

Homepage des HBV – Verkehr:

## **Stellungnahme des Heimat- und Bürgervereins Lohausen-Stockum e.V. zur U81**

---

Die gewählten Bürgervertreter haben sich nun doch entgegen aller Bürgerproteste für eine Brückenkonstruktion der U81-Trasse zwischen dem Flughafen und der Messe entschieden.

### **Hier einige Fakten, die bisher zu wenig zur Sprache gekommen sind:**

Maßgeblich für die Entscheidung der U81-Verbindung ist ein Verkehrswert  $>1$ .

Das ist eine unverständliche und komplizierte Berechnungsmethode, mit der sich mittels Algorithmus von 40 Variablen im Endergebnis ein Wert errechnen lässt, von dem die Förderungswürdigkeit durch Landesmittel abhängt.

Mit Hilfe dieses Verfahrens wird also entschieden, ob die Trasse überhaupt finanziert wird und welche Variante man bevorzugt.

Als maßgeblicher Faktor sind da natürlich die Anzahl der beförderten Fahrgäste zu betrachten, nur wer hat sie gezählt und wie kommt man auf diese hohen Beförderungszahlen?

Da nie bekannt gemacht wurde, wie viele Fahrgäste tatsächlich die heutige Verbindung zwischen Flughafen und Messe nutzen, stellen die Bürger den Bedarf einer neuen U-Bahn-anbindung grundsätzlich in Frage.

Heute werden die Messegäste mit dem Pendelbus 896 zum Flughafen und zurück gebracht. An einer überwiegenden Anzahl von Messeveranstaltungen sind die Busse wenn überhaupt nur zu Stoßzeiten voll besetzt, denn die Messegäste reisen ja morgens an und meistens abends wieder zurück.

Wie man bei der Berechnung für den Verkehrswert dann von 5.000 Fahrgästen täglich ausgeht, das sind im Jahr 1,825 Mio. Fahrgäste, ist unverständlich und erscheint total überhöht.

Auf dem Messegelände gibt es im Jahr 2015 an nur 105 Tagen Messeveranstaltungen. Nicht alle Veranstaltungen finden in den nördlich gelegenen Hallen statt, so dass bei einigen Messen nur der Osteingang geöffnet ist.

Geht man aber dennoch von 105 Messetagen aus, müssten überschlagsweise mindestens 17.381 und nicht 5.000 Fahrgäste diese Verbindung jeden Messetag nutzen, damit die Vorgaben für die Berechnung des Verkehrswertes überhaupt erfüllt sind.

Wir haben deshalb nachgerechnet, wie viele Fahrgäste am 1. Messetag der Medica 2014 den Messebus vom Flughafen bis zum Nordeingang der Messe genutzt haben. Es waren am ersten Tag höchstens 3.600 und an den Folgetagen unter 3.000 Fahrgäste! Wie will man also auf die für die Berechnung des Verkehrswertes geforderte Anzahl an Fahrgäste kommen ?

Ganz einfach: man bedient sich der Fahrgäste einer schon vorhandenen U-Bahnverbindungen, die heute ohnehin die U78 oder U79 nutzen, denn die Linie U81 soll an messefreien Tagen zwischen Hbf. und Flughafen pendeln und deshalb nennt man diese Stadtbahn eben in dieser Zeit U81.

In den Augen der Betroffenen ist das unseriös, denn man kann doch nicht einfach Fahrgäste einer bestehenden U-Bahnlinie einer neu geplanten Linie zuteilen und die Fahrgäste in die Berechnung des Verkehrswertes einer geplanten U-Bahnlinie einbringen, nur um einen besseren Verkehrswert zu erzielen, so wird es aber gemacht !

Außerdem steht nicht fest, ob das Teilstück vom Freiligrathplatz bis zum Flughafen überhaupt angenommen wird.

Hinzu kommt, dass eine U-Bahnverbindung zwischen Hbf. und Flughafen völlig unnötig ist, denn diese Verbindung wird sowohl im gleichen Zeittakt wie die geplante U81, als auch von der Anbindung Hbf. bis Flughafen durch die S-Bahn (S11) bestens abgedeckt !

Der Fahrgast, der mit dem Zug anreist und zum Flughafen will, wird nicht umständlich auf die Rheinbahn umsteigen, wenn er sich sowieso schon im Bahnhof aufhält, er wird natürlich mit der S-Bahn fahren.

Würden die Düsseldorfer Politiker sich ernsthaft mit diesen Zahlen auseinandersetzen, müssten sie spätestens jetzt verunsichert sein, denn es geht um rund 150 mio Landesmittel für eine U-Bahntrasse die keiner braucht.

Der Busshuttel der Linie 896 erfüllt seinen Zweck nachweislich bestens.

So hat man den Bürgern z.B. erklärt, der Kreisverkehr am Freiligrathplatz würde nicht zusätzlich belastet. Die U81 würde einen Takt der bestehenden U-Bahnlinie U78 übernehmen. Das heißt, an Messetagen erreicht man die Messe vom Hbf. kommend mit der U78, aber nicht alle 10 Minuten sondern alle 20 Minuten, denn von der U81 würde ja ein Takt übernommen, die dann ebenso alle 20 Minuten zwischen Flughafen und Messe pendeln soll.

Der Messebus fährt an Messetagen abwechselnd alle 10 Minuten zum Ost- bzw. Nordeingang und soll durch die U81 Linie ersetzt werden.

Bei 150mio Baukosten kann sich kaum einer vorstellen, dass sich das wirtschaftlich darstellen lässt, ja der Bürger muss sich getäuscht fühlen.

Vielmehr ist zu befürchten, dass die U81 langfristig als eigenständige Linie eingeplant werden soll und irgendwann einmal z.B. Ratingen mit Neuss verbunden werden soll um dann auch den ISS-Dom besser anbinden zu können.

Damit würde aber auch der Freiligrathplatz dauerhaft zusätzlich belastet und der fließende Verkehr würde dort noch häufiger unterbrochen.

Die Folge wäre dann ein regelmäßiges Verkehrschaos am Freiligrathplatz.

Im Frühjahr 2013 wurde in einer Ratssitzung das Projekt U81 vorgestellt. Ein von der Stadt beauftragter Verkehrsexperte hat in dieser Sitzung mit Hilfe einer simulierten Videostudie aufgezeigt, dass durch die kreuzende U81 am Freiligrathplatz kein Verkehrschaos zu befürchten sei.

Ja, er kam sogar zu der Erkenntnis, dass sich durch die kreuzende U81 der Verkehr entzerren würde. Nur hat er für die Simulation Zahlen verwendet, die dem üblichen Verkehr ohne Messeverkehr entsprechen, also ca. 1.500 Fahrzeuge pro Stunde.

Zu Verkehrspitzenzeiten haben Bürger bei früheren Verkehrszählungen über doppelt so viele Fahrzeuge im Kreisverkehr gezählt und bei der Medica 2014 waren es zu Spitzenzeiten sogar 3.326 Fahrzeuge.

In dem Video wird gezeigt, dass noch heute der Kreisverkehr und die Nebenstraßen an Messetagen verstopfen und zulaufen.

Auch sind unsere Politiker davon überzeugt, dass die Lärmemissionen der quietschenden und ratternden Bahnen sich kaum auswirken würden.

Das ist wenig glaubwürdig wie ein Beispiel der U-Bahn (z.B. Bahnhof Baumwall) entlang des Hamburger Hafens zeigt. Auf einer massiven Stahl-Betonkonstruktion quietschen die U-Bahnen in ca. 12m Höhe durch das Hafengelände.

Dort stört es aber keinen, da sich dort Gewerbegebiet befindet!

Unsere Politiker versprechen, die Schallschutzwände würden den Lärm nahezu komplett absorbieren. Nur gibt es weder Erfahrungen mit einem solchen Schallschutz, noch hat je einer der Politiker hierzu Erfahrungen sammeln können, woher also kommt man zu dieser Erkenntnis?

Bei der Brückenkonstruktion sind Schallschutzwände eingepplant, dennoch bleibt die Trasse ein offenes System und wird die Quietsch- und Rattergeräusche insbesondere in der Flucht nach vorne produzieren. Da die Bahnen im Bereich des Wohngebietes in einem Radius fahren, müssen sich die Bürger auf einen kilometerweiten Lärmteppich im 10-20 Minutentakt und fast rund um die Uhr einstellen.

Die Intensität der Quietschgeräusche hängt vom Verschleiß der Schienen und der Räder ab. Wollte man den Lärm auf einem gleichbleibenden Pegel halten, müsste man Schienen und Räder aller Züge in regelmäßigem und sicherlich kürzerem Rhythmus austauschen, als das bei der Rheinbahn heute üblich ist.

Schon heute ist der Wartungszustand der U-Bahnen, der Duisburger Bahngesellschaft katastrophal, weswegen immer wieder zwischen Duisburg und Düsseldorf in Kurven erhebliche Quietsch- und Rattergeräusche entstehen. Wir glauben nicht, dass diese zusätzlichen Wartungskosten beim Verkehrswert Berücksichtigung gefunden haben.

Vielleicht kennen ja wenige die Hochbahntrasse im Bereich des Hamburger Hafens ?

Hier ein kleiner Vorgeschmack auf das, was tausende von Bürgern in Lohausen neben Fluglärm, Straßenbahnlärm und Autolärm noch zu erwarten haben.

Mit etwas Phantasie lassen sich die Verhältnisse auf die geplante U-Bahntrasse in Lohausen übertragen.