

Neue Linienführung
Vorschlag AGD/AIV 3.3.2011 Litt. G

Der außerordentlich große Zuspruch, den wir in den letzten Wochen in Gesprächen und Telefonaten zu unserem Verkehrskonzept erfahren haben und die positive Reaktion der Vereine haben mich veranlasst, eine umfassende Variante zur Linienführung zu erarbeiten. Die Anregungen und Kritikpunkte insbesondere zur Oststraße sind darin eingeflossen.

A KRIK + VERBESSERUNG

701/alt Tunnel Berliner Allee

Nach Aussagen von Tunnelbauern ist die von uns vorgeschlagene Tunnellösung für die 701 im Hofgarten technisch immer noch möglich. Sind 60 Mio. € dafür zu viel bei einem Jahrhundertprojekt?

701/neu Haltestellen Sternstraße - Nordstraße

Wenn die 701 nicht mehr durch die Kaiserstraße fährt, werden die Haltestellen Sternstraße und Nordstraße nicht mehr bedient.

Verbesserung: Durch Verlegung der Buslinien 722, 752, 754 und SB 55 durch den neuen Tunnel und von da über die Nordstraße bzw. Klever Straße werden die angesprochenen Haltestellen wieder bedient. Durch Verlegung der Endhaltestelle der 780, 782, 785 und SB50 von der Berliner Allee durch den Tunnel bis zur Venloer Straße wird die Linienfrequenz gegenüber heute sogar verbessert. Die neue Busendhaltestelle ist an der Fischerstraße/Venloer Straße. Die Busse folgen weitgehend der Linienführung der 701.

701, 707, 708, 715: zu viele Linien zwischen Dreieck und Marienhospital

Verbesserung: Die Linie 707 führt über den Linienweg der 704 zum HBF

Durch eine alternative Linienführung der 707 kann von der Tannenstraße durch das Neubaugebiet eine Verknüpfung mit der 704 an der Merziger Straße hergestellt werden. Die 707 folgt dann der 704 bis Rochusmarkt und führt dann über ein neues Gleis auf der Schirmer Straße zur Wehrhahnlinie. Um Kosten zu sparen, könnte die Linie auch von der Moltkestraße über die Franklinbrücke zur Uhlandstraße geführt werden und dort der Wehrhahnlinie folgen. Diese Alternative hätte bei geringfügig längeren Linienweg den großen Vorteil, dass der Umsteigebahnhof der S-Bahn Wehrhahn bedient würde. Die Strecke von Unterrath zum Marienhospital und dann zur Innenstadt bleibt durch die 715 weiterhin bedient. Großer Vorteil dieser Linienführung ist die Anbindung des Neubaugebiets Tannenstraße an die Altstadt und Friedrichstadt. Am Bilker Bahnhof entfällt die den Verkehr behindernde Abzweigung in die Bachstraße der 707 alt.

701, 707, 715: Drei Linien Oststraße

Drei Linien in der Oststraße sind zu viel.

Verbesserung: Das geänderte Konzept sieht vor, dass die Line 715 von der Duisburger Straße über ein neues Gleis in die Vagedesstraße und von dort über die Pempelforter- und Kölner Straße zum HBF geführt wird über die Helmholzstraße führt sie zur Hüttenstraße von wo sie der alten Linienführung folgt. Die bisherige Linie 707 entfällt auf dieser Trasse. Somit wäre nur eine Linie, nämlich die 701 in der Oststraße, da die 708 den gleichen Linienweg wie die 715 zum HBF über die Vagedesstraße benutzt.

708: Verbindung Uhlandstraße – Birkenstraße

Die Verbindung Uhlandstraße – Birkenstraße wird nicht bedient.

Verbesserung: Die wegfallende Verbindung von Uhlandstraße zur Birkenstraße könnte durch eine geänderte Linienführung der 719 über den Linienweg der 703 und ab Uhlandstraße zur Birkenstraße wieder in die weiterführende Trasse verlegt werden.

708: bedient nicht mehr den Hauptbahnhof

Verbesserung: Die 708, wird über den Linienweg der 706 am Marienhospital vorbei den neuen Linienweg der 715 folgend zum HBF geführt, um hier den alten Linienweg nach Hamm aufzunehmen. Als Alternative kann auch der Weg über die Duisburger Straße, Tonhallenstraße, Oststraße und über die Immermannstraße zum HBF folgen. Die Linie folgt von dort ihrem bisherigen Verlauf über den Fürstenplatz nach Hamm. Durch diese Verbindung erhält der Ortsteil Hamm einen direkten Anschluss an den Wehrhahn, der bisher nicht gegeben ist. Durch die auf der Trasse der Linie 708 in die Uhlandstraße geführte 706, die von dort der Wehrhahnlinie folgt, bleibt die alte Anbindung der Altstadt und Friedrichstadt vom Zoo aus erhalten.

711: Bedarfslinie nicht durch die Oststraße

Die 711, die weitgehend dem Linienweg der 701 bis zur Universität folgt, könnte ab Dreieck dem Linienweg der 715 bis zur Helmholzstraße folgen und von dort über den Fürstenplatz zur Morsestraße wieder in den alten Linienweg eingeführt werden. Alternativ könnte die Strecke Tonhallenstraße HBF bedient werden. Als Möglichkeit wäre auch eine Verstärkung der 707 ab Dreieck und dann weiter durch den Wehrhahntunnel möglich.

701 Belastung Oststraße

Durch die geänderte Streckenführung der betroffenen Linien fährt in Zukunft, nur die 701 durch die Oststraße. Infolge des Wegfallens der Gleise in der Berliner Allee besteht die Möglichkeit, auf dem Mittelstreifen Platz für eine Allee und ca. 200 Stellplätze zu schaffen. Durch dieses Stellplatzangebot wird der Zielverkehr der Oststraße in die Berliner Allee verlagert, außerdem besteht die Möglichkeit, im südlichen Bereich der Oststraße den westlichen Parkstreifen, im nördlichen Bereich den östlichen Parkstreifen zur Verbreiterung der Oststraße bzw. zur Schaffung von Abbiegespuren zu benutzen. Die gleislose Berliner Allee ermöglicht somit eine wesentliche Verbesserung der Verhältnisse auf der Oststraße. Die obere Oststraße wird durch Herausnahme der Busse aus der Oststraße und Tonhallenstraße und die neue Führung als Schnellbusse durch den Tunnel Immermannstraße zur Kaiserstraße (Kaiser Napoleon Boulevard) gegenüber heute wesentlich entlastet.

B) OPTIMIERUNG DER VERBINDUNGEN

701 Die nördlichen Stadteile erhalten eine Verbindung zum Wehrhahn. Die 701, ist in der städtischen Planung über die Berliner Allee zur Erschließung von Altstadt und Friedrichstadt vorgesehen. Die nördlichen Stadtteile können infolge der unmittelbaren Erreichbarkeit dieses Bereichs durch die Linien 706 und 707 in der Wehrhahnlinie die 701 als Altstadterschließungslinie mehr als ersetzen, so dass durch die 701 in der Oststraße dieser Bereich zukünftig optimal erschlossen wird.

706 Ein großer Vorteil gegenüber der städtischen Planung ist, dass die 706 durch den Wehrhahn Tunnel und nicht über die Corneliusstraße vorgesehen ist. Sie kann wie

bisher die Friedrichstadt bedienen. Die ohnehin stark belastete Corneliusstraße wird nicht durch zusätzlich Linien weiter belastet.

707 Die 707 wird die Universitätslinie. Die Heinrich-Heine-Universität erhält durch die Linie 707 eine direkte und leistungsstarke Verbindung in die Altstadt und zur Dependence der Universität am Schadowplatz sowie zur neuen Fachhochschule in Derendorf. Die 711 kann eine ähnliche Funktion von Rath aus übernehmen

708 Anschluss Hamm an den Wehrhahn

Diese Line wird wesentlich attraktiver, da der Ortsteil Hamm unmittelbar den Wehrhahn erreichen kann.

706 Wehrhahn - Bahnsteige unterirdisch

707 Um bisherigen Klagen der Geschäftsleute am Wehrhahn entgegenzuwirken, die eine

711 Abwanderung zum U-Bahnhof-Schadowstraße fürchten, werden zwei zusätzliche U-Bahnen, die 706 und die 707 und die Bedarfslinie 711 zum Wehrhahn die Verkehrsströme umlenken und den Kundenstrom zum Wehrhahn besser verteilen.

708 Wehrhahn – oberirdischen Haltestellen attraktiver gestalten

715 Den Klagen der Wehrhahn-Anlieger der Fahrgaststrom würde zu sehr in Richtung Schadowstraße gelenkt, wird durch die Linienführung der 708 und 715 über die Pempelforter Straße entsprochen.

703 Ausweichstrecke für Wehrhahn-Tunnel

706 Bei Betriebsstörungen der Wehrhahnlinie im Tunnel bietet sich folgende

707 Ausweichstrecke an: Ab S-Bahnhof Wehrhahn über ein Ersatzgleis auf der

711 Worringer Straße direkte Verbindung zum Worringer Platz und von dort der Linie

712 707/alt folgend zum Bilker Bahnhof. Durch die kürzere Linienführung wird der

713 Zeitverlust der oberirdischen Strecke weitgehend wieder aufgefangen. Die Verbindung zur Schadowstraße und Altstadt wird durch Schienenersatzbusse vom S-Bahnhof Wehrhahn über die Oststraße zur Immermannstraße den Busbahnhof Schadowstraße und durch den Süd-West-Tunnel über die Altstadt nach Süden zum Bilker Bahnhof. Vom Bilker Bahnhof fahren die Ersatzbusse bis zur Benrather Straße bzw. Theodor-Körner-Straße, Blumenstraße über die Berliner Allee neuer Europa-Platz (Gästebushaltestelle), Immermannstraße in Richtung S-Bahnhof Wehrhahn oder direkt über die Steinstraße.

C) U-Bahnhof Schadowstraße - Busbahnhof neu

Der U-Bahnhof Schadowstraße verliert, zwar die Verknüpfung mit der 701-die Verknüpfung liegt zukünftig an der Tonhallenstraße, die Verkehrsströme werden aber besser geordnet. Die Attraktivität des U-Bahnhofs Schadowstraße wird gesteigert durch acht Bushaltestellen, die durch eine Haltebucht im Tunnel über eine Passage zu dem unterirdischen Bahnhof der neuen U-Bahnlinie verbunden werden. Zusätzlich besteht oberirdisch die Möglichkeit, hinter der Johanneskirche einen Kreisverkehr als Europaplatz anzuordnen, hier können auch Bushaltestellen vor der Landeszentralbank als Endstation für auswärtige Busse (Weihnachtsgeschäft) ebenso wie in der Immermannstraße am Ernst-Schneider-Platz an der Börse anstelle des Baufeldes angeboten werden. Der Busbahnhof auf der Heinrich-Heine-Allee kann durch Verlagerung der Buslinien zum Rondell oder durch die Verlängerung der Buslinien von Süden zur Venloer Straße entfallen. Hier ist der neue Endhaltepunkt der von Süden kommenden Busse. Geprüft werden müsste noch, in wie weit man die zum Hauptbahnhof führenden Busse mit den nach Süden führenden Busse direkt verknüpft um weitere Durchmesserlinien zu schaffen die von der Werstener Dorfstraße bis zum Dreieck den alten Linienweg der 701 folgen. Die viel zu langen Verkehrswege zum Opernhaus können auf jeden Fall durch die unterirdische, aber auch durch eine oberirdische Lösung der Bushaltestellen im U-Bahnhof Schadowstraße wesentlich verkürzt werden.

Bahnsteige U-Bahnhof Schadowstraße

Gegenüber den Bahnsteige werden große Plasmawände angebracht, auf denen die Endziel der U-Bahnen durch großflächige Bilder wie z. B. die Stiftskirche für Endziel Gerresheim, die Fleher Brücke für Endziel Volmerswerth oder die Jagenberg Gebäude für Endziel Am Steinberg die bei kommenden Zügen eingeblendet werden. Diese Düsseldorfer Novität würde es den Besuchern erleichtern ihr Ziel anzusteuern ohne lange nach Liniennummern zu suchen.

D) KOSTEN UND BAUSTELLENLOGISTIK

Die enormen Kosten für das Provisorium der Nord-Süd-Straßenbahnlinie während der Bauzeit des Tunnels durch den Hofgarten und die Berliner Allee entfallen in diesem Bereich. Die hierfür vorgesehenen Gelder können in die neuen Gleiskörper auf der Schirmer Straße bzw. Oststraße investiert werden. Durch das Rondell hinter der Johanneskirche sind alle Verkehrswege von der Schadowstraße zum Parkhaus am Martin-Luther-Platz sowie von der Blumenstraße und Berliner Allee überirdisch zu bewältigen.

E) ERSATZSTRECKEN FÜR BETRIEBSAUSFÄLLE

Die geplante Streckenführung ermöglicht Varianten zur Linienumlenkung bei Betriebsstörungen über die Kölner Straße zum Bahnhof bzw. durch die Umlenkung der 701 über die Wehrhahnlinie in Richtung Süden oder über die Tonhallenstraße, Immermannstraße zum Bahnhof auf der Hofgartenstrecke.

F) FAHRTZEITEN

701 Der Zeitverlust bei der 250 m längeren Streckenführung der Linie 701 zwischen Jägerhofstraße und Ernst-Reuter-Platz wird durch die Einschränkung der Fahrgeschwindigkeit kompensiert. Die Linie 701/alt verliert die von Tamms als Verkehrsschlagader geplante Funktion. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der alten Trasse vom Hofgärtnerhaus durch die Fußgängerzone bis zur Johanneskirche verliert die zur Bimmelbahn degradierte 701 ihre Attraktivität. Die 701/neu ist also genauso schnell wie die 701/alt

706 Die Linie 706 würde durch die Wehrhahnlinie eine Beschleunigung von ca. sieben Minuten erfahren.

707 Die Fahrzeit wird trotz geringfügig längerer Streckenführung durch die Tunnelbenutzung der Wehrhahnlinie um ca. sieben Minuten verkürzt. Die Alternative über die Uhlandstraße spart Kosten da keine neuen Gleise erforderlich sind. Der Weg ist zwei Minuten länger. Die Verbindung Helmholzstraße und Morsestraße erfolgt zukünftig nur noch durch die 708, die die Haltestelle Fürstenplatz bedient. Da das Gebiet über die Corneliusstraße gut erschlossen ist. Der 10-Minutentakt ist bei der geringen Frequenz der Strecke zu rechtfertigen. Die alte Situation bleibt erhalten, wenn die Bedarfslinie 711 wie von der AGD geplant, diese Strecke statt der Corneliusstraße benutzt.

708 Die Fahrzeit wird sich durch die günstige Streckenführung nicht erhöhen, obwohl der Wehrhahn zusätzlich bedient wird und die Linien somit besser frequentiert wird.

711 Die Fahrzeit kann bei Nutzung des Wehrhahntunnels anstelle der Strecke über den HBF verkürzt werden.

715 Durch Bedienung der Strecke Altstadt und Friedrichstadt durch die 707 wird die Linienführung der 715 um ca. 1,5 km verkürzt. Somit wird auf der gesamten Strecke eine Beschleunigung von ca. zehn Minuten erzielt.

722 Die Buslinie kann im Innenstadtbereich gegen die Buslinie 721 getauscht werden, wodurch die Fahrzeit zum Flughafen um drei Minuten verkürzt werden kann.

752/ Die Busse können auch über die Nordstraße zum Dreieck geführt werden, wenn dies
754 Interesse der Geschäfte ist. Die Fahrzeit bleibt gleich.

703 Durch fünf bzw. mit der 711 sechs Linien im Wehrhahnlinientunnel erhöht sich die

706 Linienfrequenz auf 1,8 Minuten, so dass die Umsteigemöglichkeit für die

707 Wehrhahnlinie optimiert ist.

711

712

713

G) Tunnelplanung

Verlängerung des Süd-Nord-Tunnels durch einen Ast nach Süden-Osten zur Immermannstraße und einen Ast nach Süden zur Berliner Allee. Zur besseren Oberflächengestaltung und zur besseren Einfädung der Buslinien in den Tunnel mit dem Busbahnhof ist es erforderlich, wie ursprünglich vorgesehen und von den Ingenieuren als machbar untersucht, den westlichen Tunnel bis in das Europaportal an der Berliner Allee zu verlängern, den rechten Tunnelast bis in das Immermann-Portal an der Immermannstraße. Die Lösung wurde bereits technisch ausgereift überlegt, jedoch aus Kostengründen vernachlässigt. Der wesentliche Vorteil liegt in der Tatsache, dass der hässliche Tunnelmund an der Ecke Schadowstraße / Berliner Allee entfallen kann und durch die Portalausgestaltung mit Ein- und Ausfahrt das „Düsseldorfer Tunnelportalmodell“ an beiden Stellen realisiert werden kann.

Busbahnhof-Passage

Um den unterirdischen Busbahnhof zu ermöglichen, müssen beide Tunnel um eine weitere Spur erweitert werden. Da beide Tunnel ohnehin weit auseinanderliegen, ist dies ohne Schwierigkeiten möglich. Bei dem Süd-West-Tunnel müsste der Tunnel nach Westen um eine Fahrspur verbreitert werden, damit rechts eine Haltebucht mit Trottoir entstehen kann. Vom Trottoir gelangt man unmittelbar durch einen Wanddurchbruch in den U-Bahnhof. Vom U-Bahnhof könnte man durch eine Fußgängerpassage zwei Ost- und Westausgänge der U-Bahn nach Westen gehen. Die Kapazität des U-Bahnhofs könnte durch eine Passage zusätzlich gesteigert werden. Vom Nord-Süd-Tunnel gelangt man durch einen Wanddurchbruch in die neben dem Tunnel geplante vertikale U-Bahnerschließung. Damit sind die beiden Busbahnsteige durch vorhandene U-Bahnzugänge unmittelbar an die U-Bahn und den Fußgängerbereich angebunden. Bus- und U-Bahnsteige sind somit durch das vorhandene System auf kürzestem Weg untereinander verknüpft. Die Passage würde hier den Süd-West-Tunnel überqueren und wäre über die geplante Vertikalerschließung mit dem untenliegenden Haltestreifen der von Norden kommenden Busse verbunden. Die Treppe könnte nach oben führen, so dass ein direkter Ausgang zur Schadowstraße möglich wäre. Auch die U-Bahnsteige können zum Umsteigen in die Busse genutzt werden. Die Umsteigemöglichkeiten zwischen den acht Buslinien in jeder Richtung könnten unmittelbar über den Busbahnsteig erfolgen. Mit dem geringen Aufwand der relativ einfachen Tunnelverbreiterung könnte ein leistungsfähiger Busumsteigebahnhof zur U-Bahn Wehrhahlinie geschaffen werden, wie er ursprünglich einmal von mir für die Straßenbahn angedacht war. Die Passage bringt zusätzliche Vorteile für der Fußgänger- und Kundenströme der Geschäfte.

Garagenzufahrten

Die unterirdischen Garagenzufahrten dürfen nicht im Denkmal Hofgarten liegen. Sie sind Teil des B-Planes.

Busbahnhof-Diorama Prisma Weyhe Tetraeder

Die Restflächen zwischen den Süd-West-Tunnel, den Nord-Süd-Tunnel der Tuchtinsel (Baufeld 5) eignet sich für eine große unterirdische Halle. Sie ist erschlossen durch den westlichen U-Bahnausgang und kann durch die Passage zusätzlich mit dem östlichen U-Bahnausgang an der Schadowstraße verbunden werden, ein direkter Zugang vom Berliner Platz ist zusätzlich möglich. Die Passage kann das Untergeschoss der Tuchtinsel mit erschließen. Sie ermöglicht so ein unterirdisches Geschäftszentrum und erhöht die Kapazität des Bahnhofs was bei den zusätzlichen Linien sinnvoll erscheint. In dem Restraum zwischen Süd-West-Tunnel und Nord-Süd-Tunnel werden die Festungsfunde vor einem großen Geschichtsdiorama, dass die Festungsgeschichte behandelt, ausgestellt.

Der vom Stadtmuseum kuratierte Raum öffnet sich nach oben durch ein Glasprisma ähnlich der Louvre Pyramide, so dass natürliches Licht in die Halle und damit in die U-Bahn-Passage fällt. An die Außenseite des Raums wird die Animation der Festung projiziert. Ein Teil dieser Animation ist schon fertig und zur Zeit im Hetjensmuseum zu betrachten. Nach Nordosten weitet sich die Halle in einen dreieckigen Raum mit dem Marschallgiebel und anderen Spolien des 18. Jahrhunderts. Der

Raum ist von einem Tetraeder überdacht. Die Besucher des Berliner Platzes, für den der AGD wegen des Bezugs zur Geschichte der Festung lieber den Namen Jan-Wellem-Platz beibehalten möchte, können somit von allen Seiten von oben in die Diorama Halle schauen. An der Südwand der Passage ist eine Vitrine mit dem Modell des Tausendfüßlers und der Fotos vom Bau der Berliner Allee zu sehen.

Diese Verbindung, von Museum, Verkehrsknotenpunkt und künstlerischer Platzgestaltung ist einmalig und stellt ähnliche Versuche wie die Louvre-Station in Paris oder ähnliche U-Bahnstationen in Prag und Wien weit in den Schatten. Düsseldorf könnte seinen Ruf als historisch bewusste moderne visionär ausgerichtete Kunst- und Gartenstadt steigern und das alles durch heraus nehmen der Straßenbahngleise aus dem Fußgängerbereich im Verlauf des bald ehemaligen Tausendfüßlers. Durch die neuartige Verbindung durch Verkehrsbauwerke und attraktive Museumsgestaltung könnte eine großartige Chance wahrgenommen werden. In dieses Konzept eingebaut würde auch der Torso des Tausendfüßlers der zu einen mit Wasserspielen und Lichteffekten gestalteten Kunstwerk besonderer Art umfunktioniert wird. Der städtische Plan von Molestina weist größte Qualitäten auf, die durch eine mutige Verkehrsplanung und Straßenbahnliniennetzänderung in seiner Qualität optimal gesteigert werden kann.

Details hierzu werden nach Abstimmung mit den zuständigen Stellen und Ämtern noch während der Auslegefrist vorgestellt

Düsseldorf, den 09.03.2011