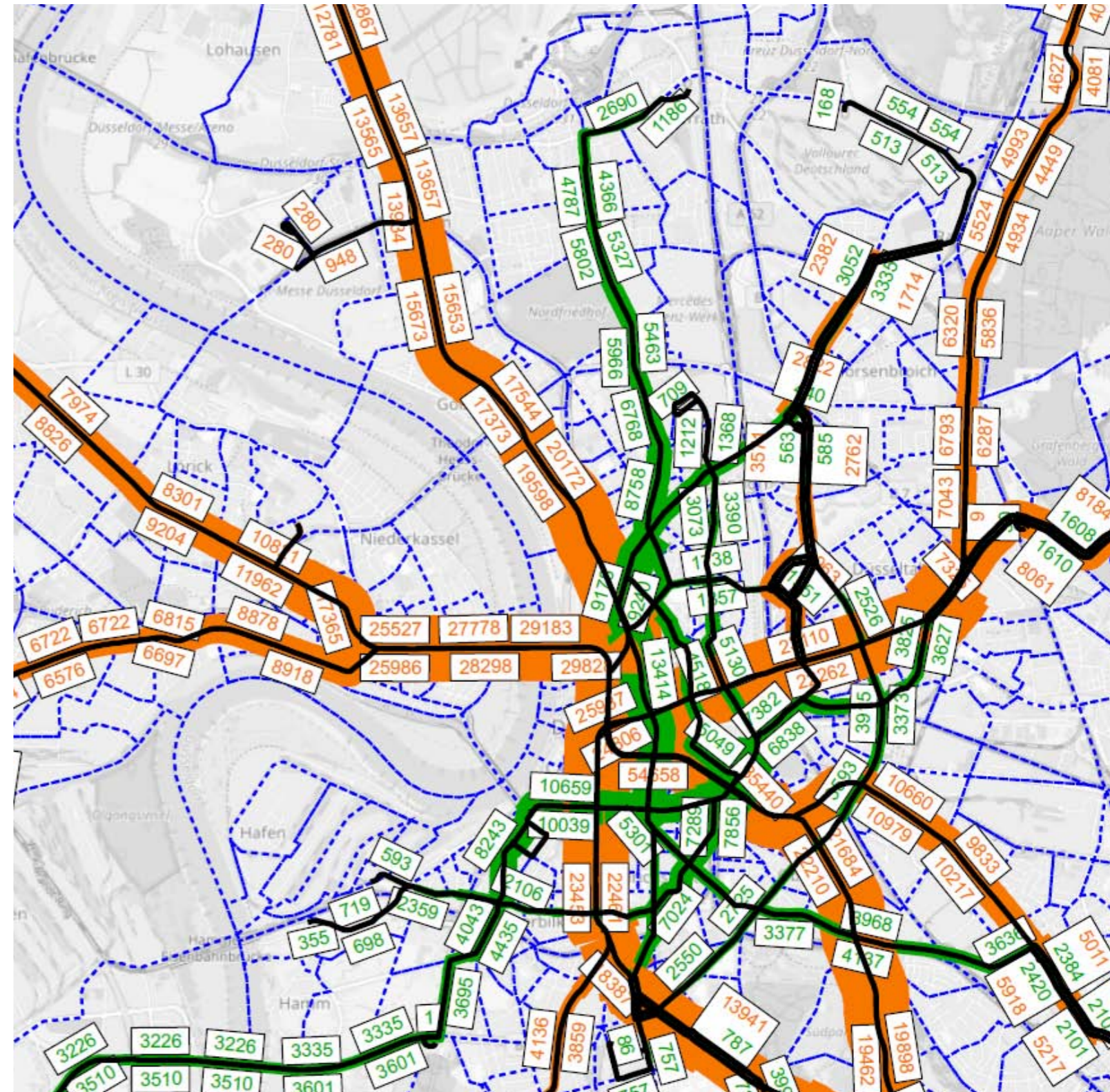
Zielwerte im Mobilitätsplan D (aktueller Arbeitsstand)



Angestrebtes Verkehrswachstum im ÖPNV



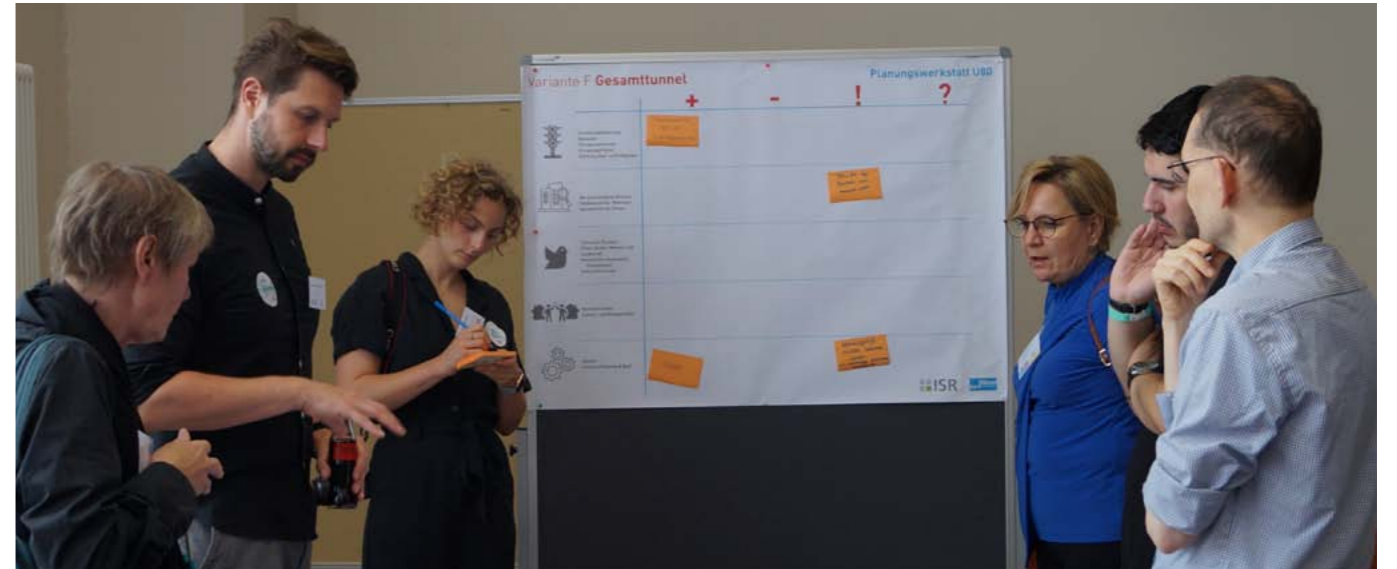
Heutige Verkehrsnachfrage Stadtbahn/Straßenbahn
 Regelverkehr, d. h. ohne Veranstaltungsverkehr Messe/Arena
 Quelle: Städtisches Verkehrsmodell, Analyse 2018



Impressionen



Impressionen



Impressum

AUFTRAGGEBERIN

Landeshauptstadt Düsseldorf
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
www.isr-planung.de

U80 Bürger Dialog

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

