

Nahverkehrsplan 2010-2015 der Landeshauptstadt Düsseldorf

1. Fortschreibung Straßenbahn- und Stadtbahnnetz nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie

1. Fortschreibung zum
Nahverkehrsplan 2010 – 2015
der Landeshauptstadt Düsseldorf

**Straßenbahn- und Stadtbahnnetz nach
Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie**

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	- 3 -
2	Heutiges Stadtbahn- und Straßenbahnnetz	- 3 -
3	Künftiges Stadtbahn- und Straßenbahnnetz	- 4 -
3.1	Tunnel Wehrhahn-Linie	- 4 -
3.2	Zukünftiges Stadtbahnnetz	- 5 -
3.3	Zukünftiges Straßenbahnnetz	- 8 -
4	Umsetzungsprogramm und Finanzierung	- 12 -
5	Beschlussfassung	- 13 -

1 Ausgangslage

Der am 29.09.2011 vom Rat der Stadt beschlossene Nahverkehrsplan 2010 – 2015 der Landeshauptstadt Düsseldorf, Teil 1, enthält den Hinweis, dass mit Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie in 2015 eine Anpassung des gegenwärtigen Straßenbahnnetzes erforderlich wird. Eine Untersuchung und Abstimmung des Liniennetzes nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie ist im Nahverkehrsplan als Planungsauftrag verankert. Hierbei ist auch eine Altstadtanbindung aus Unterrath und Derendorf zu prüfen. Mit der vorliegenden Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2010 – 2015 wird der Planungsauftrag abgearbeitet.

Unter Berücksichtigung der beschlossenen Netzergänzungen und betrieblichen Rahmenbedingungen, u.a.

- Verlängerung der Straßenbahnstrecke (701) zum ISS-Dome
 - Verlängerung der Straßenbahnstrecke in den Medienhafen
 - Wegfall der Wendemöglichkeiten und Endhaltestellen am Jan-Wellem-Platz
 - Prüfung einer Altstadtanbindung aus Unterrath und Derendorf
- wird eine Linienkonzeption für die Zeit nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie vorgelegt.

2 Heutiges Stadtbahn- und Straßenbahnnetz

Auf dem derzeitigen Schienennetz in Düsseldorf betreibt die Rheinbahn insgesamt sieben Stadtbahnlinien (U70, U74 bis U79) und 11 Straßenbahnlinien (701, 703, 704, 706, 707, 708, 709, 712, 713, 715 und 719).

Dieses Netz erschließt 33 der insgesamt 49 Düsseldorfer Stadtteile, in denen ca. 80% der Düsseldorfer Bevölkerung leben und sich über 90% der Arbeitsplätze befinden. Der Großteil des ÖPNV-Verkehrsaufkommens wird über das innerstädtische Schienennetz abgewickelt.

Zurzeit gibt es durch die Düsseldorfer Innenstadt einen Stadtbahntunnel (Heinrich-Heine-Allee – Hauptbahnhof) mit jeweiliger Verästelung an den Endstücken. Die Beförderungsgeschwindigkeit sowie die Betriebszuverlässigkeit und Pünktlichkeit der sieben Stadtbahnlinien ist durch die konfliktarme Tunnelführung im Innenstadtbereich besonders hoch.

Der Streckenverlauf des neuen Tunnels Wehrhahn S – Bilk S wird heute von den Straßenbahnlinien 703 (Gerresheim S – **Wehrhahn S – Kirchplatz**), 712 (Ratingen – **Wehrhahn S – Bilk S** – Volmerswerth), 713 (Gerresheim Krankenhaus – **Wehrhahn S – Kirchplatz**) sowie abschnittsweise von den Linien 706 (Brehmplatz – **Jan-Wellem-Platz – Bilk S** – Am Steinberg) und 715 (Unterrath S – Spichernplatz – **Jan-Wellem-Platz – Graf-Adolf-Platz** – Eller Vennhauser Allee) befahren.

3.2 Zukünftiges Stadtbahnnetz

Mit Inbetriebnahme des Tunnels der Wehrhahn-Linie voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2015 werden die im Streckenverlauf des Tunnels liegenden Straßenbahnlinien zu Stadtbahnlinien aufgewertet.

Im Planfeststellungsverfahren zum Wehrhahn-Linien-Tunnel wurde nachfolgendes Linienkonzept zugrunde gelegt:

- Linie 713 wird U71: Gerresheim Krankenhaus – **Wehrhahn S – Altstadt – Bilk S** – Universität Ost
- Linie 712 wird U72: Ratingen – Oberrath – Grafenberg – **Wehrhahn S – Altstadt – Bilk S** – Volmerswerth
- Linie 703 und Linie 701 im südlichen Abschnitt werden U73: Gerresheim S – Grafenberg – **Wehrhahn S – Altstadt – Bilk S** – Wersten – Holthausen – (Benrath).

Die Straßenbahnlinien 706 und 715 können aus baulichen Gründen nicht durch den Wehrhahn-Linien-Tunnel geführt werden und erhalten in der Innenstadt einen neuen Linienweg.

Veränderte Linienführung U71

Im Rahmen der Konzeption des neuen ÖPNV-Linienkonzeptes nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie wurden mehrere Varianten entwickelt. Eine dieser Varianten führte zu der Überlegung, die Stadtbahnlinie U71 nicht zum Gerresheimer Krankenhaus, sondern ab der Uhlandstraße über den Linienweg der Straßenbahnlinie 708 bis zur Heinrichstraße und weiter über den Linienweg der 701 bis Rath S zu führen. Die U71 würde damit die Linie 708 ersetzen. Das Gerresheimer Krankenhaus würde weiterhin durch die Straßenbahnlinie 709 erschlossen.

Nach Realisierung der Neubaustrecke von Rath S bis Am Hülserhof ist vorgesehen, bei Veranstaltungen im ISS Dome die U71 bis zum ISS Dome zu verlängern. Bei sehr großen Veranstaltungen ist zusätzlich der Betrieb einer E71 vom ISS Dome über die Heinrichstraße – Uhlandstraße zum Hauptbahnhof möglich.

Folgende Vorteile ergeben sich aus dieser geänderten Linienführung der U71 nach Düsseldorf – Rath:

- Durch die U71 wird zukünftig für die Stadtteile Düsseldorf, Mörsenbroich, Rath eine neue Direktverbindung in die Altstadt geschaffen.
- Bei der bisher geplanten Linienführung der U71 werden 2 Haltestellen zusätzlich an das Stadtbahnnetz angebunden (Heinrich-Könn-Straße und Gerresheim Krankenhaus), die ca. 2.400 Einwohner erschließen. Indirekt werden über die Umsteigehaltestelle Gerresheim Krankenhaus weitere 6.100 Einwohner aus Ludenberg und Hubbelrath erschlossen. Bei der Linienführung der U71 bis Heinrichstraße hingegen werden über 5 zusätzliche Haltestellen ca. 18.000 Einwohner an das Stadtbahn-Netz angebunden. Über die Umsteigehaltestelle

Heinrichstraße bzw. einer Verlängerung bis Rath sind weitere 12.600 Einwohner aus Mörsenbroich und Rath erschlossen.

- Fahrzeitvergleiche zur Innenstadt ergeben, dass gegenüber der bisherigen Planung Verbesserungen erreicht werden können. Von der Haltestelle Gerresheim Krankenhaus zur Altstadt bleibt trotz einmaliger Umsteigenotwendigkeit die Beförderungszeit auf heutigem Niveau.
- Nach den Verkehrsmodellrechnungen werden gegenüber der ursprünglich geplanten Linienführung zum Gerresheimer Krankenhaus täglich über 4.000 Fahrgäste mehr den Tunnel der Wehrhahn-Linien nutzen.

Um den Betrieb der U71 zu ermöglichen, ist die Ertüchtigung der Stadtbahnvorlaufstrecke zwischen Umlandstraße – Heinrichstraße – Rath S erforderlich. Dies geschieht im Wesentlichen durch die folgenden Maßnahmen:

- Verlängerungen der Haltestellen auf Stadtbahnlänge (60m).
- Teilweise Lageänderungen der heute vorhandenen Schienenstrecken.
- Neubau bzw. Veränderung von zwei Gleiseckverbindungen.

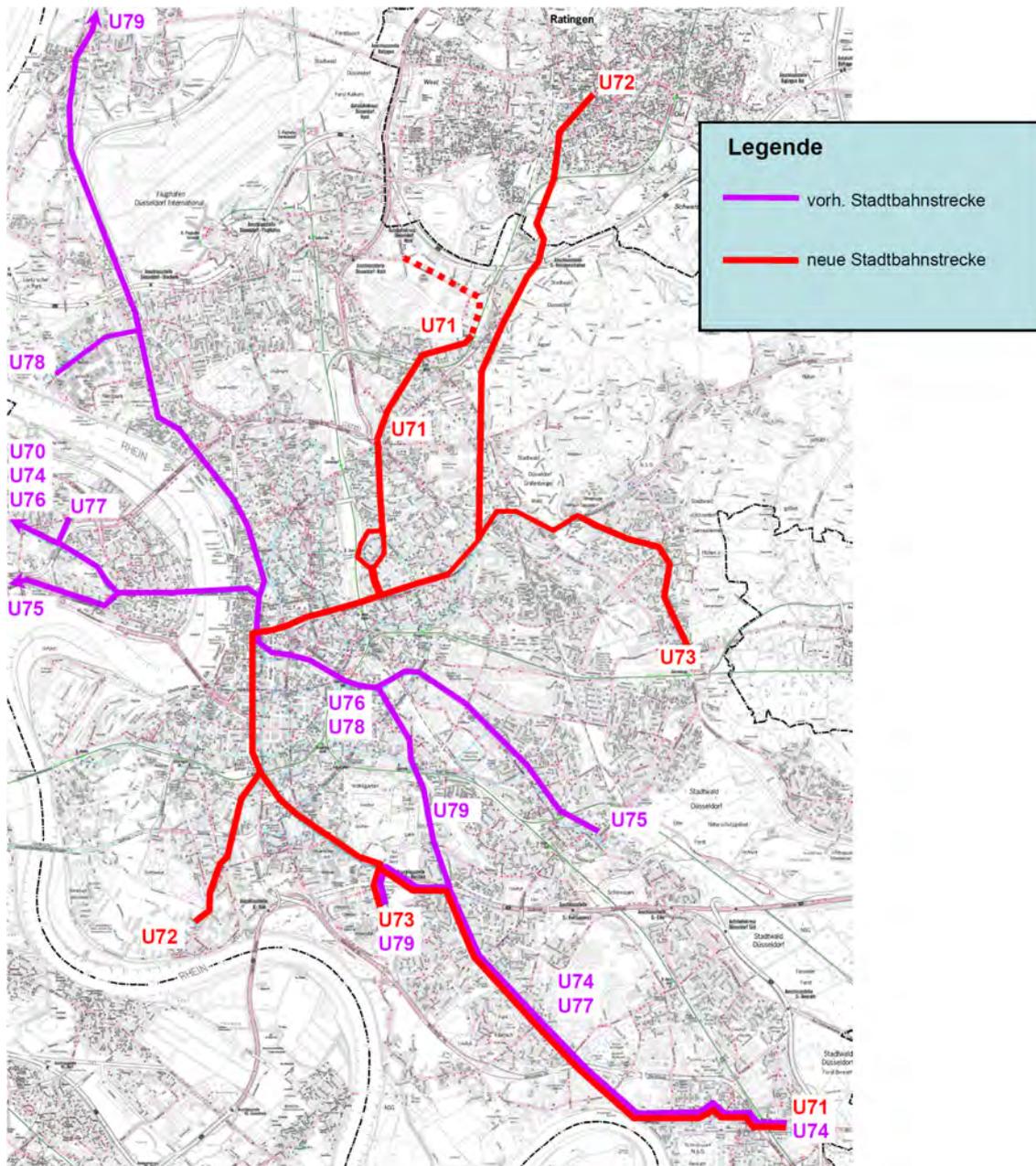
Aufgrund des großen Erschließungspotentials durch die neue Linienführung kann die Wirtschaftlichkeit mit Blick auf die Standardisierte Bewertung der Wehrhahn-Linie gegenüber dem ursprünglichen Konzept verbessert werden.

Das künftige Stadtbahn- und Straßenbahnnetz umfasst die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Linien. Im Einzelnen sind folgende Linienwege und Taktangebote vorgesehen (nur Veränderungen gegenüber Fahrplan 2011/12 dargestellt):

Linie	Zeit	Linienweg	Takt
U70	unverändert	unverändert	unverändert
U71	tagsüber	(Rath S –) Heinrichstraße – Wehrhahn S – Heinrich-Heine-Allee – Bilk S – Holthausen – Benrath	10-min (Rath S – Heinrichstr. 20-min)
	abends	Heinrichstraße – Wehrhahn S – Heinrich-Heine-Allee – Bilk S – Holthausen – Benrath	20-min-Takt
U72	tagsüber	Ratingen – Schlüterstr. – Wehrhahn S – Heinrich-Heine-Allee – Bilk S – Volmerswerth	10-min
	abends	Ratingen – Schlüterstr. – Wehrhahn S – Heinrich-Heine-Allee – Bilk S – Volmerswerth	20-min
U73	tagsüber	Gerresheim S – Schlüterstr. – Wehrhahn S – Heinrich-Heine-Allee – Bilk S – Uni Ost	10-min
	abends	Gerresheim S – Schlüterstr. – Wehrhahn S – Heinrich-Heine-Allee – Bilk S – Uni Ost	20-min
U74	tagsüber	(Meerbusch –) Lörick – Heinrich-Heine-Allee – Hbf – Holthausen (einzelne Fahrten zu Schulbeginn von Benrath)	20-min (Meerbusch – Lörick Verstärkerfahrten unverändert)
	abends	Lörick – Heinrich-Heine-Allee – Hbf – Holthausen	20-min

Linie	Zeit	Linienweg	Takt
U75	unverändert	unverändert	unverändert
U76	unverändert	unverändert	unverändert
U77	unverändert	unverändert	unverändert
U78	unverändert	unverändert	unverändert
U79	unverändert	unverändert	unverändert
701	tagsüber	(ISS Dome – Rath S –) Heinrichstr. – Dreieck – Jan-Wellem-Platz – Steinstr./Kö – Karolinger Platz – Steinberg	10-min-Takt (ISS Dome – Heinrichstr. 20-min-Takt)
	abends	ISS Dome – Rath S – Heinrichstr. – Dreieck – Jan-Wellem-Platz – Steinstr./Kö – Karolinger Platz – Steinberg	20-min-Takt
704	tagsüber	Derendorf Nord – Pempelforter Str. – Hbf – Karolinger Platz – Christophstr.	10-min-Takt
	abends	Derendorf Nord – Pempelforter Str. – Hbf – Karolinger Platz – Christophstr.	20-min-Takt
706	tagsüber	Steinberg – Oberbilker Markt – Brehmplatz – Jan-Wellem-Platz – Steinstr./Kö – Landtag – Franziusstraße – Hamm S	10-min-Takt
	abends	Steinberg – Oberbilker Markt – Brehmplatz – Jan-Wellem-Platz – Steinstr./Kö – Landtag – Franziusstraße – Hamm S	20-min-Takt
707	tagsüber	Unterrath S – Spichernplatz – Dreieck – Hbf – Bilk S/Elisabethstr. – Franziusstraße – Hafen	10-min-Takt
	abends	Unterrath S – Spichernplatz – Dreieck – Hbf – Bilk S/Elisabethstr. – Franziusstraße – Hafen	20-min-Takt
709	tagsüber	Gerresheim Krankenhaus – Schlüterstr. – Flingern S – Hbf – Landtag – Südfriedhof – Neuss	10-min-Takt
	abends	Gerresheim Krankenhaus – Schlüterstr. – Flingern S – Hbf – Landtag – Südfriedhof – Neuss	20-min-Takt
715	tagsüber	(Unterrath S -) Spichernplatz – Dreieck – Jan-Wellem-Platz – Steinstraße/Kö – Oberbilk S – Vennhauser Allee	10-min-Takt (Unterrath S – Spichernpl. 20-min-Takt)
	abends	Spichernplatz – Dreieck – Jan-Wellem-Platz – Steinstraße/Kö – Oberbilk S – Vennhauser Allee	20-min-Takt
719	tagsüber	(Staufenplatz – Flingern –) Hbf – Landtag – Südfriedhof	10/5-min-Takt (Staufenplatz – Hbf Verstärkerfahrten unverändert)

Tab. : Stadt- und Straßenbahnlinien mit Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie



Stadtbahnstreckennetz nach Inbetriebnahme Wehrhahn-Linie

3.3 Zukünftiges Straßenbahnnetz

Das Straßenbahnnetz ist auf das oben dargestellte Stadtbahnnetz abgestimmt.

Die wesentlichen Veränderungen des künftigen Straßenbahnnetzes gegenüber heute sind:

- Ersatz der Linie 708 im nördlichen Abschnitt Heinrichstraße – Uhlandstraße – Hauptbahnhof durch die U71 (Rath – Heinrichstraße – Uhlandstraße – Wehrhahn S und weiter Heinrich-Heine-Allee – Benrath) sowie durch die Linie 707 im südlichen Abschnitt Hauptbahnhof – Franziusstraße.
- Entfall der Linie 713, das Angebot der Linie 709 wird dementsprechend ergänzt.
- Verlagerung der Linie 706 und 715 aus der Achse Jan-Wellem-Platz – Heinrich-Heine-Allee – Graf-Adolf-Platz und Bilk S auf die Berliner Allee.
- Einrichtung einer neuen Direktverbindung zwischen Hamm / Unterbilk und Jan-Wellem-Platz.

Es werden alle bisher von Straßen- oder Stadtbahnen bedienten Stadtteile auch zukünftig mit gleicher Angebotsqualität wie heute bedient. Auf den Streckenabschnitten, wo die Wehrhahn-Linie das heutige Angebot ergänzt (Heinrichstraße – Rath S (U71 und 701)) wird das Gesamtangebot der jeweiligen beiden Linien zusammen dem heutigen Angebotstakt entsprechen.

Wegen der Durchbindung der Wehrhahn-Linien nach Volmerswerth, zur Universität und nach Benrath verändern sich die südlichen Endpunkte der heutigen Straßenbahnlinien.

Straßenbahn-/Stadtbahnerschließung Düsseldorf

Die neue U71 mit der Linienführung durch Düsseldorf nach Rath und die somit neue Direktverbindung zwischen Rath – Düsseldorf und der Innenstadt ersetzt die Linie 708 zwischen Heinrichstraße und Hauptbahnhof. Damit entfällt zukünftig die direkte Anbindung Düsseldorfs an den Hauptbahnhof.

Bei der Abwägung der Liniennetzkonzeption wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells Düsseldorf analysiert, dass der Hauptbahnhof für die Fahrgäste der Linie 708 heute zwar vor allem eine wichtige Umsteigehaltestelle ist, aber im Vergleich die U71 die Verkehrsbedürfnisse der Düsseldorfer besser abdeckt. So erreichen z.B. nach der Verkehrsmodellprognose mit 51% deutlich mehr Düsseldorfer direkt ihr Ziel, als bei der ursprünglichen Linienführung der U71 nach Gerresheim Krankenhaus und der Beibehaltung der Linie 708 (nur 46%).

Die neue Stadtbahnlinie U71 fährt mehrere attraktive Umsteigehaltestellen wie z.B. Wehrhahn S, Jan-Wellem-Platz, Heinrich-Heine-Allee, Graf-Adolf-Platz und Bilk S an, so dass zukünftig für Umsteiger innerhalb des Rheinbahnnetzes aber auch zur S-Bahn viele Alternativen zum Hauptbahnhof vorhanden sind. Umsteiger zu den Regional- und Fernzügen können über die in der Nähe parallel verlaufende S-Bahn (Haltepunkte Derendorf, Zoo und Wehrhahn) direkt den Hbf erreichen. In 2011 wurden die Fahrgäste der Linie 708 nach ihrem heutigen Fahrgewohnheiten befragt, sodass eine aktuelle Entscheidungsgrundlage gegeben ist. Insgesamt nutzen 10.500 Fahrgäste an einem Werktag die Linie 708 im Abschnitt nördlich des Hauptbahnhofes. Davon sind ca. 5.000 Fahrgäste durch das neue Liniennetzkonzept betroffen.

Für ca. 1.500 Fahrgäste führt die Veränderung des Liniennetzes zu erhöhter Umsteigenotwendigkeit Richtung Hauptbahnhof. 3.500 Fahrgäste können mit ähnlicher Qualität durch Umorientierung zur S-Bahn oder Buslinie 834 zum Hauptbahnhof gelangen.

Die Linie 706 wird auch zukünftig vom Brehmplatz über den Lastring zum Steinberg wie auch über die Zoo-Brücke Richtung Innenstadt fahren. Von Norden wird der Steinberg künftig mit der Linie 701 über die Nordstraße – Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee – und die Heresbachstraße angefahren.

Innenstadt- / Altstadterschließung

Die Innenstadt / Altstadt wird wie heute auch zukünftig über die Haltestellen Heinrich-Heine-Allee und Benrather Straße erschlossen. Der Carlsplatz wird über einen nahen U-Bahnausgang in der Benrather Straße zukünftig optimal angeschlossen. Zu den bestehenden Stadtbahnlinien U70, U74 bis U79 kommen die Stadtbahnlinien U71 bis U73 mit der Anbindung von Rath – Düsseldorf, Ratingen, Gerresheim, Bilk – Volmerswerth, Universität und Wersten – Holthausen – Benrath hinzu.

Damit erhalten zukünftig die Stadtteile Mörsenbroich und Rath erstmalig eine direkte Anbindung an die Altstadt.

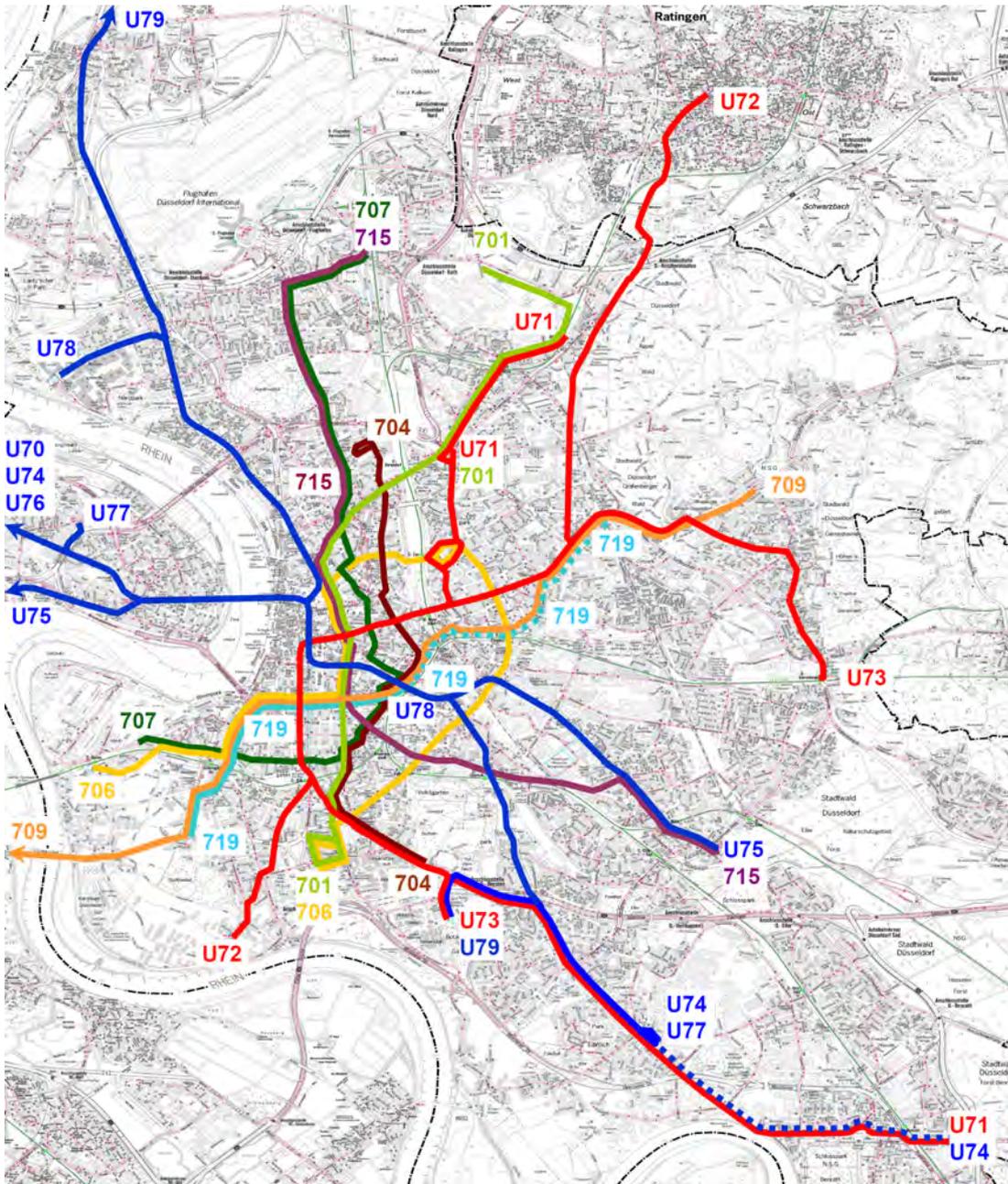
Eine Straßenbahnerschließung der Altstadt ist nicht mehr vorgesehen. Somit entfallen zukünftig bisherige Direktverbindungen aus den Stadtteilen Unterrath, Derendorf und dem südlichen Oberbilk in die Altstadt. Die Linien 706 und 715 werden zukünftig aber weiterhin den zentralen Jan-Wellem-Platz über die Berliner Allee anbinden. Der Haltepunkt Heinrich-Heine-Allee ist mit Umstieg auf die Stadtbahn erreichbar, so dass diese Stadtteile auch zukünftig mit dem Herz der Innenstadt verbunden sind.

Im Rahmen der Konzeption des neuen ÖPNV-Liniennetzes wurden u.a. auch verschiedene Varianten der ÖPNV-Erschließung der Innenstadt / Altstadt untersucht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass das vorliegende Konzept des ÖPNV-Straßenbahn- und Stadtbahnnetzes nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie unter Berücksichtigung des Verkehrswertes und der jeweiligen Vor- und Nachteile die richtige Netzkonzeption auch für die Innenstadt / Altstadt darstellt.

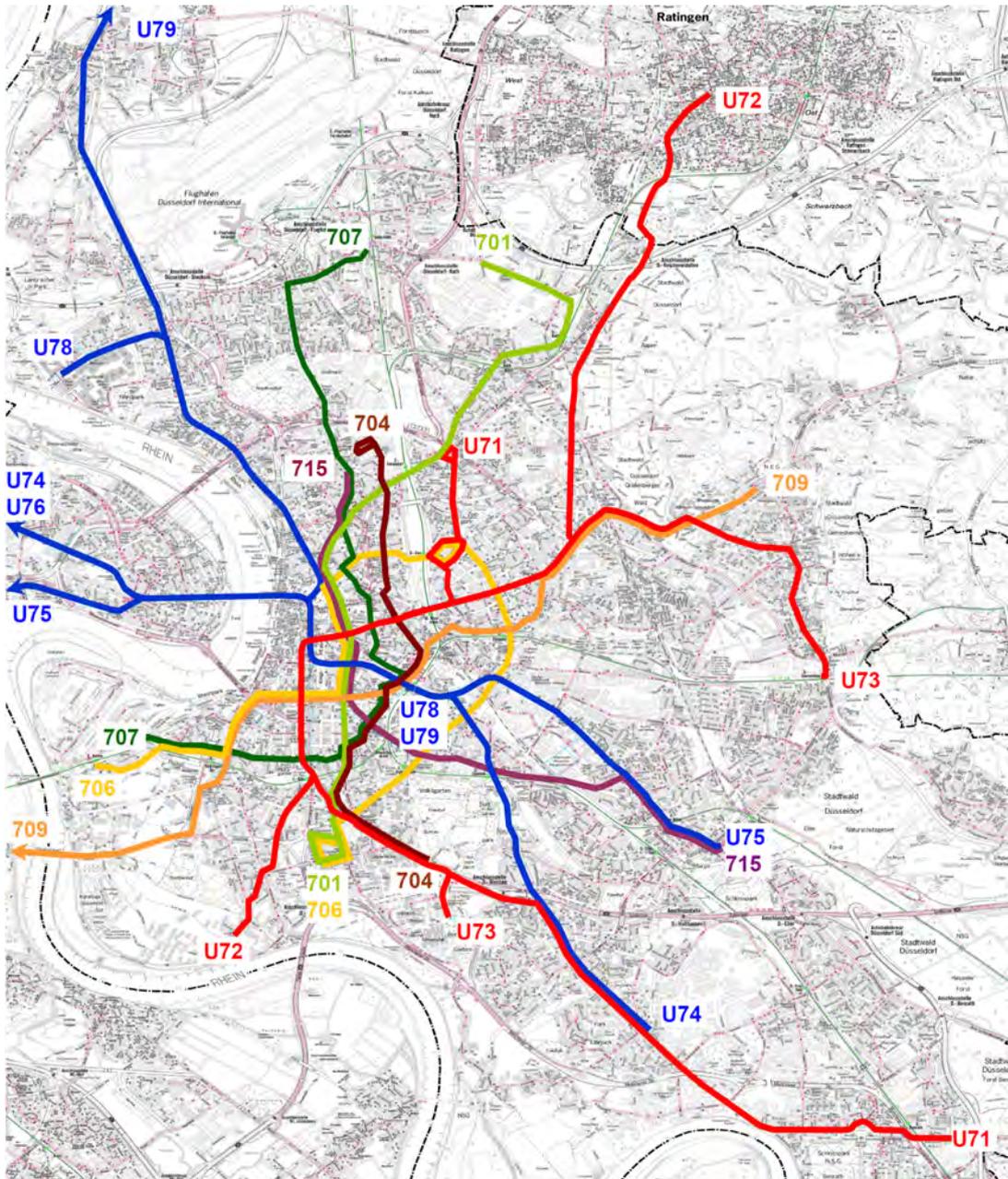
Direktverbindung Hamm – Unterbilk – Jan-Wellem-Platz

Aufgrund der veränderten südlichen Linienendpunkte der Straßenbahnen ergibt sich zukünftig die Möglichkeit, eine neue Direktverbindung von Hamm und Unterbilk zum Jan-Wellem-Platz zu ermöglichen, ohne dass andere traditionelle Direktverbindungen aufgegeben werden müssen. Für diese Direktverbindung ist im Knotenpunkt Graf-Adolf-Straße / Berliner Allee eine neue Gleiseckverbindung von Norden nach Westen erforderlich. Hierfür werden ca. 1,5 Mio. € an Investitionskosten erforderlich.

Das künftige Stadtbahn- und Straßenbahnstreckennetz nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Stadtbahn- und Straßenbahnstreckennetz nach Inbetriebnahme Wehrhahn-Linie (tagsüber)



Stadtbahn- und Straßenbahnstreckennetz nach Inbetriebnahme Wehrhahn-Linie (abends)

4 Umsetzungsprogramm und Finanzierung

Die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wird von der Rheinbahn übernommen.

Bis zur Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie sind für die Ertüchtigung der Stadtbahnvorlaufstrecke der U71 zwischen Uhlandstraße – Heinrichstraße – Rath S folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Verlängerungen von 11 Haltestellen auf Stadtbahnlänge (60m) einschließlich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen
- Teilweise Lageänderungen der heute vorhandenen Schienenstrecken
- Neubau bzw. Veränderung von zwei Gleiseckverbindungen.

Die Investitionskosten hierfür werden auf 10,0 Mio. € geschätzt.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist im Betrauungsakt definiert und wird im Rahmen der ÖSPV-Finanzierung vom VRR festgestellt.

5 Beschlussfassung

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 26.04.2012 die 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2010 – 2015 vorlagengemäß (Vorlagen-Nr. 66/ 40/2012) beschlossen:

1. Der Rat der Stadt nimmt die zum Konzept des ÖPNV-Straßenbahn- und Stadtbahnnetz nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie im Rahmen des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens eingereichten Anregungen und Bedenken der betroffenen Bezirksvertretungen, der Träger öffentlicher Belange und der Bürger sowie die Stellungnahme der Verwaltung dazu zur Kenntnis. (Anlage 1 zur Vorlage 667 40/2012)
2. Der Rat der Stadt beschließt auf der Basis der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens die Vorlage zum Stadt- und Straßenbahnnetz nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie als 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2010 – 2015 der Landeshauptstadt Düsseldorf gemäß § 9 (4) i.V.m. § 8 (1) ÖPNVG NRW. (Anlage 2 zur Vorlage 667 40/2012)
3. Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung gemäß der 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2010 – 2015 für das neue Stadt- und Straßenbahnnetz bis zur Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie die baulichen, betrieblichen und konzessionsrechtlichen Voraussetzungen gemeinsam mit der Rheinbahn zu schaffen.
4. Über größere Umbaumaßnahmen z.B. den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind die betroffenen Bezirksvertretungen sowie der Ordnungs- und Verkehrsausschuss rechtzeitig gesondert zu informieren.
5. Zusätzlich wird die Verwaltung aufgefordert, rechtzeitig vor Betriebsbeginn das konkrete Fahrplankonzept für die einzelnen Linien sowie die Planungen zu den Anschlusssicherungen, insbesondere in den Abendstunden, in den betroffenen Bezirksvertretungen und im Ordnungs- und Verkehrsausschuss vorzustellen.
6. Der Rat beauftragt die Verwaltung, Alternativen zur Streichung der 708 zu prüfen, um neue Fahrgastpotentiale zu erschließen.
7. Die Verwaltung wird die Einrichtung einer Buslinie von der Berliner Allee/Steinstraße Haltestelle U- und Straßenbahn über Benrather Straße – Breite Straße/(Rückfahrt Kasernenstraße) – Heinrich-Heine-Allee – Haltepunkt Heinrich-Heine-Allee U-Bahn – Grabbeplatz – Mühlenstraße bis zum Endpunkt Burgplatz und zurück prüfen.



Amt für Verkehrsmanagement
 Stabsstelle Verkehrsentwicklung,
 Aufgabenträgerschaft, Netzplanung

Telefon 0211 8996722
nahverkehrsplanung@duesseldorf.de

