



## 2. ONLINE-BETEILIGUNG 27.09. - 15.10.2023

# U80 Bürger Dialog

Düsseldorf  
Nähe trifft Freiheit

# Inhaltsverzeichnis

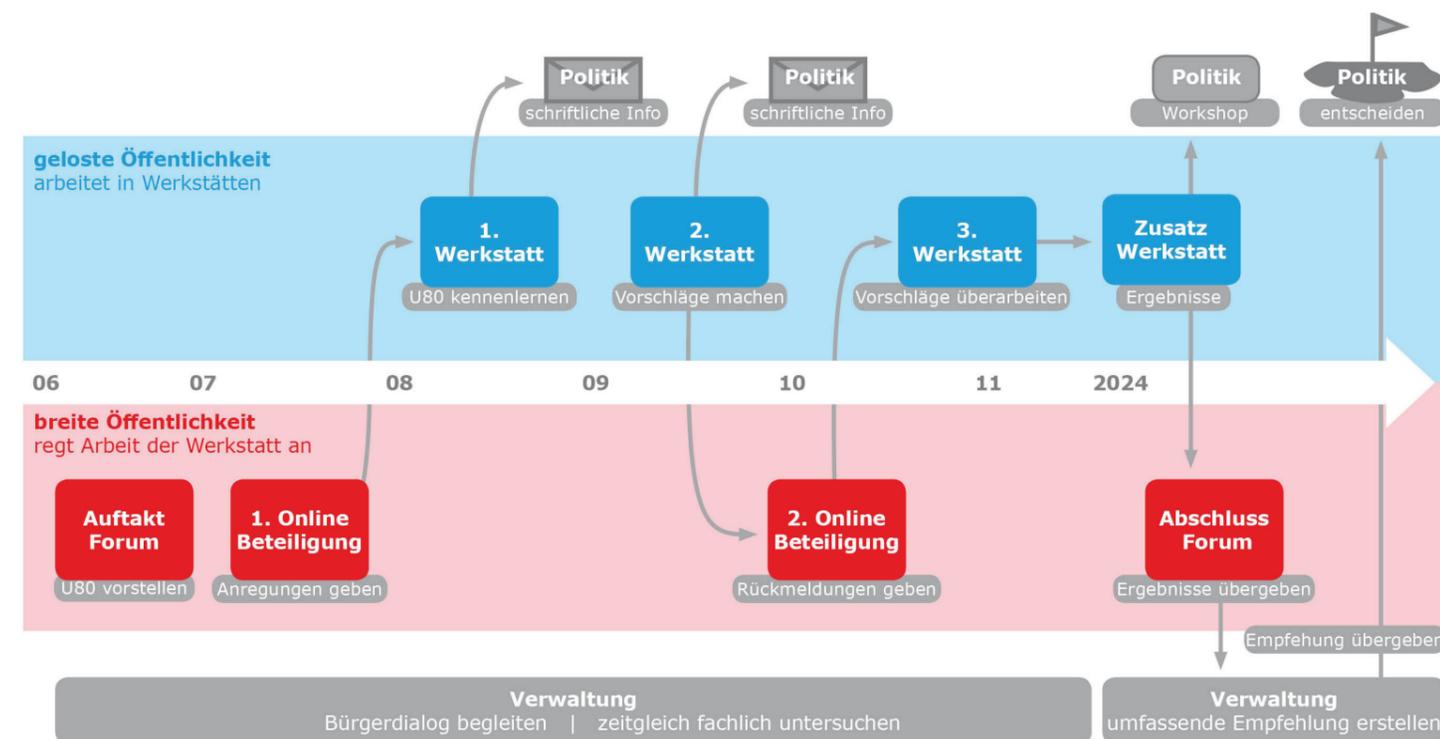
<b>01</b>	<b>2. Online-Beteiligung</b>	<b>4</b>
	Der Kontext	5
	Alle Varianten auf einen Blick	6
	Variante A Stockumer Kirchstraße	8
	Variante B Reeser Platz	10
	Variante C Grünewaldstraße	12
	Variante D.1 Umspannwerk	14
	Variante D.2 Umspannwerk	16
	Variante E Regenklärwerk	18
	Variante F Gesamttunnel	20
<b>02</b>	<b>Hintergrund Stadtbahnstrecke U8014</b>	<b>22</b>
	Warum wird die U80 geplant?	23
	Gesamtstädtische Strategie für die Netzentwicklung	24
<b>03</b>	<b>Anhang mit allen Beiträgen</b>	<b>26</b>
	Variante A Stockumer Kirchstraße	28
	Variante B Reeser Platz	48
	Variante C Grünewaldstraße	62
	Variante D.1 Umspannwerk	72
	Variante D.2 Umspannwerk	84
	Variante E Regenklärwerk	96
	Variante F Gesamttunnel	108
	Grundlegende Kritik	128

# 2. Online Beteiligung

## 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 gab digitale und analoge Angebote zur Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Damit wurde ein möglichst breiter und vielfältiger Kreis angesprochen:

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

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

In der zweiten **Online-Beteiligung** wurden 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.



## Alle Varianten auf einen Blick

Online konnten sich die **Düsseldorferinnen und Düsseldorfer** über die Hintergründe der Planung, die Varianten und die Zwischenergebnisse der Planungswerkstatt informieren. Zu jeder Variante konnten sie **Beiträge** verfassen. Insgesamt wurden vom 27.9. bis 15.10.2023 1.169 Beiträge verfasst.

	#Beiträge	Positiv	Negativ
<b>Variante A</b> Kaiserswerther Straße oberirdisch Weiterführung über Stockumer Kirchstraße	175	39%	62%
<b>Variante B</b> Kaiserswerther Straße oberirdisch Weiterführung über Reeser Platz	155	12%	90%
<b>Variante C</b> Kaiserswerther Straße oberirdisch Weiterführung über Grünewaldstraße	142	7%	94%
<b>Variante D.1</b> Kaiserswerther Straße oberirdisch Weiterführung über Umspannwerk	144	4%	96%
<b>Variante D.2</b> Kaiserswerther Straße unterirdisch Weiterführung über Umspannwerk	142	37%	70%
<b>Variante E</b> Kaiserswerther Straße unterirdisch Weiterführung über Regenklärwerk	137	42%	66%
<b>Variante F</b> Gesamtunnel	230	68%	39%

1.125 Beiträge zu den Varianten

Die Moderation hat den Beiträgen inhaltsgemäße **Schlagworte** zugeordnet und - je nach Prägung - als **positiv oder negativ** eingestuft. Hier sind die Ergebnisse zu den Varianten auf einen Blick. Auf den folgenden Seiten finden Sie eine ausführliche Zusammenfassung mit originalen Zitaten und ab S. 26 alle Beiträge.

### Meistgenannte Themen als Schlagwörter zusammengefasst

Verkehr Kosten „Geringstes Übel“
Verkehr Rheinpromenade Stadtbild
Nordpark Bäume Verkehr
Nordpark Tunnel KWS Kosten Bäume
Nordpark Kosten Erschütterung Verkehr
Nordpark Kosten Erschütterung
Kosten Verkehr Stadtbild

+ 44 Beiträge mit grundsätzlicher Kritik am Projekt

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Diese Variante verläuft 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.

**175 Beiträge**

davon enthalten **39% positive Punkte** sowie **62% negative Punkte**.  
Warum ergibt es nicht 100%? Manche Beiträge haben für beides Punkte genannt.

„Weiterhin Querung B1 oberirdisch, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten, spricht gegen schnellen ÖPNV. Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe, sondern auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.)“

„Für mich ist die Variante A die realistischste und wenn überhaupt verhältnismäßigste Ausbaumöglichkeit. Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass das ganze Vorhaben U80, was die Punkte Kosten/ Aufwand/ Eingriff gegenüber dem Nutzen angeht in keinster Weise gerecht wird.“

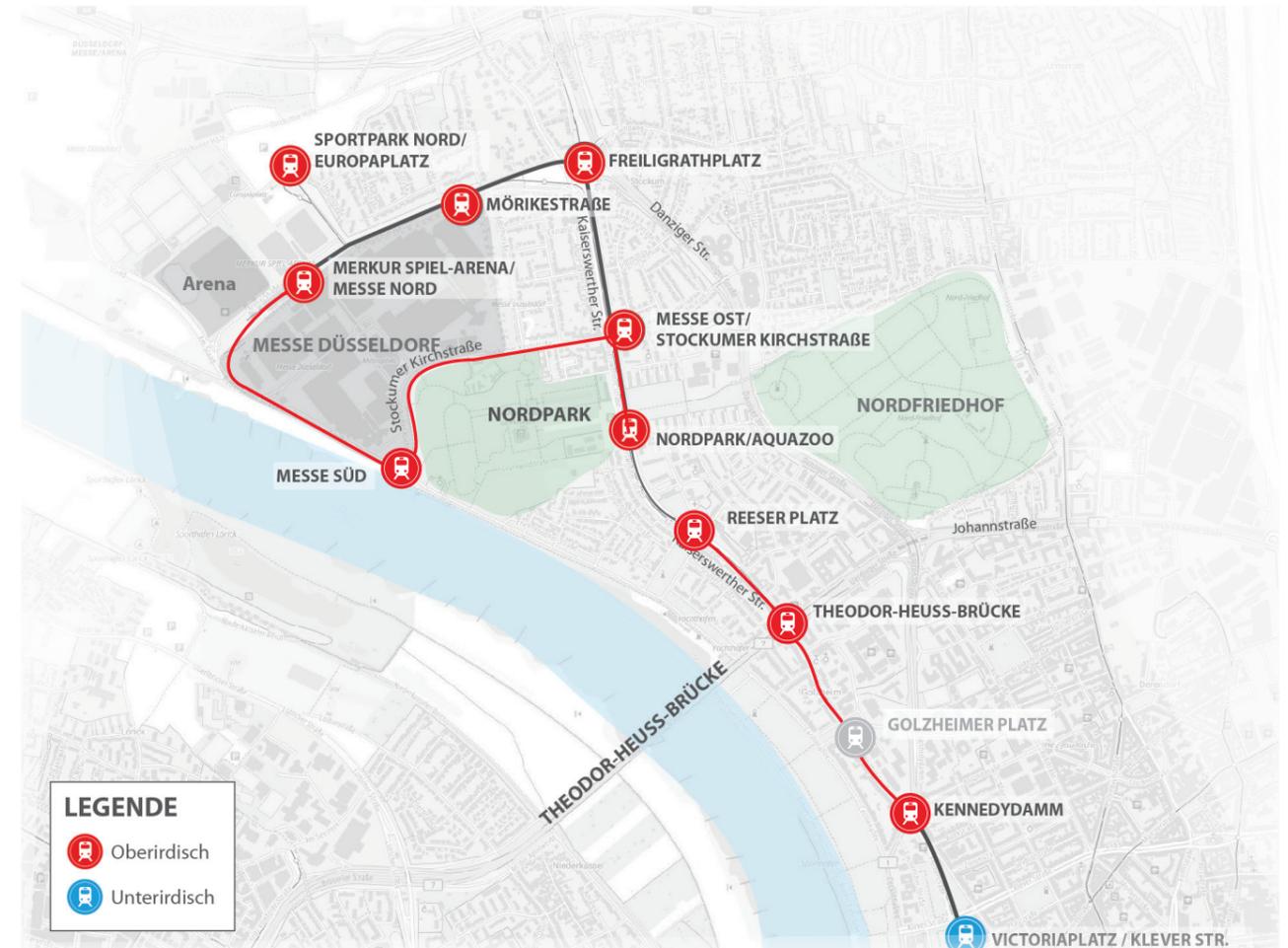
„Fortschritt ist das nicht. Wie will man eine moderne Weltstadt sein, sich aber städteplanerisch an Recklinghausen orientieren? Das ist kurzsichtig.“



... alle Beiträge ab S. 28

### Besonderes Augenmerk

Bei einer oberirdischen Lösung müssen wir den **Autoverkehr einschränken**.  
An der **Kreuzung Stockumer Kirchstraße & Kaiserswerther Straße** gibt es schon bei Veranstaltungen Rückstau. Diese Variante verschlimmert die Situation.  
Die **Schützenparade Stockum** soll beachtet werden.  
Gewisse Abschnitte der Streckenführung sollen in **privatem Besitz** sein.



genannte Themen	positiv	negativ	
Verkehr generell	1	51	
Kreuzung mit der Messelogistik	0	3	
Kreuzung am Kennedydamm	0	2	
Bäume	2	0	
Stadtbild	1	8	
Rheinpromenade	5	1	
Nordpark / Engländer Wiese	14	8	
Lärm	1	10	
Erschütterung	0	1	
Grundwasser	0	1	
Sicherheit für Kinder	0	7	
Bauzeit	6	1	
Kosten	22	1	
Erwähnung eines Tunnels KWS	0	7	
Erwähnung Gesamttunnel	1	5	
Betitelung "Geringstes Übel"	20	0	
kein spezifischer Grund	18	17	
		grundlegende Kritik	20

Dunkel Blau = mindestens 10% der Beiträge | links Zitate als Beispiele

# Variante B Reeser Platz

## Diese Variante verläuft 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.

**155 Beiträge**

davon enthalten **12% positive Punkte** sowie **90% negative Punkte**.  
Warum ergibt es nicht 100%? Manche Beiträge haben für beides Punkte genannt.

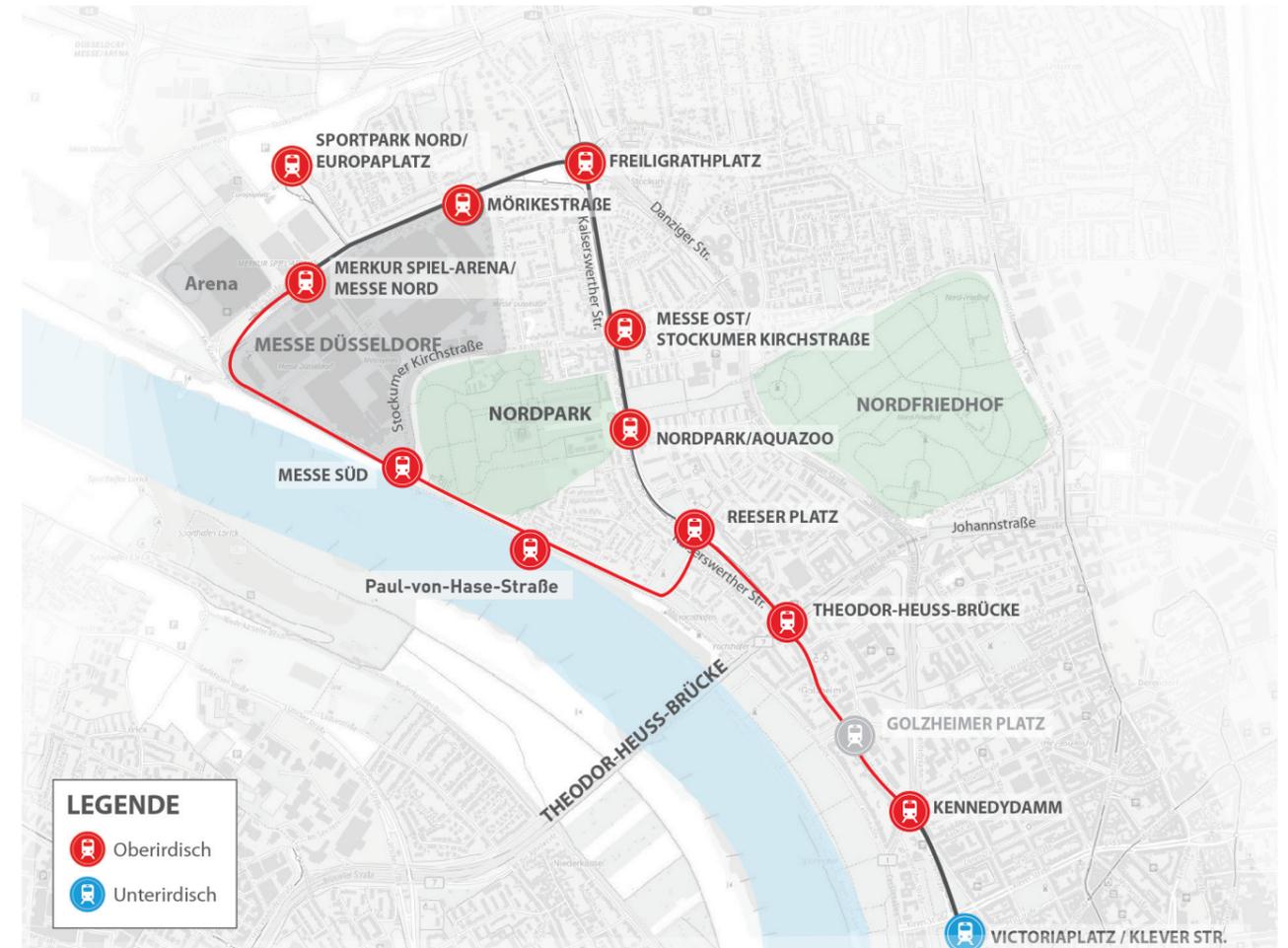
„Eine weitere Verdichtung der oberirdischen Verkehrs auf der Kaiserswerther Str. ist für die Anwohner nicht mehr tragbar. Lärm, Verkehrsbelastung, Parkraum,... wenn dann das Fällen der Bäume hinzukommt, verliert die Kaiserswerther Str. ihren Charme und die Lebensqualität, besonders in den Bereichen mit viel Infrastruktur, Geschäften, Gastronomie. Dies hätte weiter gedacht Leerstand und unattraktive Gewerbe zur Folge.“

„Die gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe wird mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand umgesetzt. Nachteilig ist allerdings die Planung für den Bereich Reeser Platz.“

„Definitiv abzulehnen - Viele Meter zusätzliche oberirdische Bahn für nur eine Haltestelle mehr mit Beeinträchtigung Spielplatz Reeser Straße und der schönen Rheinfront, an der viele Fußgänger und Fahrradfahrer den Feierabend genießen.“

... alle Beiträge ab S. 48

**Besonderes Augenmerk**  
Paul-von-Haase Straße: Ist die neue Haltestelle wirklich sinnvoll?  
Reeser Straße wird zur Fahrradstraße  
Rotterdamer Straße: Auto-Anbindung zu Arena und Messe wird verschlechtert



genannte Themen	positiv	negativ	
Verkehr generell	2	30	
Kreuzung mit der Messelogistik	0	5	
Kreuzung am Kennedydamm	0	5	
Bäume	0	0	
Stadtbild	0	19	
Rheinpromenade	1	28	
Nordpark / Engländer Wiese	3	8	
Lärm	0	14	
Erschütterung	0	0	
Grundwasser	0	3	
Sicherheit für Kinder	0	11	
Bauzeit	0	0	
Kosten	4	10	
Erwähnung eines Tunnels KWS	0	6	
Erwähnung Gesamttunnel	0	3	
Betitelung "Geringstes Übel"	0	0	
kein spezifischer Grund	7	28	
Neue Haltestelle "Paul-von-Hase Straße"	6	13	
		grundlegende Kritik	3

Dunkel Blau = mindestens 10% der Beiträge | links Zitate als Beispiele

# Variante C Grünwaldstraße

## Diese Variante verläuft 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 Süden 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.

**142 Beiträge**

davon enthalten **7% positive Punkte** sowie **94% negative Punkte**.  
Warum ergibt es nicht 100%? Manche Beiträge haben für beides Punkte genannt.



„Die Engländerwiese und der Nordpark gehören zusammen und sind als Naherholungsgebiet ganzjährig sehr gut besucht. Für eine zusätzliche Haltestelle an der Messe wird unverhältnismäßig viel beeinträchtigt - für Anwohner und für Nutzer des Parks!“



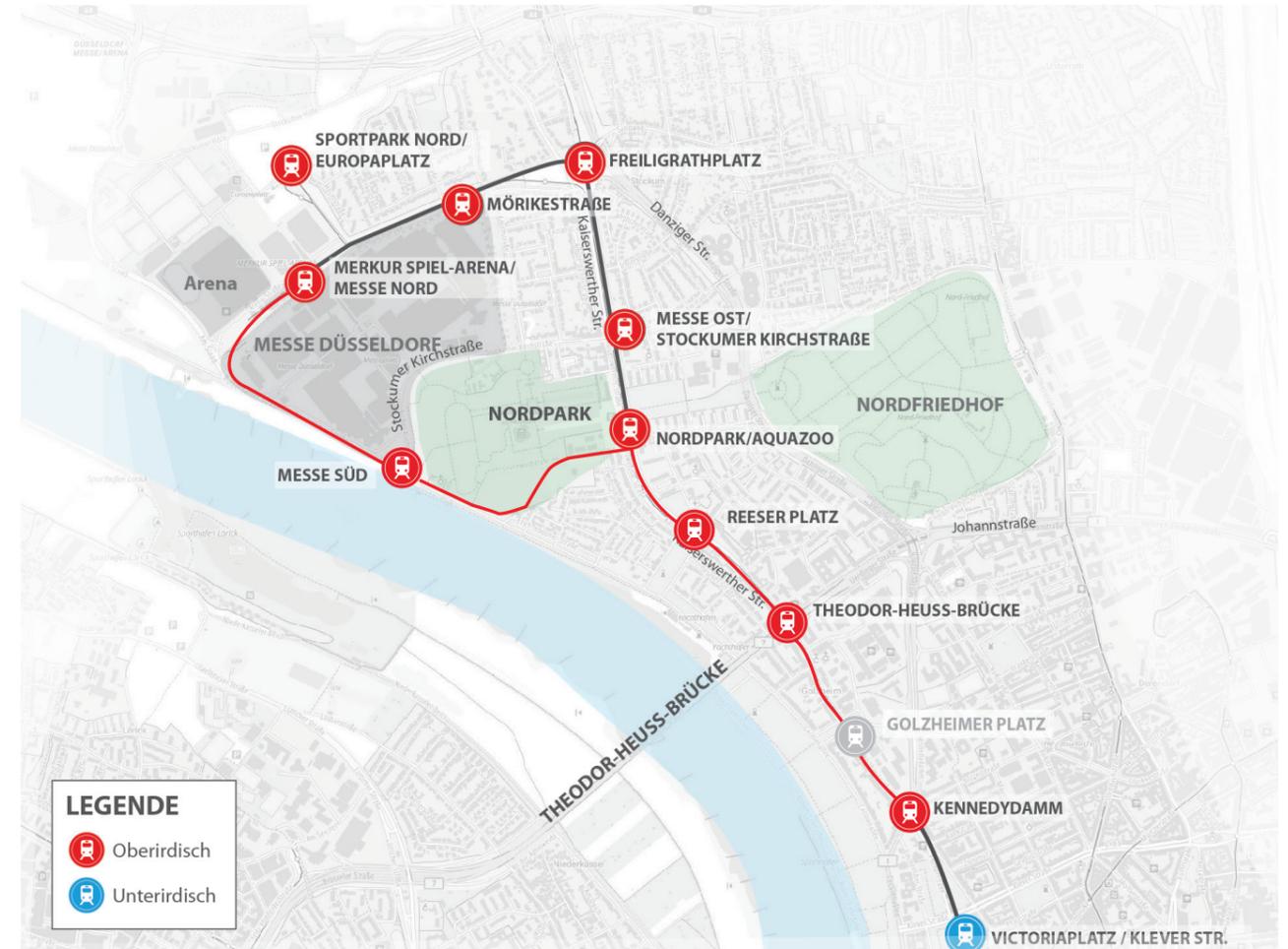
„Entfall der Straßenbäume entlang der KWS und Rotterdamer Str., und durch die Errichtung der U80 oberirdisch können hier keine Ersatzbaumpflanzungen in der Straße erfolgen. Verlust von Park- und Erholungsflächen, es werden Grünflächen versiegelt. Das Vorhaben widerspricht der Klimawandel-Anpassung.“

„Die oberirdischen Varianten sind m.E. völlig untauglich: einer schnellen Stadtbahn im Tunnel vom Hauptbahnhof bis zum Kennedydamm folgt eine langsame, straßenbahnähnliche Verbindung mit allen genannten Nachteilen (längere Strecke + enge Kurven + langsame Fahrt = längere Fahrzeiten + mehr Züge im Umlauf + Konfliktpunkte mit übrigem Verkehr).“

... alle Beiträge ab S. 62

### Besonderes Augenmerk

Erschütterungen in der Weißen Siedlung  
Rotterdamer Straße: Auto-Anbindung zu Arena und Messe wird verschlechtert



genannte Themen	positiv	negativ	
Verkehr generell	0	22	
Kreuzung mit der Messelogistik	0	4	
Kreuzung am Kennedydamm	0	1	
Bäume	0	28	
Stadtbild	0	4	
Rheinpromenade	0	6	
Nordpark / Engländer Wiese	0	73	
Lärm	1	9	
Erschütterung	0	0	
Grundwasser	0	2	
Sicherheit für Kinder	0	1	
Bauzeit	0	1	
Kosten	3	5	
Erwähnung eines Tunnels KWS	0	6	
Erwähnung Gesamttunnel	0	1	
Betitelung "Geringendes Übel"	1	0	
kein spezifischer Grund	4	23	
		grundlegende Kritik	3

Dunkel Blau = mindestens 10% der Beiträge | links Zitate als Beispiele

# Variante D.1 Umspannwerk

## Diese Variante verläuft 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.

**144 Beiträge**

davon enthalten **4% positive Punkte** sowie **96% negative Punkte**.  
Warum ergibt es nicht 100%? Manche Beiträge haben für beides Punkte genannt.



„Unsinn. Der vorhandene Tunnel muss bis zum Reeser Platz verlängert werden. Die südliche Messeanbindung ist im Vergleich dazu zweitrangig.“

„Lärmbelastung der Weißen Siedlung deutlich geringer als bei Variante A da die Anwohner der Weißen Siedlung deutlich weiter entfernt wohnen als auf der bereits engen Stockumer Kirchstr.“

„Das Fällen von Bäumen und der Eingriff in die Engländer Wiese ist inakzeptabel für einen sehr geringen Mehrwert, der durch diese Strecke entstehen würde!“



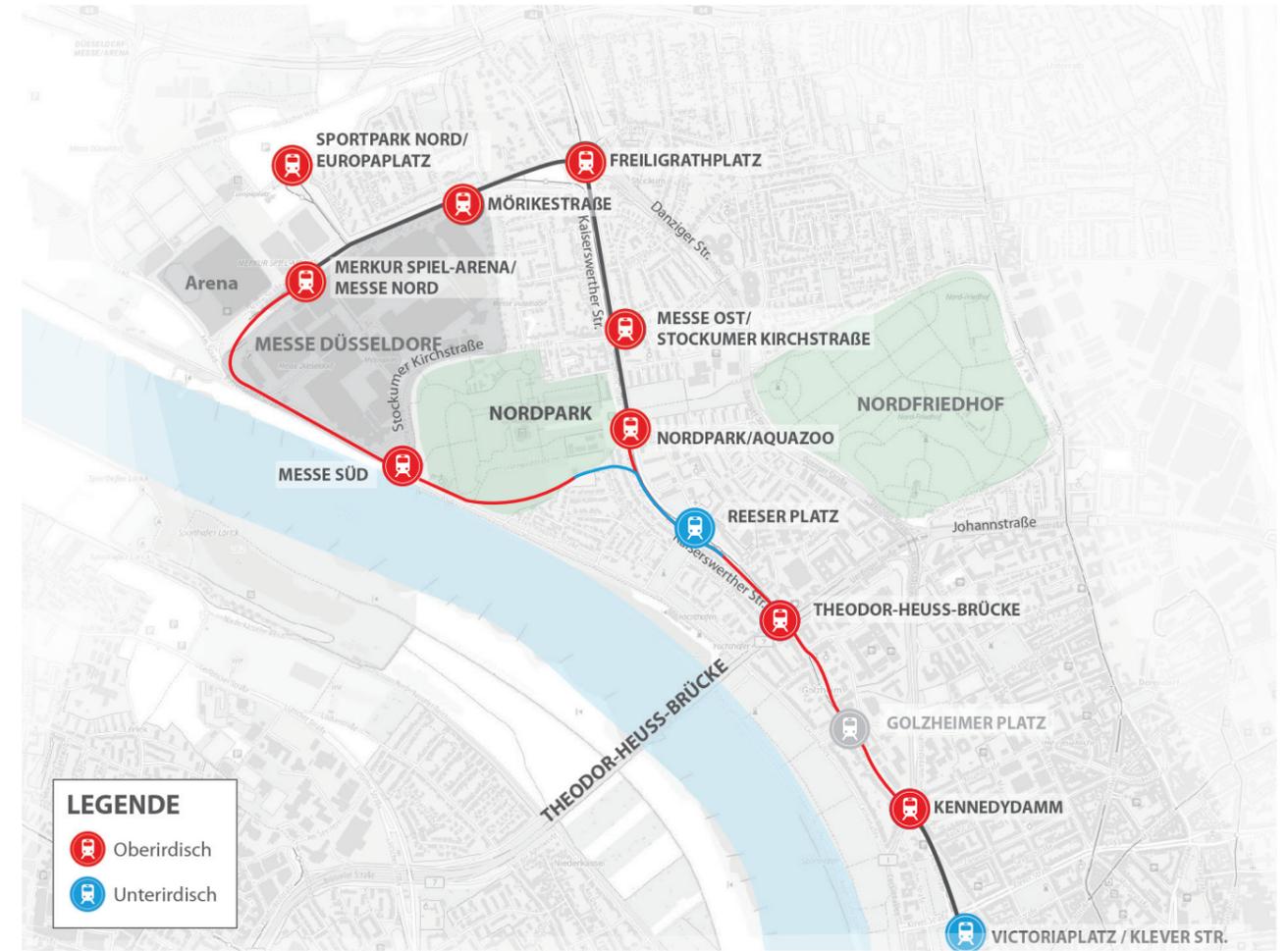
„Viel Geld für Nichts. Eine solche Tunnellösung erhöht die Kosten, ergibt aber keinen wirklichen Sinn. Die U80 hat immer noch reichlich Konflikte mit dem Individualverkehr.“



... alle Beiträge ab S. 72

### Besonderes Augenmerk

Rotterdamer Straße: Auto-Anbindung zu Arena und Messe wird verschlechtert  
Lärm am Tunnelportal



genannte Themen	positiv	negativ	
Verkehr generell	2	11	
Kreuzung mit der Messelogistik	0	4	
Kreuzung am Kennedydamm	0	4	
Bäume	0	24	
Stadtbild	0	2	
Rheinpromenade	0	8	
Nordpark / Engländer Wiese	0	35	
Lärm	2	5	
Erschütterung	0	14	
Grundwasser	0	5	
Sicherheit für Kinder	0	0	
Bauzeit	1	1	
Kosten	0	33	
Erwähnung eines Tunnels KWS	0	34	
Erwähnung Gesamttunnel	0	0	
Betitelung "Geringstes Übel"	0	0	
kein spezifischer Grund	1	26	
		grundlegende Kritik	5

Dunkel Blau = mindestens 10% der Beiträge | links Zitate als Beispiele

# Variante D.2 Umspannwerk

## Diese Variante verläuft 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.

**142 Beiträge**

davon enthalten **37% positive Punkte** sowie **70% negative Punkte**.  
Warum ergibt es nicht 100%? Manche Beiträge haben für beides Punkte genannt.

„Bei jeder Sanierung eines denkmalgeschützten Hauses in der weißen Siedlung wird von der Denkmalbehörde auf jedes Detail geachtet. Die Gestaltungssatzung wird penibel und zu Recht für ein einheitliches Erscheinungsbild angewendet. Jetzt sollen für eine nicht notwendige Streckenführung Erschütterungen und damit Bauschäden an Häusern der weißen Siedlung in Kauf genommen werden?  
Meiner Ansicht nach völlig verantwortungslos, widersprüchlich und unnötig!“



„Lasst die Finger vom Nordpark und von der Engländer Wiese. Auch die Engländer Wiese gehört zum Nordpark und eine Teilung ist der Anfang vom Ende. Optisch kann ich mir das nicht schön vorstellen und lasst und doch weiter ohne Lärm durch den Nordpark oder über die Grünwaldstraße zum Rhein spazieren gehen.“

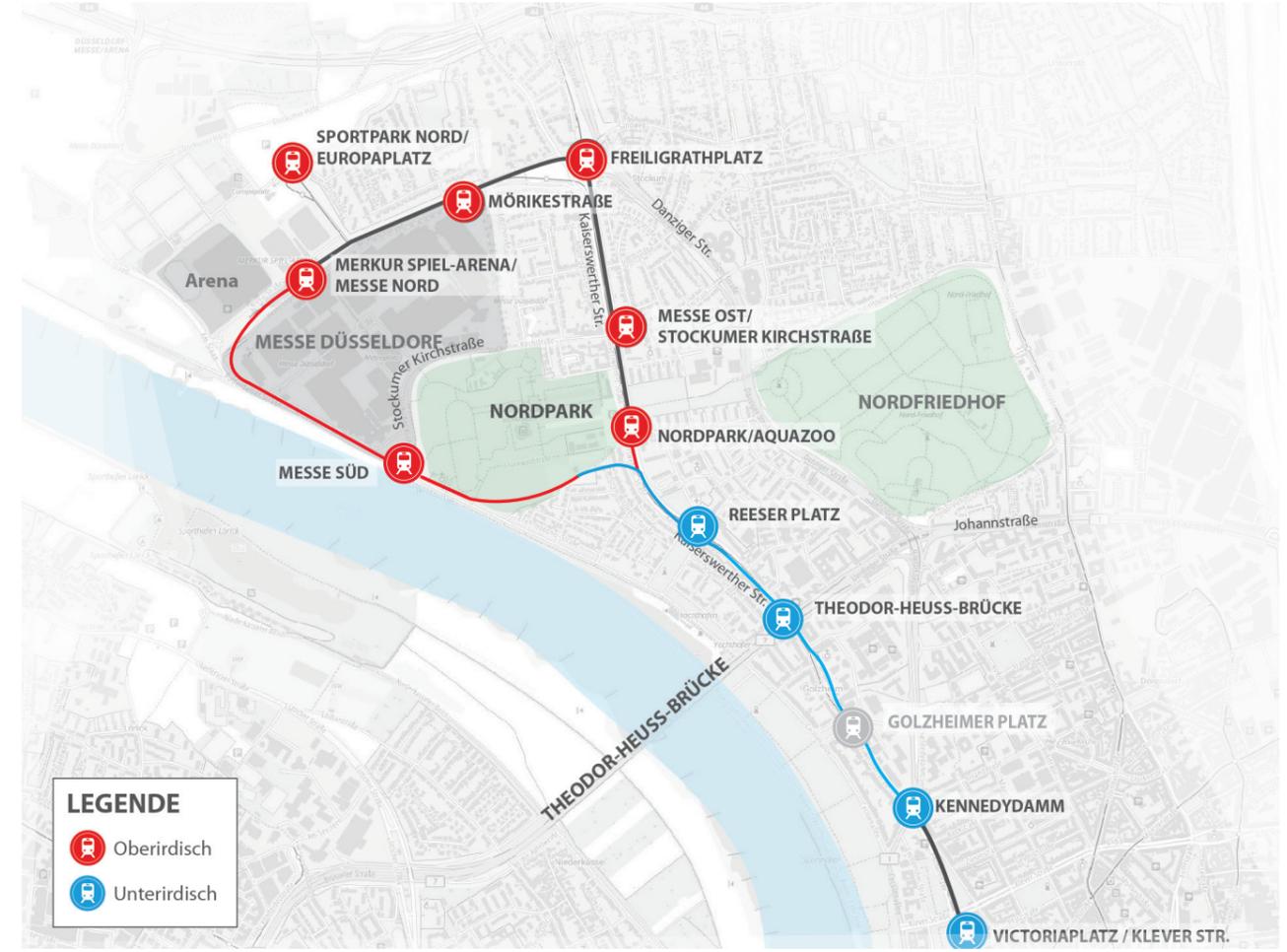


„Ich bin gegen einen Tunnel. Die entstehenden Kosten können effektiver in den Fuß- und Radverkehr investiert werden, mit größeren Plus für Bürger und Umwelt. Ich finde, es muss auch in Düsseldorf ein Umdenken geben - von der großen Lösung zu vielen kleinen Lösungen.“

„Die Engstelle von Kennedydamm bis Reeser Platz wird behoben, da es schon heute zu Bahnrückstau bei Veranstaltungen gibt durch die vielen Ampeln. Wenn eine Linie hinzukommt, wird die Situation schlimmer und die Bahnen haben mehr Verspätung. Das frühe Auftauchen hat keine Konsequenzen auf den Autoverkehr. Außerdem können mit einer Untertunnelung längere Züge in engerer Taktung fahren, so dass es nicht wie bei der EM2024 zu zusätzlichem Busverkehr kommt.“

... alle Beiträge ab S. 84

**Besonderes Augenmerk**  
Rotterdamer Straße: Auto-Anbindung zu Arena und Messe wird verschlechtert  
Sorge der Weißen Siedlung: Gebäudeschäden durch Erschütterung bei Tunnelbau & -betrieb  
Lärm am Tunnelportal



genannte Themen	positiv	negativ	
Verkehr generell	16	5	
Kreuzung mit der Messelogistik	0	4	
Kreuzung am Kennedydamm	6	0	
Bäume	0	0	
Stadtbild	12	1	
Rheinpromenade	0	8	
Nordpark / Engländer Wiese	1	33	
Lärm	3	5	
Erschütterung	0	19	
Grundwasser	0	3	
Sicherheit für Kinder	0	0	
Bauzeit	0	6	
Kosten	3	25	
Erwähnung eines Tunnels KWS	12	1	
Erwähnung Gesamttunnel	0	4	
Betitelung "Geringstes Übel"	0	0	
kein spezifischer Grund	9	20	
		grundlegende Kritik	10

Dunkel Blau = mindestens 10% der Beiträge | links Zitate als Beispiele

# Variante E Regenklärwerk

## Diese Variante verläuft unter- und oberirdisch.

Der Tunnel vor dem 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. Sie fährt von dort aus über die Arena bis zum Flughafen.

**137**  
**Beiträge**

davon enthalten  
**42% positive Punkte** sowie **66% negative Punkte**.  
Warum ergibt es nicht 100%? Manche Beiträge haben für beides Punkte genannt.

„Die Rotterdamer Str. ist ein Naherholungsgebiet für Düsseldorf, welches sich über die Rheindeiche Richtung Kaiserswerth fortsetzt und durch diese Variante erheblich beeinträchtigt wird unter anderem durch den Bau einer hässlichen Rampe auf der Rotterdamer Str. sowie einer ebenfalls hässlichen Rampe auf der Kaiserswerther Str. zwischen Reeser Platz und Aquazoo. Außerdem halten wir die Naherholungsqualität des Nordparks ebenfalls für sehr deutlich beeinträchtigt, ebenso wie die der Engländerwiese.“

„Ich wusste gar nicht, dass die Stadt so viel Geld hat. Geld für einen U81 Tunnel ist nicht da, Geld für Tunnel unterm Rhein ist nicht da und dann eine überflüssige Bahnlinie unter den Nordpark buddeln?“

„Warum muss die Streckenführung unter einer Wohnbebauung erfolgen? Wir befürchten Erschütterungen unter unserem Haus. Lärmbelästigung. Wertminderung für unser Grundstück. Die Beeinträchtigungen in der denkmalgeschützten „Weißen Siedlung“ im laufenden Betrieb sind nicht hinnehmbar.“



genannte Themen	positiv	negativ	
Verkehr generell	6	7	
Kreuzung mit der Messelogsitik	1	5	
Kreuzug am Kennedydamm	6	0	
Bäume	6	8	
Stadtbild	5	0	
Rheinpromenade	0	12	
Nordpark / Engländer Wiese	1	29	
Lärm	3	3	
Erschütterung	0	19	
Grundwasser	0	5	
Sicherheit für Kinder	0	1	
Bauzeit	0	3	
Kosten	3	24	
Erwähnung eines Tunnels KWS	4	0	
Erwähnung Gesamttunnel	0	1	
Betitelung "Geringstes Übel"	0	0	
kein spezifischer Grund	28	19	
		grundlegende Kritik	3

... alle Beiträge ab S. 96

**Besonderes Augenmerk**  
Rotterdamer Straße: Auto-Anbindung zu Arena und Messe wird verschlechtert  
Sorge der Weißen Siedlung: Gebäudeschäden durch Erschütterung bei Tunnelbau & -betrieb  
Lärm am Tunnelportal

Dunkel Blau = mindestens 10% der Beiträge | links Zitate als Beispiele

# Variante F Gesamttunnel

## Diese Variante verläuft unterirdisch.

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

**230  
Beiträge**

davon enthalten  
**68% positive Punkte** sowie **39% negative Punkte.**  
Warum ergibt es nicht 100%? Manche Beiträge haben für beides Punkte genannt.

„Wenn man zukunftsweisend bauen möchte, dann wäre das die beste Variante. Ich glaube nicht, dass dies aufgrund der Kosten in Frage kommt. Aber auch unser Ehrenoberbürgermeister Herr Erwin hat sich damals gegen Rat und Kostenbedenken durchgesetzt und den Kö Bogen 1 gebaut. Ein Gebäude, um welches wir heute beneidet werden, was die Innenstadt wieder belebt und auch neue Gedanken in die Innenstadt gebracht hat.“



„Visionär. Lärmschonend für alle betroffenen Wohnviertel. Verkehrstechnisch sicherste und stark entlastende Streckenführung. Der Nordpark bleibt erhalten und für Fußgänger ungefährdet mit dem Rhein verbunden. Das Erholungsgebiet und Sportangebot auf der Engländerrwiese unangetastet. Der altgewachsene Baumbestand erhalten. Das Rheinufer bleibt Erholungsgebiet. Die Kaiserswerther Straße wird stark entlastet. Hier ergeben sich Möglichkeiten für breitere Fahrradwege und neue Belebung. Der Messeverkehr (Auf- und Abbau) bleibt unbeeinträchtigt. Die Rheinbahn erfährt so eine neue moderne Anbindung für Mességäste und Arenabesucher. Düsseldorf verbindet seinen HBF mit der Messe durch die angenehmste und schnellstmögliche Strecke.“



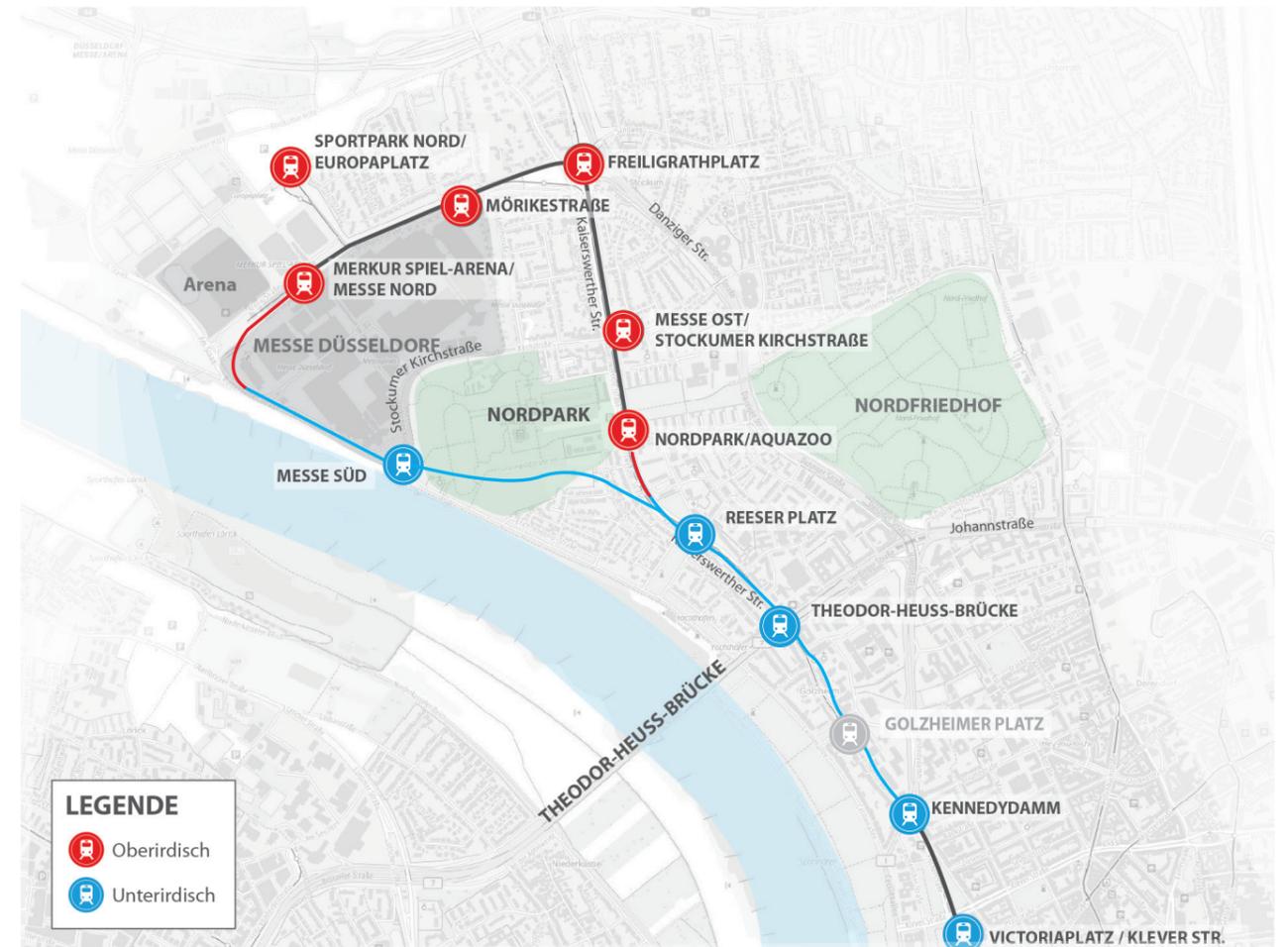
„Zur Vermeidung von Lärm und Baumfällungen ist Variante F akzeptabel. Für Messebesucher etc. ideal. Der Mehrwert Düsseldorfs als Messezentrum wird gesteigert. Neue Erschütterungen ( Bauschäden der Häuser !!!) der weißen Siedlung müssen vorab verbindlich ausgeschlossen werden. Gutachten vorab erforderlich.“



... alle Beiträge ab S. 108

### Besonderes Augenmerk

Sorge der Weißen Siedlung: Gebäudeschäden durch Erschütterung bei Tunnelbau & -betrieb  
Lärm am Tunnelportal  
Mit Natur und Nordpark am verträglichsten



genannte Themen	positiv	negativ	
Verkehr generell	53	0	
Kreuzung mit der Messelogistik	10	0	
Kreuzung am Kennedydamm	10	0	
Bäume	16	6	
Stadtbild	25	0	
Rheinpromenade	3	0	
Nordpark / Engländerrwiese	20	2	
Lärm	8	3	
Erschütterung	0	18	
Grundwasser	0	5	
Sicherheit für Kinder	0	1	
Bauzeit	0	2	
Kosten	0	61	
Erwähnung eines Tunnels KWS	6	0	
Erwähnung Gesamttunnel	0	0	
Betitelung "Geringstes Übel"	2	0	
kein spezifischer Grund	62	16	
		grundlegende Kritik	11

Dunkel Blau = mindestens 10% der Beiträge | links Zitate als Beispiele

# Hintergrund Stadtbahn- strecke U80

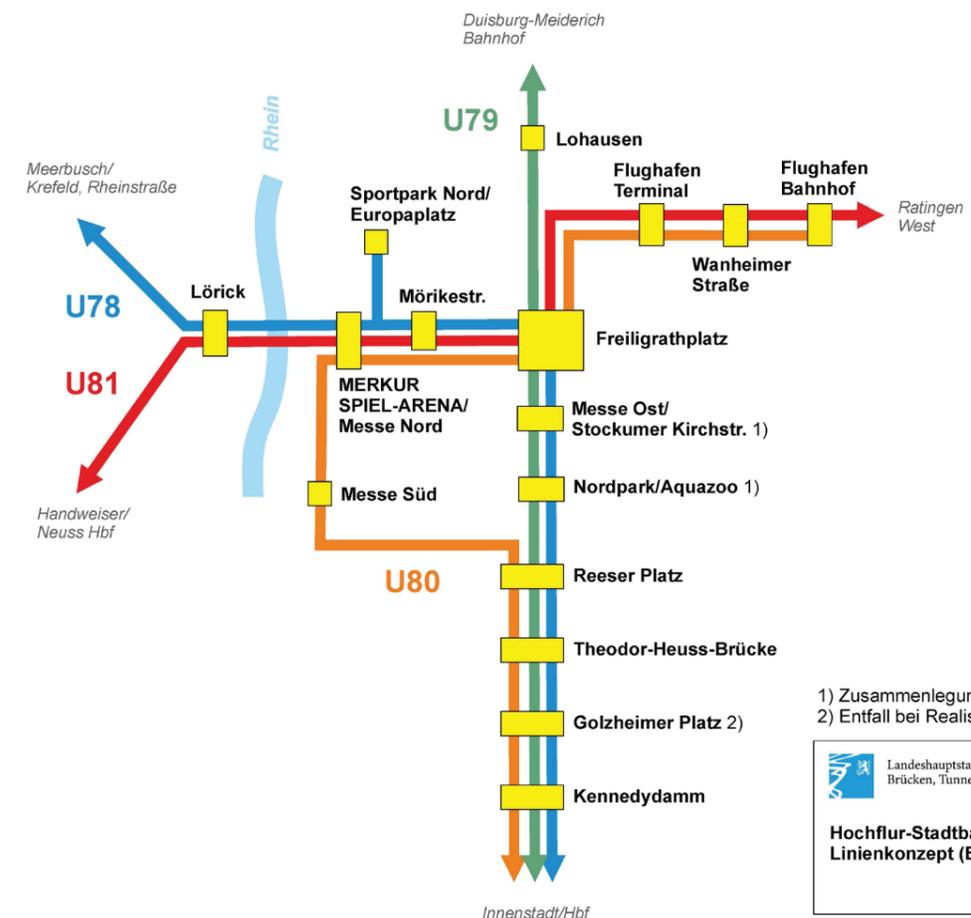
## Warum wird die U80 geplant?

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.

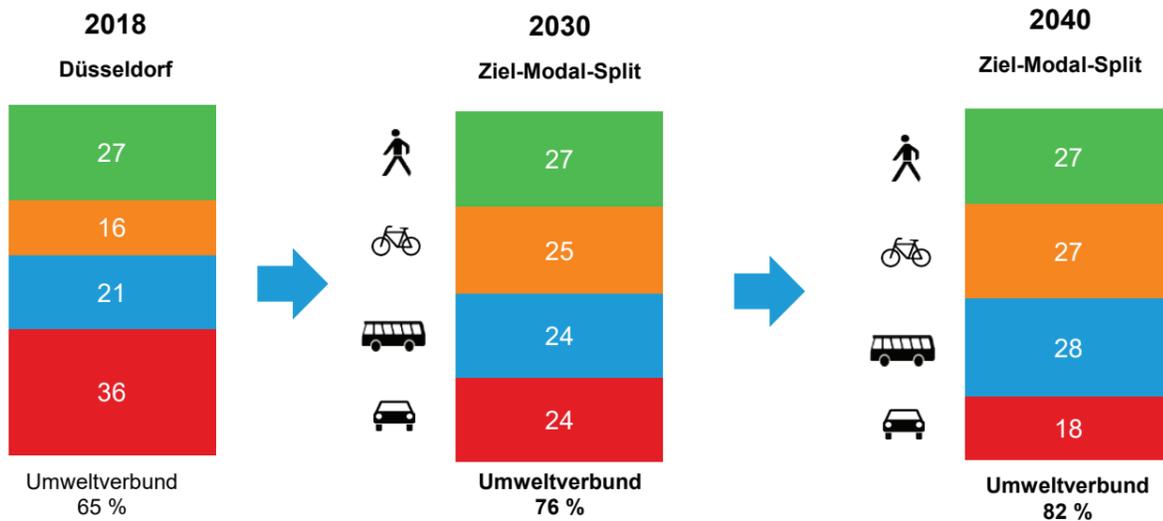


# Gesamtstädtische Strategie für die Netzentwicklung

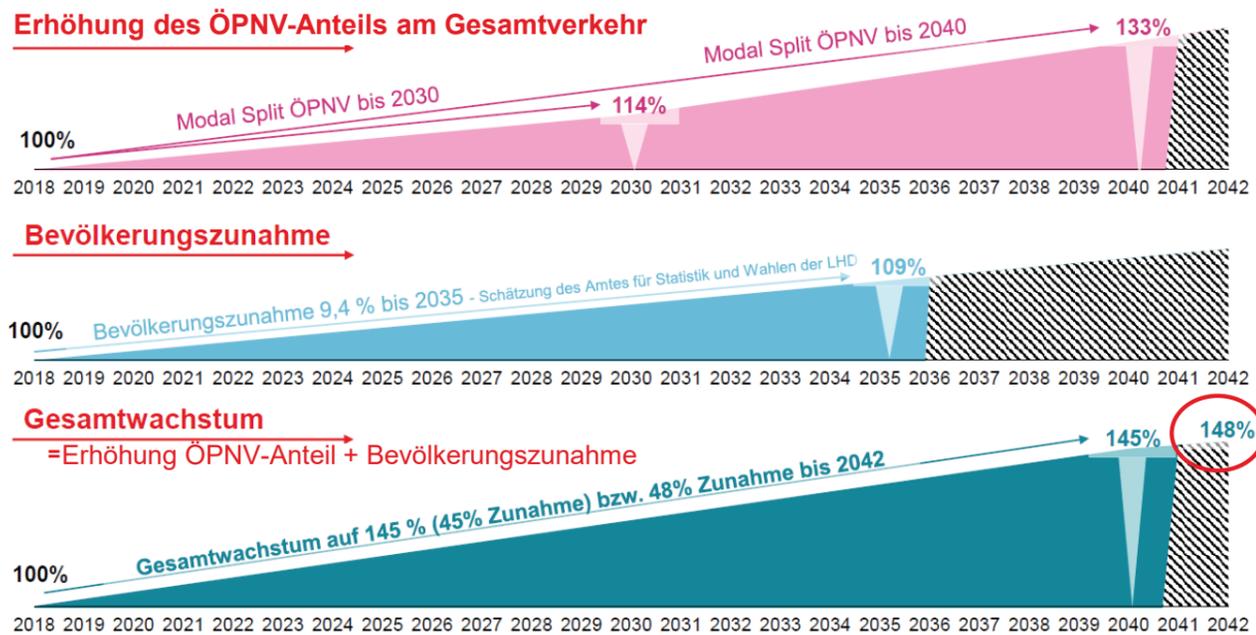
Die Landeshauptstadt Düsseldorf möchte den **Anteil des ÖPNV am Verkehr** von 21% (2018) bis 2040 auf 28% steigern. Gleichzeitig wird ein Bevölkerungswachstum von 9,4% vorausgesagt. Um zukünftig **mehr ÖPNV für mehr Menschen** zu ermöglichen, muss in die Infrastruktur investiert werden. Konkret sollen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

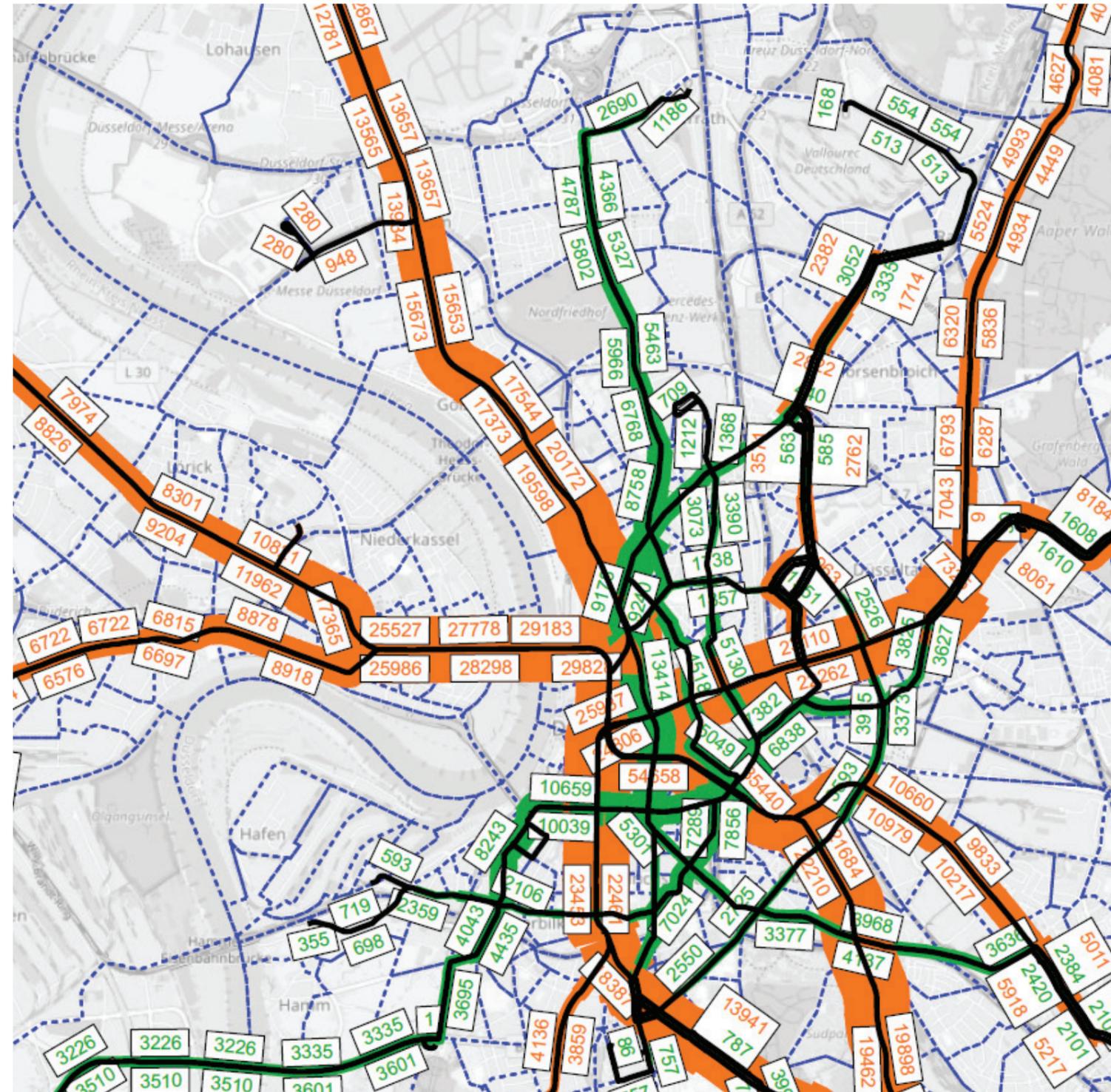
## Zielwerte im Mobilitätsplan D (aktueller Arbeitsstand)



## Angestrebtes Verkehrswachstum im ÖPNV



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



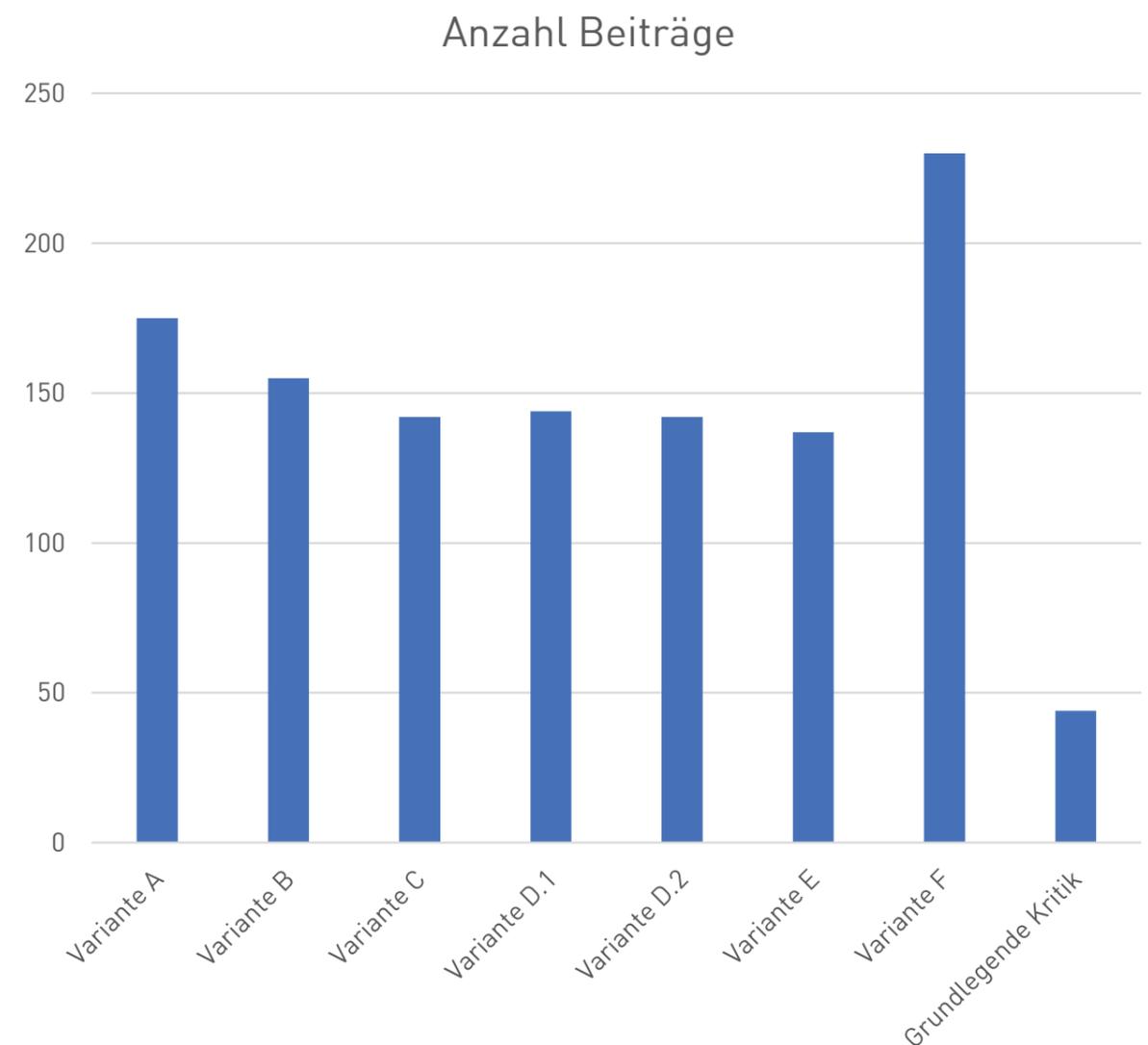
# Anhang mit allen Beiträgen

## Die Gesamtheit der Beiträge

In der Online-Beteiligung wurden vom 27. September bis zum 15. Oktober 2023 insgesamt **1.169 Beiträge** verfasst. Die Beiträge konnten zu den einzelnen Varianten eingegeben werden. Also konnte jede interessierte Person bis zu sieben Beiträge verfassen.

Auf den Folgenden Seiten wird die Gesamtheit aller eingegangenen Beiträge ihren jeweiligen Varianten zugeordnet. Bei den Beiträgen zu den einzelnen Varianten wurde zum Teil auch das Projekt generell in Frage gestellt. Zur besseren Übersicht, sind diese Beiträge gesammelt in der Gruppe „Grundlegende Kritik“ aufgeführt.

<b>Variante A</b>	175 Beiträge	ab S. 28
<b>Variante B</b>	155 Beiträge	ab S. 48
<b>Variante C</b>	142 Beiträge	ab S. 62
<b>Variante D.1</b>	144 beiträge	ab S. 72
<b>Variante D.2</b>	142 Beiträge	ab S. 84
<b>Variante E</b>	137 Beiträge	ab S. 96
<b>Variante F</b>	230 Beiträge	ab S. 108
<b>Grundlegende Kritik</b>	44 Beiträge	ab S. 128



# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Trotz neuer Aufteilung weiterhin im Straßenraum und vom IV abhängig. Dafür sicherlich günstiger und schneller umsetzbar. Führung über Stockumer Kirchstraße ungünstig, wegen Kurven Geschwindigkeits- und Zeitverlust.	Kosten, Bauzeit	Verkehr
Vielleicht könnten Sie auf der Kaiserswerther Straße mehr Bäume erhalten, wenn Sie weniger Raum für Autos vorsehen. Die Straße hat keine überörtliche Verbindungsfunktion, da die Danziger Straße existiert.		Bäume
Viel Lärm und langsame Fahrt. Keine gute Variante.		Lärm, Verkehr
Vermutlich lange Fahrzeit bis Arena wegen langsamer Ausfädelung Stockumer Kirchstraße und Umweg bis Messe Süd -> Variante B ist besser Nachteil: ohne Tunnelverlängerung Kennedydamm - Reeser Platz keine nennenswerte Beschleunigung der Stadtbahn-Linien		Verkehr, Tunnel KWS
Null Beschleunigung des ÖPNV aufgrund oberirdischer Führung, kein Mehrwert		Verkehr
Völliger Unsinn. Das hilft niemandem.		x
Außengastronomie entlang der Kaiserwerther Straße bleibt durch den mit der oberirdischen Streckenführung einhergehenden Lärm erheblich beeinträchtigt		Lärm
Schlechteste Variante. Kein wirklicher Mehrwert zur heutigen Buslösung aber enorme Kosten. Weiterhin zwischen Kennedydamm und Reeser Platz nicht barrierefrei		Lärm
Aus meiner Sicht scheint - trotz der anfallenden Baumfällungen - diese Streckenvariante sehr geeignet zu sein, da hier auf ein vorhandenes Streckennetz/ Bahnsteige etc.) zurückgegriffen werden kann. Die Kurven sind nicht enger als in den anderen Varianten. Der Konflikt mit der Messe Logistik - z.B. beim Auf-/ Abbau der „boot“ oder anderen Messen sollte zu lösen sein. Der Kreuzungsverkehr mit Autoverkehr „Kennedydamm“ ist schon heute vorhanden und wird sich einspielen. Bei den anderen Varianten wird der Lärm - nicht immer zu einem Besseren - verlagert. Die Situation auf der Kaiserswerther Straße ist bekannt. Mögliche, auftretende Probleme wie z. B. Erschütterungen/ Beschädigungen der vorhandenen, alten Bausubstanz bei einer Untertunnelung (wie bei den anderen Varianten dargestellt) im Bereich der Weißen Siedlung werden vermieden. Da es sich bei den Häusern der „Weißen Siedlung“ um eine Vielzahl an alten Gebäuden (z.T. unter Denkmalschutz) handelt, sich mögliche, gravierende Schäden an der vorhandenen Bausubstanz nicht auszuschließen. Wer kommt für mögliche Folgeschäden bei einer Untertunnelung an diesen Gebäuden auf?	Kosten	
Eine weitere Verdichtung des oberirdischen Verkehrs auf der Kaiserswerther Str. ist für die Anwohner nicht mehr tragbar. Lärm, Verkehrsbelastung, Parkraum,... wenn dann das Fällen der Bäume hinzukommt, verliert die Kaiserswerther Str. ihren Charme und die Lebensqualität, besonders in den Bereichen mit viel Infrastruktur, Geschäften, Gastronomie. Dies hätte weiter gedacht Leerstand und unattraktive Gewerbe zur Folge.		Bäume, Lärm, Verkehr
Zu große Nachteile im Hinblick auf Baumbestand und Umgestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum. keine zukunftsorientierte Gesamtlösung.		Bäume, Stadtbild
Für mich persönlich die schlechteste Variante mit den größten Auswirkungen auf die Umgebung und die Natur.		x
Das Ergebnis muss sein, dass die unterirdische U-Bahn Variante gebaut werden muss. Keine Kompromisse! Wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm (Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrter Messeverkehr, vermehrter Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm (Anwohner- massive Vorbeifahrgeräusche) im 2 Minuten Takt, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Tacktung. Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnelösung ist die Lösung!		Verkehr, Lärm
Nicht nachhaltig genug, Platzverschwendung, Lärm und Geschwindigkeit passen nicht in unsere Zeit		Lärm, Verkehr

## Beitrag

## Positiv Negativ

Beste Variante! Die überdimensionierte Straße wird nach der U81 und U80 nicht mehr gebraucht. Gefühl wahrscheinlich auch am günstigsten und vor allem ohne Eingriff in den Nordpark! Top. Machen!	Kosten, Nordpark	
Macht die ruhe am nordpark zum rhein kaputt		Lärm, Nordpark
Keine Verbesserung im Bereich Kaiserswerther Straße, Fällung von Bäumen muss so weit wie möglich verhindert werden. Staugefahr für den Individualverkehr als auch für den Stadtbahnverkehr zu hoch.		Verkehr, Bäume
Zu klein gedacht. Die Rotterdamerstrasse muss mehr einbezogen wie bei B. Jedoch immer unterirdisch.		x
Die Einfahrt Tor 1 der Messe sowie die Strasseneinmündung Rotterdamer Strasse in die Stockumer Kirchstrasse muss Kreuzungsfrei ausgelegt werden. Dieses setzt die Tieferlegung der Teilstrecke Messe-Nord/Arena bis Messe-Eingang Süd		Kreuzung, Messelogsistik
Diese Variante halte ich für NICHT zielführend. Siehe hierzu meine Begründung in der Kommentierung zu den Varianten D2, E und F.		x
Entfall der Straßenbäume entlang der KWS und durch die Errichtung der U80 oberirdisch können hier keine Ersatzbaumpflanzungen in der Straße erfolgen. Vorhaben widerspricht der Klimawandel-Anpassung.		Bäume
Die oberirdischen Varianten sind m.E. völlig untauglich: einer schnellen Stadtbahn im Tunnel vom Hauptbahnhof bis zum Kennedydamm folgt eine langsame, straßenbahnähnliche Verbindung mit allen genannten Nachteilen (längere Strecke + enge Kurven + langsame Fahrt = längere Fahrzeiten + mehr Züge im Umlauf + Konfliktpunkte mit übrigem Verkehr). Eine Kaiserswerther Straße fast ohne Bäume und mit 115m langen Bahnsteigen mag ich mir gar nicht vorstellen. Variante A bitte aussortieren!		Verkehr, Bäume
Der Anschluss der Kaiserwerther Straße an den bestehenden Tunnel vom Kennedydamm an ist längst überfällig. Oberirdisch bringt keine Verbesserung in Sachen schnellere Anbindung der Messe und Barrierefreiheit an der Theodor-Heuss-Brücke.		Verkehr, Tunnel
So unpraktisch, dass wahrscheinlich ein Bus sogar besser wäre.		x
Positiv: Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz. Negativ: Fällen der Bäume auf der Kaiserswertherstr. ist absolut problematisch! Die Stadt sollte grüner werden, da ist dieses Vorgehen absolut nicht nachhaltig und kontraproduktiv. Außerdem ist das Straßenbahnnetz ab Reeser-Platz bis zur Messe meiner Meinung schon optimal, da macht es keinen Sinn die Streckenführung neu zu konzipieren. Auch hier nicht nachhaltig und Verschwendung von Ressourcen. In dem Zusammenhang ist auch fragwürdig, was mit dem Pflastersteinen geschieht, die zwischen Reeser-Platz und Freiligrathplatz verlaufen und denkmalgeschützt (!) sind. Auch ist es für mich nicht zu begreifen, wieso eine extra Straßenbahnlinie bis zur Messe erfolgen muss, die mit 10 Minuten Gehzeit problemlos von der Haltestelle Messe Ost zu erreichen ist. Hier wäre es deutlich sinnvoller die Fußgängerwege auszubauen und für einen vernünftigen Radweg zu sorgen. Dass die Bahn (ich vermute mal die U81) oberirdisch bis zum Flughafen über Messe-Süd fahren soll, halte ich auch für problematisch. Das Stadtbild am Rhein würde dadurch zerstört werden. Stattdessen sollte die U81 von der jetzigen Haltestelle Messe-Ost oder alternativ vom Freiligrathplatz zum Flughafen fahren. Das würde zwar den Komfort der Messegäste einschränken, was meiner Meinung nach aber absolut vertretbar ist, wenn dadurch das Stadtbild für die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger erhalten bleibt. Fazit: Die Barrierefreiheit zwischen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz ist absolut sinnvoll und längst überfällig. Den Rest der Planung und der eigentliche Fokus der Planung (Straßenbahnnetz zur Messe) halte ich für absolute Ressourcenverschwendung, nicht nachhaltig und unüberlegt. Für mich wäre ein möglicher Kompromiss, dass die Verbindung zwischen Messe-Süd und Messe-Ost wegfällt (die wie gesagt, ohne Probleme zu Fuß zu bewältigen ist) und hier eher in einen Ausbau des Fuß- sowie Radwegs investiert werden sollte. Stattdessen sollte die U80 über den Freiligrath-Platz führen mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fahren und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd haben. Personen die nicht gut zu Fuß sind könnten alternativ diese Strecke wählen, um die Haltestelle Messe-Süd zu erreichen. Nachtrag: Nach Sichtung aller Alternativen, schätze ich die Alternative A als beste Alternative ein, mit dem Zusatz, dass auch hier viele Aspekte existieren, die unbedingt noch einmal überdacht werden sollten und die ich in meiner Kritik auch aufgegriffen habe. Insgesamt schätze ich diese Alternative aber als kleinstes Übel ein, was natürlich bei einem so teuren und weitreichendem Projekt nicht der Standard sein sollte.	kleinstes Übel	Bäume, Messeanbindung

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Bei dieser Variante kann eine umfassende Fällung der Bäume verhindert werden, indem der Autoverkehr zwischen Freiligrathplatz und Kennedydamm aus der Kaiserswerther Straße herausgenommen wird. Der Hochbahnsteig Kennedydamm säße dann zwischen zwei schmalen Anliegerstraßen, deren Parkmöglichkeiten zum schmalen gestalteten Bürgersteig hin vorgesehen sind. Die Bürgersteige sind auf beiden Seiten sehr breit und können schmaler werden, um Platz zu gewinnen. Dieses hätte den Vorteil, dass die Kaiserswertherstrasse verkehrsberuhigter wäre. Das Gleiche gilt für die Haltestelle Theodor - Heuss - Brücke. Eine Barrierefreiheit wäre so vorhanden! Auf der Stockumer Kirchstraße befindet sich aufgrund einer alten Planung bereits eine Verbreiterung des Strassenraumes, die für die oberirdische Lösung schon einmal vorgesehen war. Man erkennt es gut an der Aus-Einbuchtung der Strasse gegenüber der Gaststätte Kastanie. Die Haltestelle Messe Süd sollte eine Endhaltestelle mit Sackbahnhof sein, damit die Zufahrt des „Big Willis“ für die Boot weiter zu den einzigen Hallen mit großem Tor vom Rhein aus gewährleistet ist. Der Nordpark und die Weiße Siedlung sind geschützt. Grundwasserströmung und Grundwasserspiegel werden nicht durch einen Tunnel angetastet. Die bestehenden Hochbahnsteige, die sehr viel Geld gekostet haben, werden weiter genutzt. Dieses ist meine favorisierte Variante, obwohl ich bis jetzt immer noch nicht nachvollziehen kann, was die U79 aus Duisburg kommend und weiter nach Duisburg fahrend ( Ihre Erklärung für diese Baumaßnahme) mit der Schleife für die U 80 zu tun haben soll!! Es geht um Barrierefreiheit der Haltestellen. Dieses ist mit der Variante A bereits erfüllt.	Barrierefreiheit	
Die unsinnigste Variante. Die Strasse ist zur Messezeit jetzt schon überfüllt.		Verkehr
Zusätzlich zu den angegebenen Punkten: Während großen Veranstaltungen werden nicht hinreichend mehr Kapazitäten auf der Strecke möglich sein, da alle Linien in Zukunft trotzdem mindestens bis zum Reeser Platz (bei dieser Variante sogar Messe Ost) auf dem gleichen Streckenabschnitt fahren. Die Messeumfahrung ist in dieser Variante langsam, nimmt viel Platz weg und könnte viel besser mit dem bestehenden Busshuttle der Messe abgewickelt werden, da dieser deutlich frequenter, flexibler und erheblich günstiger als eine neue Strecke für die Stadtbahn benutzt werden kann. Anstatt einer Messeumfahrung, die entweder zu langsam oder zu teuer ist und dabei nicht einmal hinreichend mehr Kapazitäten aufnehmen kann, würde ich eher vorschlagen, bei den Planungen zum zweiten Bauabschnitt der U81 am Anschluss in Lörick neben einem Abzweig nach Krefeld auch eine Verbindung in Richtung Oberkassel/Innenstadt einzubinden, damit mehr Kapazitäten zwischen Arena/Messe und der Innenstadt erzeugt werden. Zudem brauchen dann auch die Bürger aus Ober- bzw. Niederkassel und dem südlichen Teil von Lörick nicht mehr in der Innenstadt, an der Theodor-Heuss-Brücke oder an der Station Lörick umzusteigen, die dort in die bereits vollen Züge steigen und den Betriebsablauf stören würden.		Verkehr
Eine schlechte Lösung, der Bereich auf der Kaiserswerther Straße muss auf jeden Fall im Tunnel verlaufen!		Tunnel KWS
Fortschritt ist das nicht. Wie will man eine moderne Weltstadt sein, sich aber städteplanerisch an Recklinghausen orientieren? Das ist kurzsichtig.		X
Diese Variante ist in Anbetracht der geringsten Kosten am einfachsten und schnellsten umzusetzen. - unbestritten ist die Notwendigkeit dieser neuen Linie und Notwendigkeit, Bäume zu fällen - auch der Lärmpegel ist nicht so dramatisch, da ein großer Teil der neuen Strecke am Nordpark & Messe entlang geht	Kosten	
Eine Mehrbelastung für den oberirdischen Verkehr und Abholzung von Baumbeständen scheint mir nicht erstrebenswert. Kosten/Nutzen .... wie ist die Taktung von U79/78 und U80.....es scheint mir eine massive Mehrbelastung für die Anwohnenden zu sein		Bäume, Verkehr
Zu Aufbauzeiten und vor Beginn des jeweiligen Messetages, wird es zu massiven Schwierigkeiten kommen. Sehr schlechte Lösung.		Kreuzung, Messelogistik

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Die Beteiligung der Bürger der Stadt Düsseldorf ist nur halbherzig und hat den Anschein, man würde gerne auf die Beteiligung der Bürger ganz verzichten. Er ist damit an der Untergrenze einer möglichst großen und offenen Information angekommen. Das ist keine bloße Behauptung, sondern Realität wenn man den Kreis der betroffenen Bürger im Verhältnis zu den wirklich informierten Bürgern ins Verhältnis setzt. Diese Vermeidungstaktik ist durchaus nachvollziehbar, gilt es die eigenen Vorstellungen der Stadt in ein sehr sensibles und sehr beliebtes Wohnumfeld der Stadt zu integrieren. Hier wohnen viele gut betuchte, selbstbewusste Bürger, Künstler und ältere Bürger, die sich ihr Wohnumfeld ganz bewusst dort ausgesucht haben und die sich ihr Umfeld nur ungern, auch nicht durch die Stadt selbst, verschandeln lassen. Und das was hier im Bürgerdialog den Bürgern unter dem Begriff „nachhaltige Erweiterung und barrierefreie Mobilität vorgestellt wird, ist schon eine sehr große Zumutung. Stellen wir als betroffene Bürger für uns einmal ganz klar heraus um welche Kernthemen es uns geht, die auf keinen Fall angefasst und verändert werden dürfen. 1. Das äußere Erscheinungsbild zwischen der Reeser Straße und der nördlichen Grenze des Nordparks ist absolut tabu und darf auf keinen Fall verändert werden. Dazu gehören im Wesentlichen alle noch vorhandenen wichtigen Rasenflächen mit ihren Bäumen und Gehölzen. 2. Der Standort als Naherholungsgebiet für Anwohner, aber auch für auswärtige Besucher muss unbedingt erhalten bleiben. Insbesondere sind das die Grünflächen am Reeser Platz, der Nordpark mit allen angrenzenden Flächen der Engländer Wiese, so dass Golzheim als wohnwerter Standort für alle Bürger erhalten bleibt. Dazu gehört auch die Sicherstellung des Spielplatzes auf dem Reeser Platz und auch das angrenzende Kriegerdenkmal aus vergangenen Zeiten mit dem dazugehörenden Platz mit seinen Bäumen, der in der Vergangenheit vermehrt für Veranstaltungen herangezogen wurde. Das gilt aber auch ganz besonders für die Rasenfläche auf dem Reeser Platz der für Musik und Sport als beliebte Freifläche genutzt wird. 3. Darüberhinaus sind alle bestehenden und wesentlichen Auflagen mit Begrenzungen der Denkmalpflege im Besonderen zu würdigen und mit Leben zu füllen. 4. Es geht uns nicht um die Erhöhung des Anteils des ÖPNV, da dieser in dem bestehenden Umfeld zwischen Flughäfen, Duisburger Anbindung über das Straßenbahn- / U-Bahn-Netz, die Arena für Sport- und Musik-Veranstaltungen und die Messe mit variablen Veranstaltungsmöglichkeiten durch ausreichend vorhandene Bus- und Bahnverbindungen angeschlossen ist. 5. Wenn es der Stadt Düsseldorf um die bessere Anbindung der Messe geht, muss man feststellen, dass die Messe sinnvoll über das vorhandene Schienennetz vom Hauptbahnhof aus, vom Flughafen über die bereits vorhandenen Möglichkeiten und der noch im Bau befindlichen Bahnlinie U 81 und auch über den Rhein selbst erreicht werden kann. Dabei scheint eine temporäre (zeitlich begrenzte) intensivere Nutzung des Rheins für den Besucherstrom nicht einmal hinreichend geprüft zu sein. Ergo die bisher vorhandene Infrastruktur ist durchaus über das ÖPNV erschlossen. Auch die private Anreise ist über das angrenzende Verkehrsnetz erschlossen und bietet auch hinreichenden Stauraum. Eine verbesserte Verkehrsraum-Nutzung könnte zusätzlich über den Ausbau insbesondere auf dem Wasser mit Wasser-Taxis erfolgen. Variante A - Komplette oberirdische U-Bahnführung über die Stockumer Kirchstraße. Die Stadt schreibt in ihrer eigenen Bewertung hierzu oberirdische Haltestellen sind nicht schön. Da kann man zwar nur zustimmen, wenn dann die anscheinend umfassende notwendige Fällung der Bäume an der Kaiserswerther Strasse ebenso selbstkritisch herausgestellt würde. Es scheint, das die Bäume bei der Stadt keine entsprechende Lobby haben. V. A wird selbst von der Stadt nicht gewünscht.		Nordpark, Bäume, Stadtbild
auf keinen Fall Bäume fällen		Bäume
Eine der schlechtesten Lösungen. Die Baukosten mögen absolut betrachtet niedrig sein, die Nachteile relativieren dies aber (wenig nachhaltig, geringerer verkehrlicher Nutzen, geringe Ästhetik). Oberirdischer Stadtbahnverkehr auf der Kaiserswerther Str. funktioniert schon heute nur eingeschränkt und ist nicht barrierefrei.		Verkehr, Stadtbild
Präferierte Variante! Geringe Baukosten sind wichtig bei angespannter Haushaltslage. E-Bus alternativ für Schleife Messe Süd zu Messezeiten denkbar!	Kosten	
Ergänzende Argumente: Nicht nachhaltig, da wetterbedingt höherer Verschleiß/ Rheinmauer/Uferweg als Naherholungsort durch zusätzlichen Lärm stark beeinträchtigt. ABLEHNUNG		Lärm, Nordpark, Rheinpromenade
Unsinn. Die Verlängerung des Tunnels ist der wichtigste Teil des Projekts.		Tunnel KWS
Oben werden bereits alle Nachteile beschrieben.		X

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm der U-Bahn auf der Kaiserswerther Straße hat in den letzten Jahren zugenommen. Kürzlich habe ich eine Lärmmessung (Tadeto Digital Sound Level Meter TE017) auf der Höhe Kaiserswertherstr. 192 vorgenommen und Spitzenwerte um die 88 dBA gemessen. Der Einsatz zusätzlicher und/oder längerer Züge bzw. U-Bahnen verschärfen das Problem. Insofern sollte ein maximaler unterirdischer Ausbau der U-Bahn erfolgen. Ausserdem wird die An- und Abfahrt zur Messe attraktiver, störungsfreier und schneller.		Lärm, Tunnel KWS
Der alte Baumbestand an der Kaiserswerther Straße insbesondere um den Golzheimer Platz bildet mit den dort unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden eine Einheit, die durch umfassendes Baumfällen und Schaffung von oberirdischen Bahnsteigen nicht gestört werden darf.		Bäume
Ich bin gegen eine Fällung der alten Bäume an der Kaiserswerther Strasse. Dies widerspricht dem Klimaschutz. Ohne Bäume und mit engerer Taktung wird die Lärmbelastung erheblich steigen. Das ist weder für die Anwohner noch für die Inhaber der Showrooms an der KWS schön.		Bäume, Lärm
Sicher eine kostengünstige Variante, die am Bedraf vorbeizieht. Nicht geeignet für schnellen Veranstaltungs- und Berufsverkehr, und auch nicht geeignet für Verbesserung der Lebensqualität. Nicht geeignet um zur Mobilitätswende beizutragen. Pendler werden eine so langsame Stadtbahn nicht bevorzugen.		Verkehr
Die umfassende Fällung von Bäumen auf der Kaiserswerther Straße sollte vermieden werden. Die Messe ist bereits gut an den ÖPNV angebunden, eine höhere Taktung auf der Linie 78 (&79) und längere Wagen halte ich für sinnvoller. Die Herstellung von zusätzlichen Schienen entlang des Rheins und auf der Stockumer Kirchstraße ist auf Grund des Aufwandes und der späteren Lärmbelastung unverhältnismäßig im Vergleich dazu, dass hier nur eine Haltestelle zusätzlich entstehen würde (die nicht dringend benötigt wird).		x
U 78 und U 79 im 10-Minutentakt plus U80 und E-Wagen ist die oberirdische Streckenführung zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke zu störanfällig.		störanfällig
Ich lehne alle Varianten ab , da es ein unfassbarer Unfug ist und eine gewaltige Steuerverschwendung . Es gibt viel wichtiger Projekte in unserer Stadt !		
Unmöglich Bäume zu fällen und in den Denkmalschutz Nordpark einzudringen. Außerdem ist alles Wasserschutzgebiet + Naherholungsgebiet. Fazit: völlig absurde Lösung, viel zu teuer. Zu viel Aufwand für eine neue Haltestelle, die die Messe nicht benötigt. Eigentlich niemand!		Bäume, Nordpark, Wasser
diese idee ist gut weil dann auf der strecke eigentlich u 78 und 79 fahren können aber ich mag nicht stadtbahnen weil sie auf der strasse mit autos fahren und schnell unfalle passieren könnte und dann verspätungen passieren können , also dann tunnel machen aber dass wäre teuer oder eine hochbahn wie in hamburg ist billiger und wäre cool das dan düsseldorf die erste ubahn linie bekommt und das ist die linie u 78 und könnte man noch zum flughafen verlängern .		Verkehr
Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Messe mit einem zweiten Haltepunkt - neben Messe Nord - angefahren werden muss. Viele Messen auf der gesamten Welt haben nur einen Haltepunkt. Der bisherige Fußweg von der Kaiserwerther Straße ist durchaus zu bewältigen und belebt auch die dortigen Gastroangebote. Einen zusätzlichen Nutzen für die Anwohner würde sich durch die neue Strecke nicht ergeben, da die bisherige Anbindung an den ÖPNV gut gewährleistet ist. Diese Variante würde, neben der Tunnelösung, den geringsten Einschnitt in die Naherholungsgebiete mit sich bringen. Gedanklich könnte auch eine Rückführung unter der Messe oder über die Messe Nord erfolgen. Alle oberirdischen Varianten führen zu einer höheren Lärmbelastung der Anwohnergebiete. Und städtebaulich vermutlich zu keiner optischen Verbesserung	Nordpark	Stadtbild, Lärm

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Bisher die von allen vorgelegte beste Variante, da sie den geringsten Eingriff im Bereich der Messe verspricht und eine bessere Erschließung des gesamten Messegeländes bedeutet. Hier kann ein zusätzlicher Halt am Congress-Center bedacht werden. Das Argument, dass der Konflikt vor allem zur Messe „boot“ berücksichtigt wird ist nicht nachvollziehbar, denn diese findet nur einmal im Jahr statt. Zudem kommen die großen Passagierströme erst zu den Messetagen (oder Arenaveranstaltungen), nicht davor und danach. Schon heute sind ab der Messe viele Fahrten der U78 nahezu leerfahrten, die erst ab der Stockumer Kirchstraße sich zunehmend mit Fahrgästen füllen (oder in Richtung Messe leeren) Es müsse allerdings bei allen oberirdischen Planungen klar berücksichtigt und geprüft werden, in wie fern statt einer reinen Ertüchtigung für die Hochflurbahnen die Ertüchtigung der Niederflurbahnen und eine Erschließung an das bestehende Straßenbahnnetz bevorzugt werden kann. Hierzu können, wie vor Inbetriebnahme des Ubahntunnels Schienen auf der Kaiserswerther Straße bis zur Duisburger Straße/Nordstraße verlegt werden. So ließen sich Niederflurbahnsteige entlang der Kaiserswerther Straße ordentlich ausbauen und der Baumbestand vollwertig schützen. Für eine perspektivische Bahn in Richtung Angermund wäre die Niederflurvariante die sichtlich bessere alternative, vom Platz her ließen sich auf der Strecke entlang der U79 problemlos Niederflurbahnsteige zu den Hochflurbahnsteigen errichten. Dies wäre der Netzdiversität förderlich und schafft mehr Verbindungen in die Stadt hinein. LG MD	Messeanbindung	
Die Tiere und Bäume müssen geschützt werden auf Engländerwiese und im Nordpark. Menschen brauchen Ruhe und einen Erholungsraum in der Hektik der Stadt!	Nordpark	
Der Mehrwert der Erschließung des Südeingangs steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Das ist ein absolut unverhältnismäßig starker Eingriff in die Umgebung. Daher ist dieser Entwurf der einzige, welcher noch erträglich sein könnte. Die Bäume auf der Kaiserswerther Straße könnten sicher stehen bleiben, wenn man den Autoverkehr auf die Cecilienallee und die Danziger Straße verlegt und nur Anlieger auf die Kaiserswerther Straße dürfen. Falls auf der Stockumer Kirchstraße die Oberleitungen für den Transport der Boote in die Messe im Weg sind, müsste man den letzten Abschnitt an der Messe (Stockumer Kirchstraße) untertunneln. Alles Andere ist inakzeptabel.	x	
Gut	x	
Hat keinen Mehrwert. Es wird weiterhin Verkehrsbehinderungen am Kennedydamm geben. Der Charakter der Kaiserswerther Straße wird durch die Baumfällungen zerstört. Die Tunnelverlängerung bis zum Reeser Platz sollte wie es geplant war, gebaut werden. Wegfall der Haltestelle Golzheimer Platz. Die Haltestelle Nordpark/Aquazoo soll nach dem Bau der geplanten neuen Hochbahnsteige auch entfallen. Der neue Hochbahnsteig Stockumer Kirchstraße kommt in Fahrtrichtung Norden vor der Kreuzung so das auch der Nordpark zu Fuß gut zu erreichen ist. Ein Abzweig in die Stockumer Kirchstraße mit einen zusätzlichen Haltepunkt Messe-Ost. So ist die Messe optimal angebunden. Die Umfahrung der Messe über die Stockumer Kirchstraße kann unabhängig von der Tunnelverlängerung bis Reeser Platz zügig und kostengünstig umgesetzt werden kann. Denn wenn von einer Verkehrswende jetzt gesprochen wird, ist eine Bauzeit von bis zu 15 Jahren eine lange Zeit. Da ein kurzes Stück Tunnel im Bereich Kennedydamm bereits fertig ist, sollte er auch verlängert werden. Ja , es gibt enge Kurven. Jedoch sind diese auch an zahlreichen anderen Stellen im Stadtgebiet zu finden. Belsenplatz, Ausfahrt Schleife Holthausen, KR-Dießem bis KR-Hauptbahnhof oder Werstener Kreuz um nur einige von den Hochflurbahnen zu nennen. Die Haltestelle Messe Süd könnte mit Absprache der Messe im 45° Winkel zur Stockumer Kirchstraße/ Rotterdamer Straße auf dem oberirdischen Parkplatz vor dem Eingang platziert werden. Damit hätte man den engen Kurvenradius entschärft. Der Vorteil besteht hier das die Messeumfahrung unabhängig von der Tunnelverlängerung zum Reeser Platz zügig und kostengünstig umgesetzt werden kann.	Bauzeit	Verkehr, Bäume, Tunnel KWS
Schlechte Variante. Strecke sollte möglichst gerade sein auf eigenem Bahnkörper mit Vorrangsignalen und wenig Gleisbögen.		Verkehr
Aus Kosten-/Nutzenbetrachtung die mit Abstand beste Variante. In den Nordpark und die Engländerwiese wird nicht eingegriffen, die Baukosten und die CO2-Emmissionen sind am geringsten. Damit es ist auch die nachhaltigste Variante. Für die Planung sollte der Hinweis „oberirdische Haltestellen nicht schön“ Anspruch genug sein, um schöne Haltestellen zu konzipieren. Beispiele dafür gibt es ausreichend in Europa. Die angemerkten Logistikprobleme bei der „boot“ sind planbar und handelbar. Schlußendlich ist die Messe der große Profiteur der U80 (-Schleife).	Kosten, Nordpark	
Diese Variante erscheint mir bei weitem als die realistische : Keine übermäßige Naturbeeinträchtigung (Nordpark mit zugehöriger Engländerwiese ,Rheinpromenade, ) Gleisbett auf weitester Strecke vorhanden , nur im ersten Teil der Stockumer Kirchstrasse Wohnbebauung. Der Aufwand an Steuergeldern ist bei allen anderen Varianten skandalös hoch! Auch wenn nichtstädtische Quellen beansprucht werden könnten !	Nordpark, Rheinpromenade, Kosten	

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Dies ist quasi die Wiederbelebung der alten Stichstrecke aus GeSoLei--Zeiten zur Schleife am westlichen Nordpark, die komplett zurückgebaut wurde. Aber was soll das? Wie soll z.B. die Weichen- und Haltestellen-Situation an der Stockumer Kirchstrasse gelöst werden - und die Verkehrsführung an der Kreuzung Kaiserswerther/Stockumer Kirchstrasse wäre zu Messezeiten NOCH katastrophaler.		Verkehr
Ist in Ordnung	x	
Weiterhin Querung B1 oberirdisch, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten, spricht gegen schnellen ÖPNV. Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe sonder auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.) Vermeintliche geringere CO2-Emissionen müssen im realistischen Verhältnis zu erwartenden Staus betrachtet werden. Erst ab 2035 dürfen neu nur noch E-Modelle an den Markt gebracht werden. Verbrenner dürfen danach aktuell noch gebraucht gekauft bzw. betrieben werden.		Verkehr
Bevorzugte Variante	x	
Ich stimme für Variante A Grünflächen und Park dürfen nicht zerstört werden. Parkbesucher und Anwohner benötigen Ruhe. Bäume dürfen dafür definitiv nicht gefällt werden.	Nordpark, Bäume	
Wer zum Flughafen will, ist die Fahrt zu lange durch die Messe Umfahrung. Der Verkehr muss unter die Erde.		Verkehr
Beste Variante , Nordpark und Engländer Wiese werden nicht beeinträchtigt . Geringste kosten	Nordpark, Kosten	
Diese Variante beschleunigt m. E. durch die oberirdische Linienführung nur sehr wenig den Verkehrsfluß und zerstört im Bereich der Kaiserswerther Straße wertvolle Baumbestände. Eine verkehrsberuhigtere Umgestaltung der Kaiserswerther Straße mit mehr Freiraum für Fahrradfahrer dürfte ebenfalls schwieriger werden. Größere Konflikte mit Messelogsitik wäre wohl nur an wenigen Tagen im Messe- Vor- bzw. Nachlauf gegeben und tollerabel.		Bäume, Verkehr, Stadtbild
Variante ist abzulehnen- massive Beeinträchtigungen für alle Anwohner		Lärm
Als Bewohnerin der Weißen Siedlung , kann ich nicht verstehen, warum nur für einen weiteren Bahnsteig zur Messe ein derart kostenintensives Bauvorhaben erfolgen soll ! Eine Verlängerung der bestehenden Linie 78 während der Messezeiten würde das selbe Ergebnis erbringen. Von den vorgestellten Vorhaben halte ich die Variante A noch für das geringste Übel.	geringstes Übel	
Wenn auch das kleinste Übel mit der geringsten Baumaßnahme, dennoch unnötige zusätzliche Belastung der angespannten Stadtkasse mit geringem zusätzlichen Nutzen. Die Messebesuchszahlen entwickeln sich ohnehin rückläufig.	geringstes Übel	
Variante A wird von allen anderen Varianten bevorzugt! Alle anderen Varianten lehne ich ab.	x	
Positiv. Minimal Intensiv, zerteilt nicht weiter die Zusammenhängenden Siedlung (weisse S/ Blumensiedlung) Geringste Kosten - wirtschaftlich sinnvollste Lösung, egal wer die KOSTEN trägt geht es um Steuergelder Geringste Beeinträchtigung von Anwohnern - die Strecke ist ja weitgehend schon Messe/ Parkplatz Anbindung der Parkplätze Weniger beinträchtigung für Radfahrer am Rhein - das Argument das hier wenig für Radfahrer/ Fusswege passiert ist denke ich weniger relevant - die meisten gehen lieber durch den Park!!! Negativ: - Bäume müssen gefällt und neu gepflanzt werden - Kurven, ja aber könnte man auch begradigen Vorschlag: - Als Sackbahnhof wie zB am Seestern	Kosten, Stadtbild, Rheinpromenade	Bäume, Verkehr
Darf man an der Oberfläche mit 4 Wagenzügen fahren? Wie soll dann eine Kapazitätssteigerung erfolgen? Gab es nicht in der Vergangenheit 80er Jahre schon mal Unfälle in der Kaiserswerther Straße wegen Borden am Gleis? Wofür gibt es die Haltestelle Mörikestraße noch? Hier steigt doch kaum jemand ein und aus.		
Ablehnung		x
Sehr gute Variante. A ist vorteilhaft, weil die Grünfläche der Engländerwiese geschützt werden sollte -Bürger aus NRW benötigen einen Naherholungsraum in der Stadt -hoher Lärmpegel durch Flugverkehr, deshalb ist ein Ruheraum notwendig. -Durch Zersiedelung der Stadt benötigen Menschen naturnahen Raum.	Nordpark	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Sehr schlecht, Kreuzungsbereich Stockumer Kirchstrasse/ Kaiserwerther Str. ist bis jetzt schon ein neuralgischer Punkt, oft Unfälle mit Bahn und ortsunkundigen Autofahrern zur Messe. Abbiegen der Bahn führt nur zu mehr Chaos! Ganz schlecht!! Für Schulkinder wird dann die Kreuzung noch gefährlicher und unübersichtlicher!		Verkehr, Kinder
Die Stockumer Kirchstraße ist in einigen Bereichen nicht breit genug, da Anwohner Teile des Seitenstreifens hinzugekauft haben. Außerdem wäre zu Messezeiten ein Verkehrschaos vorprogrammiert, da die Straße bereits jetzt die Autos und Taxen nicht fassen kann und es immer wieder zum Stau auf der gesamten Straße kommt, nicht nur bei der Boot-Messe sondern regelmäßig auch bei kleineren Messen. Dieses würde zu einer Gefährdung von Fußgängern führt. Die Straße dient vielen Kindern als Schulweg, da diese nicht an der vielbefahrenen Kaiserswerther Straße laufen möchten. Die Messebesucher, die aktuell mit dem Auto oder Taxi kommen, werden auch dann nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, da diese ja bereits in Form der U78 bestehen. Außerdem sehr schlecht für die gesamte Kreuzung Stockumer Kirchstraße, Kaiserswerther Straße. Diese ist jetzt schon ein Unfallschwerpunkt zum Teil mit tödlichem Ausgang. Dadurch wird alles noch unübersichtlicher und gefährlicher für Fußgänger und insbesondere für Schulkinder.		Verkehr, Kinder
Gute Lösung, kurze neue Streckenführung -Neubau der Trasse ist kurz -geringe Kosten -kurze Bauzeit -gut für die Umwelt -nur sehr wenige Bäume müssen gefällt werden. -Alte Schienen sind noch vorhanden auf der Stockumer Kirchstraße. - Verkehr auf der Rotterdamer Straße wird nur auf einem sehr kurzen Abschnitt gestört. - geringe Lärmbelastung der Bürger NRWs, die gerne am Rhein spazieren gehen, Fahrrad fahren und sich entspannen können nach der Arbeit. -Das Naherholungsgebiet des Nordparks und der Engländerwiese kann erhalten bleiben. Wichtig für alle Stadtbewohner, die gerne die Natur genießen möchten. -Die Engländerwiese ist eine Sportstätte, die viel genutzt wird. -Nordpark ist ein multikultureller Treffpunkt für Jung und Alt. Friedliches Miteinander im Park erleichtert die soziale Integration von Menschen. -Familien und Hundebesitzer benötigen intakte Grünflächen zum Spazieren gehen. -Ruhe im Park ist wichtig, da es einen hohen Lärmpegel im Norden der Stadt gibt durch die Nähe zum Flughafen. -Verkehr über die Kaiserswerther Straße kann weiterfließen wie bisher, weil die Straßenbahn nur selten die Fahrbahn kreuzt. -Der gesamte Pendlerverkehr fließt über diese Straße, deshalb wäre nur eine sehr kurze Querung der Straße von Vorteil.	Kosten, Bauzeit, Bäume, Rheinpromenade, Nordpark, Verkehr	
Bei Variante A ist die Streckenführung bis Stockumer Kirchstrasse akzeptabel, aber der Abzweig durch die Stockumer Kirchstrasse aufgrund der Verhältnismäßigkeit weder sinnvoll noch zumutbar. Anstelle dieser wäre ein Sackbahnhof an der Messe Süd angemessenen. Die Messe braucht die Bahnstrecke, dann sollte diese auch nur über das Messengelände führen. Die Haltestelle Golzheimer Platz, die in der Variante A entfallen soll, sollte beibehalten werden, als nicht barrierefrei, da dort viele Arbeitnehmer aussteigen, um zu ihren Firmen zu gelangen. Daher kann auf diese Haltestelle nicht wirklich verzichtet werden.	geringstes Übel	
Grundsätzlich finde ich jede neue Straßenbahn hervorragend. Insofern bin ich für alle Varianten. Die letzten beiden sind jedoch die besten. Bei dieser Variante sehe ich keinen Vorteil für den schnelleren ab und an Transport von großen Menschenmassen für die Arena.		Verkehr
Keine gute Lösung wegen der kritischen Situation an der Kreuzung Kaiserswerther Stockumer Kirchstrasse, sehr langer Umweg zur Messe. Kein reeller Mehrwert erkennbar		Verkehr
Ungeeignet. Wenig Vorteile und viele Nachteile. Kosten sollten bei einem so langfristigen Eingriff in das Stadtbild eine untergeordnete Rolle spielen. Der oberirdische Verkehr durch eine Straße die von tausenden Besuchern der Messe jährlich besucht wird ist weder repräsentativ, noch ungefährlich, noch gut für die Nachbarschaft. Lärm entsteht nicht nur durch die Bahnen, sondern auch durch wartende Passagiere (z.B. alkoholisiert nach der ProWein). Auch die Kinder aus dem nahegelegenen Kindergarten wären potentiell neuen Gefahren ausgesetzt. Nicht zuletzt der massive Verkehr zu Aufbau und Abbaueiten, der auch so zuweilen schon zu Problemen führt, die dann auch Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Bahn hätte.		Lärm, Verkehr, Kinder
Als Anwohner der Stockumer Kirchstr halte diese Variante für unzumutbar. Wir Anwohner sind bei Messen durch starken LKW Verkehr, An- und Abfahrt der Messebesucher und den Behinderungen durch Taxen schon sehr stark belastet.		Lärm
Der Nordpark als wichtiger touristischer Anziehungspunkt. Er wird als Ort der Ruhe und Entspannung durch die Straßenbahn sehr beeinträchtigt. / Nachbarschaft Stockumer Kirchstraße wird gestört / Kreuzungsverkehr Stockumer Kirchstraße wird sehr kompliziert, sodass Verkehr in und aus der Stadt schlechter fließt / Aufwand und Kosten stehen in keinem Verhältnis zu dem (geringen) Mehrwert, denn Messe ist derzeit schon gut zu erreichen. / Wie kommt die Bahn um die Kurve?		Nordpark, Verkehr

## Variante A Stockumer Kirchstraße

### Beitrag

### Positiv Negativ

Diese Variante ist noch der mindeste Eingriff in Verkehr und Umwelt und somit der einzige Vorschlag, der weiter verfolgt werden sollte, wenn man keine wirtschaftlichere Möglichkeit als eine U81 findet. Grundsätzlich gilt es zu überlegen, ob es nicht andere Verkehrsmöglichkeiten gibt, die Messe Süd besser anzubinden. Beispiele hierzu gibt es an vielen Flughäfen durch eingebaute Rollbänder. Bei dieser Variante wäre dies anwendbar!	geringstes Übel	
Trotz der erwarteten Nachteile für Verkehr etc. halte ich diese Variante für diejenige, die Anwohner einer betroffenen Straße, Umwelt etc. am wenigsten beeinträchtigt. Die Stockumer Kirchstraße verläuft 2/3 zwischen Messe und Nordpark - in dieser gewerblichen Situation „stört“ eine Straßenbahnlinie am wenigsten!	geringstes Übel	Verkehr
Zurzeit ist der Autoverkehr auf der Stockumer Kirchstraße während der Auf- und Abbauarbeiten, sowie während den Veranstaltungen in den letzten Jahren massiv gestiegen. Morgens und abends stehen die Autos zweispurig in beide Richtungen. Ab dem späten Nachmittag stehen Taxis ab der Hortensienstraße in Richtung Messe Ost in einer langen Schlange, zum Teil mit laufendem Motor und blockieren auch die Fussgängerüberwege. Eine zusätzliche Straßenbahnlinie würde das Verkehrsaufkommen und somit die Lärmbelastung noch weiter erhöhen. Die Fuß- und Fahrradwege müssten der neuen Verkehrssituation angepasst und wahrscheinlich auch Bäume gefällt werden. Auch würde sich die Parksituation für die Anwohner, auf Grund der Straßenbahnlinie noch mehr verschlechtern.		Bäume
Hallo, über die Stockumer Kirchstr zu führen, wäre eine Zumutung für die Anwohner, die schon genug gebeutelt sind durch LKW Verkehr, Taxen, an- und abreisender Messe Verkehr		Lärm
Für mich ist die Variante A die realistischste und wenn überhaupt verhältnismäßigste Ausbaumöglichkeit. Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass das ganze Vorhaben U80, was die Punkte Kosten/Aufwand/Eingriff gegenüber dem Nutzen angeht in keinster Weise gerecht wird.	geringstes Übel	
Keiner der vorgeschlagenen Möglichkeiten ist akzeptabel, aufgrund des Denkmalschutzes, zu fallende Baumalleen, Grundwasser, viel zu enge Fahrschleifen, Naherholung, extreme Ruhestörung der Nachbarschaften. Ich frage mich, in wie weit es wirklich Bedarf für diese Linie gibt???		
Die schlechteste Variante, da die wenige verbleibende Ruhe in den Siedlungen und im Nordpark gestört werden. Der Verkehrsfluß wird noch mehr eingeschränkt und es ist noch nicht mal eine Verbesserung der Haltestellen Situation geplant		Lärm, Verkehr
Ihre Bitte um Anmerkungen zu der geplanten Stadtbahnerweiterung durch eine U80 erstreckt sich nicht auf die grundlegende Frage der Sinnhaftigkeit des Vorhabens überhaupt, als dessen Ziel sie maßgeblich die vermeintlich notwendige (Zweite) Anbindung Messe Süd vorgeben. Eine solche Erweiterung ist in allen Varianten unwirtschaftlich, unverhältnismäßig und am Ende rechtswidrig. Andere Möglichkeiten als die von Ihnen vergebenen Varianten werden soweit ersichtlich nicht erwogen. Wenn Sie das Vorhaben aber so und gegen den absehbar breiten Widerstand der Bürger/innen im betroffenen Düsseldorfer Norden gleichwohl durchsetzen können, so sollten Sie das allenfalls in der sog. Variante A mit Einschränkungen unternehmen. Die Verstöße etwa gegen - sparsame Haushaltsführung - Natur- und Landschaftsschutz - Denkmalschutz - Wasserhaltung - Lärmschutz - Eigentumsschutz von Anliegern Wären dabei zwar ebenfalls gegeben, fielen aber absehbar nicht so schwerwiegend aus wie bei den übrigen Varianten.	geringstes Übel	
Die Variante ist nur eingeschränkt akzeptabel. Es besteht ein Konflikt mit dem PKW-Messeverkehr. Zudem besteht eine Gefahr für Fussgänger, die die Stockumer Kirchstraße überqueren, um zu den Geschäften/ - Bäcker / Arztpraxen / Apotheke an der Messe / Sparkasse etc. - zu gelangen. Ich bitte zu bedenken, dass sich in der Nähe ein Altersheim und mehrere Schulen befinden. Der Bäcker Kamps ist z.B. in den Pausen des Max-Planck-Gymnasiums stark frequentiert. Was den Wegfall der Haltestelle Golzheimer Platz betrifft, wird dieser viele Arbeitnehmer treffen, die in den zahlreichen im Umfeld der Haltestelle befindlichen Büros arbeiten		Verkehr, Kinder
Diese Variante ist die einzige die überhaupt infrage kommen könnte. Aber ich gebe zu bedenken ob es nicht viel kostengünstiger ist, wenn man einen Bus - Pendelverkehr einrichtet zu Messe -Zeiten zwischen den Haltestellen der Stockumer Kirchstrasse von U 78/79 und dem Eingang Messe Ost und Süd. In der U-Bahn dann Takterhöhung.	geringstes Übel	
Eingeschränkt akzeptabel	x	

### Beitrag

### Positiv Negativ

Dies ist die schlechteste Idee. Der Knotenpunkt Messe Ost/Stockumer Kirchstraße wird zur absoluten Gefahrenquelle. Die Schüler des Max Planck Gymnasiums werden massiv Gefahren ausgesetzt. Der Messeverkehr unter Streß gesetzt. Das Blumenviertel, schon mehr von Lärm belastet durch die neue Flughafenlinie weiterer Lärmbelastung ausgesetzt. Für das Image der Stadt schädlich. Messegäste aus Asien (Hongkong, Shanghai, Taiwan etc.) werden diese nostalgische Linienführung belächeln.		Kinder, Verkehr
Eingeschränkt in Ordnung. Die Notwendigkeit de Fällung der alten Platanen ist für mich nicht nachvollziehbar und daher nicht akzeptabel.		Bäume
Liebes Team, ich bin Anwohner der weißen Siedlung und nicht nur als solcher, sondern auch im Interesse von den bestehenden Parkanlagen gegen die Varianten 2-7, da diese stets einen massiven Eingriff bedeuten würden. Vatiante 1 finde ich akzeptabel, verstehe nur die Abschaffung der Haltestelle Golzheimer Platz nicht, wo viele berufsbedingt ein- und aussteigen.	geringstes Übel	
Streckenführung nur bis Stockumer Kirchstraße, oder einen Sackbahnhof an der Messe Süd einrichten. Alles andere ist nicht verhältnismäßig. Haltestelle Golzheimer Platz bitte beibehalten (nicht barrierefrei) hier sind viele Arbeitnehmer die ein-& aussteigen.		
Schlächteste Variante, 1. Hohe Lärmbelastung (Kaiserswerther und dann noch zusätzlich auf der Stockumer Kirchstr. 2. Zerstörung der Grünen Allee auf der Stockumer Kirchstr. 3. Hohes Unfallrisiko im neuen Kreuzungsbereich. Bereits jetzt kommt es häufig zu Personen und oder fahrlrzeugschäden 4. Zugang zum Nordpark wird durch neue Bahnlinien sowohl seitens der Messe als auch des Blumenviertel für Besucher stark eingeschränkt. 5. Bereits bestehender Messeverkehr wird hierdurch nicht entfallen (Taxen und Zufahrt zu den Parkhäusern in der Stockumer Kirchstr.) Durch die Verengung der Straßen würde das Verkehrsaufkommen also nicht verringert es dehnt sich durch Rückstau bei der Anreise nur noch weiter aus. In Richtung Am Hein, Danziger Straße und Deiker Höfe. Die Deiker Höfer (Hotel, Büros Einzelhandel und Anwohner) werden ja auch noch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen verursachen. 6. Diverse Kurven und Schleifen im Schienenverlauf nötig die zusätzlich eine hohe Lärmbelastung auslösen.		Lärm, Bäume, Kreuzung, Nordpark, Verkehr
Ich stimme für die Variante A ab	x	
Sehr geehrte Damen und Herren, Ich stimme für Variante A. Mit freundlichen Grüßen Marta Dreshaj	x	
Ich stimme für Variante A ab	x	
Variante A lehne ich ab, hier fahren schon jetzt unzählige Busse und das meistens fast leer.		x
Diese Variante ist an die einzige brauchbare. Man kann aber auch überlegen, ob man die Straßenbahnführung durch die Stockumer Kirchstraße entfallen lässt und dafür einen Bus Pendel Verkehr einführt zwischen der Haltestelle Stockumer Kirchstraße und der Messe Ost/Süd.	geringstes Übel	
Ich lehne diese Variante ab, da sie einen unangemessenen und unverhältnismässigen Eingriff darstellt. Insbesondere lehne ich es ab, dass für diese Maßnahme Bäume gefällt werden.		Bäume
„Ich bin gegen die hier dargestellten Pläne zum Ausbau der Stadtbahnstrecke vom Kennedydamm über Messe Süd bis zum U-Bahnhof MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord für die neue Stadtbahn U80, weil dabei das Naherholungsgebiet zum Besipiel an der Rotterdamer str. in Golzheim betroffen wäre und etliche alte Bäume fallen müssten. Das widerspricht komplett dem Ziel, dass Düsseldorf Klimahauptstadt werden möchte. Es gibt Alternativen und bereits bestehende Verbindungen, die solch eine Maßnahme in Frage stellen.“		Bäume, Nordpark
Falls die Notwendigkeit für einen Straßenbahnanschluss der Messe Süd gesehen wird, erscheint diese Variante am sinnvollsten. Die Thematik „Messe-Logistik“ am Beispiel der „Boot“ ist lösbar und sollte Lösung A nicht beeinträchtigen. Der Straßenraum für einen oberirdischen Ausbau ist vorhanden. Außerhalb von Veranstaltungszeiten ist das Verkehrsaufkommen auf der Stockumer Kirchstr. gering. Auf ca 60% bis 70% der Streckenführung wohnt niemand, sodass hier keine Beeinträchtigung von Anwohnern eintritt. Mit einer Teiltunnelung von der Kaiserswerther Str. bis zur Weißdornstr. könnte eine Lärmbeeinträchtigung der Anwohner vermieden bzw. minimiert werden. Würde auch die Abbiegung von der Kaiserswerther Str. in die Stockumer Kirchstr. getunnelt, wäre der Kreuzungskonflikt mit dem Autoverkehr gelöst. Dies erscheint als optimale Lösung und gilt erst recht für eine Volltunnellösung von der Klever Str. über die Kaiserswerther Str. und Stockumer Kirchstr. bis zum Messeeingang Süd.	x	

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Sinnvollste Variante, da wenig Verkehr auf der Stockumer Kirchstraße ist und kaum Anwohner direkt an der Straße leben. Ich würde auch eine Gesamt-Tunnellösung für Variante A befürworten, da man dann direkt mehrere Stadtbahnen aus dem Straßenverkehr entfernt hätte und die Abbiegung in die Stockumer Kirchstraße flexibel gestaltet hätte. Daher sehe ich Variante A ober- wie unterirdisch als effektivste Variante (höchstes Kosten Nutzen Verhältnis).	Kosten, Gesamtunnel	
Das ist die beste der aufgeführten Lösungen: es gibt genug Platz für den Ausbau und große Teile der Strecke sind nicht bewohnt. Die Variante könnte durch eine Tunnellösung von der Kaiserswerther Str bis zur Weißdornstrasse noch verbessert werden.	x	
SCHLECHTESTE LÖSUNG von allen (ausschließlich oberirdisch, Anforderungen an eine schnelle Stadtbahn/U-Bahn nicht erfüllt, langsamere und lautere Fahrt, nicht zukunftsorientiert, GRÖßTE ANZAHL an Anwohnern betroffen). Weitere Aspekte: KONFLIKTE und UNFALLGEFAHR mit KREUZUNG Stockumer Kirchstr./Kaiserswertherstr., vielen QUERSTRABEN/AUSFAHRTEN Stockumer Kirchstr.,mit VERKEHRSFÜHRUNG für Messeaufbau-abbau u. Parkhaus Messe über Stockumer Kichstr., LOGISTIK Nelly-Sachs-Haus über Stockumer Kichstr. nicht mehr möglich, Erweiterung Nelly-Sachs-Haus (Altersheim) zur Stockumer Kirchstr. bereits geplant (dadurch geringere Lärmimmission zu beachten, Logistik,Gefährdung von Fußgängern). EINGRIFF in die „ALLEE Stockumer Kirchstr.“, so fuhr auf der Stockumer Kirchstr. zuvor noch nie eine Bahn (Verschlechterung der heutigen Situation), Zusätzlicher Lärm in Stockum, Brauchtum Schützenparade Stockum nicht mehr möglich.		Verkehr
Einzig zu befürwortender Streckenverlauf, da die Anzahl zusätzlicher neuer Meter Straßenbahn außerhalb des angrenzenden Messegeländes für die Schaffung lediglich einer zusätzlichen Haltestelle minimiert wird (Es sind nur wenige Meter bei der Abbiegung in die Stockumer Kirchstrasse Anwohnergebiet, hier finden sich viele Restaurants und Gewerbe, was bei den anderen Varianten nicht der Fall ist. Bei allen anderen Varianten greift man in Nacherholungsgebiete oder reine Wohnbebauung ein). Bei diesem Streckenverlauf wäre meines Erachtens eine Tunnellösung bis hinter die Abbiegung Stockumer Kirchstraße sinnvoll, um die Lärmbelästigung aller Anwohner zuvor zu minimieren. Der Tunnel könnte vollständig im öffentlichen Raum gebaut werden, anders als bei folgenden Lösungen.		Gesamtunnel
Da diese Variante den Düsseldorfer Erholungsraum Nordpark, Rheinufer sowie die denkmalgeschützte weiße Siedlung nicht belastet, könnte sie akzeptiert werden. Die Kaiserswerther Str. wird bereits für die U 78 und U 79 genutzt. Auch hat es auf der Stockumer Kirchstr. In der Vergangenheit eine Straßenbahn gegeben. Allerdings wäre es wünschenswert, wenn diese Variante von der Kleverstr. bis kurz vor dem Freiligrathplatz unterirdisch verlaufen würde. Hierdurch könnten sämtliche Kreuzungskonflikte gelöst werden. Auch würde für die Anwohner der Kaiserswerther Str. eine wesentliche Lärmquelle entfallen. Durch das denkmalgeschützte Kopfsteinpflaster, dass ebenfalls eine Lärmbelästigung bedeutet, ist die Belastungsgrenze der Anwohner sicherlich bereits erreicht. Auch wird sich der Stadtbahnlärm noch einmal erhöhen, sobald die im Bau befindliche U 81 angeschlossen wird.	Nordpark, Rheinpromenade, Kosten	Gesamtunnel
Für mich die einzig denkbare Variante. Nordpark / Engländerwiese / weisse Siedlung etc. werden nicht tangiert. Bäume müssten gefällt werden? Passiert ständig irgendwo. Zu verschmerzen im Gegensatz zu den anderen Planungen! Die Kaiserwerther Straße bleibt die gewohnte Verkehrsachse und gut ist. Eine ganze Gegend plus einem ganzen Park und den Anwohnern, werden sonst extrem beeinträchtigt. Klares Votum für Variante A. Außerdem halten sich die Baukosten in Grenzen!	Nordpark, Kosten	
Die Kritiken sind alle schon genannt. Es sind erhebliche Veränderungen notwendig, die nicht gewünscht, bzw abgelehnt werden. Baumfällungen sind nicht hinnehmbar. Allerdings ist Variante A aber leider die einzige Variante die halbwegs realisierbar ist. Bei der Variante A könnte man die Streckenführung bis zur Stockumer Kirchstraße akzeptieren. Die Haltestelle Golzheimer Platz ist jedoch unbedingt beizubehalten, da sie alleine Schonfür das Erreichen der Schulen sehr wichtig ist aber auch für verschiedene Firmen, zudem ist sie auch schon barrierefrei! Der Abzweig an der Stockumer Kirchstraße ist eigentlich nicht gewünscht. Alternativ könnte jedoch noch ein Sackbahnhof an der Messe Süd in Erwägung gezogen werden.		Bäume,
Das ist die einzige Variante die sinnvoll weiterverfolgt werden kann!	x	

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Ich spreche mich deutlich für diese oberirdische Variante A aus! Eine Untertunnelung würde zu groß in die Natur eingreifen und steht für mich in keinem Verhältnis zum Nutzen! Es gibt eine gut ausgebaute Bahnstrecke zu Messe und da bedarf es für mein Empfinden keine Erweiterung... im Gegensatz zur vollkommen inakzeptablen Situation der Menschen im Süden von Gerresheim, denen die Stadt immer noch keine Möglichkeit geschaffen hat, den Zugang zum Bahnsteig & zur „Alten Insel“ barrierefrei zu gestalten! Da sehe ich ganz dringenden Handlungsbedarf seitens der Stadt! Nicht für die Strecke zur Messe.	x	
Wenn es eine unterirdische Lösung gibt, wird viel Lebensqualität für Mensch und Natur entstehen. Sollte es eine oberirdische Lösung geben, wird sich das Bild der Kaiserwerther Straße massiv ändern, Bäume werden abgeholzt, Parkplätze fallen weg und es gibt zukünftig nur noch eine Fahrspur pro Richtung. Ich empfehle bitte nehmen die unterirdisch wählen- es ist immer auch schneller für reiser		Bäume, Stadtbild, Gesamtunnel
Guten Tag, die Variante A ist aus meiner Sicht die einzig mögliche von allen. Gut ist sie auch nicht. Es würde tatsächlich ausreichen, wenn der U80 bis zur Merkur Arena fahren würde und dann zurück. Zumindest wird zusätzliche Lärmbelästigung nur wenige Straßenzüge treffen, was natürlich den Menschen, die dort wohnen oder ihre Häuser haben in keinsten Weise helfen würde. Ein Straßenbahn ist ein veraltetes Verkehrsmittel ohne Zukunft. Laut, teuer, unflexibel. Alle weiteren Planungsvarianten bedeuten viel mehr Lärmbelästigung, werden bauliche Probleme mit sich bringen und zu Wertverfall von den Häusern in der zurecht denkmalgeschützten weiße Siedlung führen, dies ist besonders bemerkenswert angesichts der Tatsache, dass die Stadtverwaltung in den letzten Jahren die Grundstück Werte in einer rasender Geschwindigkeit in die Höhe getrieben hat. Grundsätzlich ist es mir schleierhaft, wie der Denkmalschutz der Siedlung funktionieren soll, wenn die Stadtverwaltung die alten schönen Gaslaternen gegen LED Leuchten austauschen möchte oder ernsthaft nachdenkt, an den Häusern vorbei einen Straßenbahn fahren zu lassen. Wenn man grundsätzlich über Menschen – und naturfreundliche Gestaltung den ganzen betreffenden Gebiets sich kümmern möchte, würde ich folgenden Vorschlag unterbreiten. Der gesamte Kaiserswerther-Straße-Abschnitt von der Theodor Heuss Brücke bis zur Stockumer Kirchstraße oder besser noch bis zu Freiligrath Platz in einen Tunnel zu versenken, wo in der -1 Etage Autos in zwei-drei Spuren Richtung Stadt und zurück fahren könnten und in der -2 Etage - der Straßenbahn, oder andersrum. Auf der Erdoberfläche könnte man den ganzen Bereich für die Einwohner gestalten. Mit einer einspurige, verkehrsberuhigter Straße nur für die Anwohner, Fahrradwegen, Bäumen, Tennisplätzen, Kinderspielplätzen, Gastronomie und allem möglichen noch. Die lästige Kopfsteinstraße wäre damit auch endlich Geschichte. Das Festhalten am diesen sehr alten Straßenbelag ist mir auch unerklärlich. Es ist sehr laut, sehr beschwerlich für die Behinderten oder Kinderwagen, rutschig beim schlechten Wetter und so weiter. Natürlich ist dieses Projekt wesentlich teurer und langwieriger, wäre aber im Sinne der Zeit und würde ein richtiger Zugewinn für den ganzen Stadtteil und für Düsseldorf. Auch für die Messebesuche wäre es eine große Erleichterung, den Bereich mit dem Auto, aber auch mit dem Straßenbahn (ohne Ampeln) zügig durchfahren zu können. Es würde mich sehr freuen, wenn mein Einwurf ein Gehör findet. Für weitere Anregungen stehe ich Ihnen gerne persönlich zur Verfügung.	geringstes Übel	
Ich bin für einen oberirdischen Verlauf.	x	
Bei Variante A Sind die Baukosten und CO2-Emmissionen sind geringer. Der Nordpark wird nicht untergraben. Die Weiße Siedlung und ander Bewohner dort, müssen mit den Eindringen des Grundwassers rechnen. Ich bin nur für Variante A Mit Herzlichen Gruß J.Ringel	Kosten, CO2, Nordpark	
Alle Varianten sind durch umfassende Baum Fällungen ein ökologisches Disaster und eigentlich nicht hinnehmbar. Warum wird diese Strecke nicht einfach mit Bussen bedient???? Die Straßen sind ja vorhanden! Nur die Variante A ist für mich zähneknirschend annehmbar.	geringstes Übel	
schlechteste Variante!!! jeder, der die Kreuzung Kaiserswerther Straße/Stockumer Kirchstraße zu Berufsverkehr- und Messezeiten kennt kann diese Variante nur ablehnen! Echte und günstigste Variante: Verlängerung der bestehenden U78-Strecke um nur 1 Haltestelle am Rhein entlang und Wendeschleife am Messeingang-Süd (keine Beeinträchtigung von Verkehr, Anwohnern und Baumbestand!!!		x
Die Lösung bietet absolut keinen Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger von Düsseldorf. Es gibt keine Verbesserung zur jetzigen Situation. Insgesamt eine ganz schlechte Variante.		x
Haltestelle Golzheimer Platz erhalten. Streckenführung über Stockumer Kirchstraße entfallen lassen. Verbindung von Spielarena bis zu einem Kopfbahnhof an der Messe Süd herstellen.		

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Sicherlich die kostengünstigste Variante, die den geringsten Eingriff in bestehende Verkehrsbeziehungen bringt. Die U80 muss ja auch nur zu Messezeiten um die Messe herumfahren und kann ansonsten am Freiligrathplatz abbiegen.	Kosten	
Diese Variante bedeutet durch die oberirdische Lösung erhebliche Einschnitte in den Straßenraum entlang der Stockumer Kirchstraße und den Verlust von Bäumen, was sich negativ auf die Lebensqualität auswirken wird. Auch in der Berechnung der CO2 Emmissionen sollten die gefälltten Bäume berücksichtigt werden. Bei dieser Variante scheinen vor allem kurzfristige finanzielle Aspekte und die Interessen politisch besonders gut vernetzter Interessengemeinschaften (Weiße Siedlung) im Vordergrund zu stehen. Objektiv betrachtet überwiegen die langfristigen Nachteile. Insbesondere Anwohner der Stockumer Kirchstraße und angrenzender Straßen (wie z.B. Blumenviertel) werden dauerhaft erhebliche Nachteile erfahren. In Bezug auf die Finanzierung sollte auch der Anteil des Bundes, sowie die Nutzungsdauer berücksichtigt werden. In Bezug auf die Auswirkungen auf Anwohner sollte die dauerhafte Intensität von Auswirkungen von oberirdischer im Vergleich zu unterirdischer Bauweise Berücksichtigung finden.		Stadtbild, Bäume
Die 7 vorgestellten Alternativen der Stadt dienen hauptsächlich der Erschließung des Südeingangs der Messe. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Es gibt unzählige Messegelände auf der ganzen Welt, die mit einem einzigen Anschluss einer U-Bahn / Straßenbahn auskommen, wie Leipzig, Hannover, Hamburg, Singapur, Tokio uvm. Alle werden nicht aufwendig umfahren. Das sollte für Düsseldorf ebenfalls ausreichen und die Stadt könnte sich diesen hohen Aufwand sparen! Variante A ist den anderen 6 vorzuziehen, da sie Nordpark / Rheinfront weniger beeinträchtigt.	geringstes Übel, Nordpark, Rheinpromenade	
Nein Messe Süd ist erreichbar von jetzige Haltestelle (Messe Köln zum Beispiel und viele andere größere Messen weltweit haben nur eine Haltestelle) Auch wegen umfassende Fällung von Bäumen auf der Kaiserswertherstr		Bäume
Ich bin der Auffassung, dass eine neue Stadtbahnstrecke mit dem Ziel, eine einzige weitere Haltestelle - zu der bestehenden Haltestelle - zu gewinnen, außer Verhältnis zu dem finanziellen Aufwand steht. Kaum eine Messe weltweit wird über eine zweite Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs angebunden. In einer Gesamtabwägung unter dieser Prämisse stellt die Variante A die aus meiner Sicht - will man dieses Projekt überhaupt verfolgen- den einzig gangbaren Weg dar.	geringstes Übel	
Diese Variante lehne ich ab, da sie gravierende Nachteile bietet: eine stark erhöhte Gefahrenlage aufgrund von Konflikt Autoverkehr und Konflikt mit Messelogistik für Anwohner und die zahlreichen Schüler, die die umliegenden Schulen besuchen; hohe Folgekosten wegen erhöhter Schienenwartung und dadurch immer wieder erhebliche Lärmbelästigung für die Anwohner; umfassende Fällung von Bäumen und dadurch bedingte Klimanachteile		Kinder, Lärm, Bäume, Verkehr
Die umfassenden Baumfällungen sind ein großer Wermutstropfen, sollten so gering wie möglich gehalten werden. Einschränkungen in der Geschwindigkeit sollten aber nicht die Entscheidungen beeinflussen, die Eingriffe in die Natur und die Auswirkungen...auch langfristige, die ein Tunnel nach sich zieht, stehen in keinem Verhältnis zum Gewinn durch diese neue U-Bahn. Es kann nur eine oberirdische Variante werden. Auch eine einmalig im Jahr stattfindende Messe sollte nicht zum Entscheidungsträger werden. Einschränkungen für Autoverkehr muss dann in Kauf genommen werden, Geschwindigkeitsbegrenzungen könnten Gefährdungen im Kreuzungsbereich entgegen wirken.	x	Bäume
Wir sind strikt dagegen, Wegen Baumfällungen, Krach durch Strassenbahnen.		Lärm, Bäume
Bereits jetzt ist die Kreuzung KWS/Stockumer Kirchstrasse hochgefährlich und es gab dort bereits zahlreiche Unfälle. Die Komplexität der Kreuzung steigt durch den Bahnabbieger. Die Lärmbelastung an dieser Stelle ist heute schon sehr hoch und würde sich durch den engen Kurvenradius noch weiter erhöhen. Zusätzliche nächtliche Lärmbelastung durch häufige Wartungsmaßnahmen der Schienen. Keine Verbesserung der Situation im südl. teil der KWS. Das eigentliche Ziel der Baumaßnahme wird nicht erreicht (Kapazitätserhöhung), da die Bahnsteige nicht im Langformat ausgebaute werden können.		Lärm, Verkehr, Tunnel KWS
Unterirdische Variante = Überschwemmungsgefahr für die Wohnsiedlungen	x	
Die wohl günstigste und pragmatischste Lösung.	Kosten	

## Beitrag

	Positiv	Negativ
- Kaum ein Mehrwert, da der Eingang Ost fussläufig schnell zu erreichen ist -Alleecharakter geht verloren - Lärmbelästigung der Anwohner und Zugang zum Nordpark erschwert - Parkmöglichkeiten für Anwohner und Parkbesucher werden genommen - noch mehr Verkehr bei Messe und Veranstaltungen - für Gastronomiebesucher noch mehr Verkehr - Rettungsweg sehr eingeschränkt - Platzbedarf scheint nicht ausreichend		Bäume, Lärm, Verkehr
Als Anwohner der Stockumer Kirchstraße haben wir bei der Variante A große Skepsis hinsichtlich der Bausubstanz unseres Hauses aus dem Jahr 1937. Auch würde Parkraum genommen, der den Anwohner und Besuchern des Nordparks aktuell zur Verfügung steht. Die ohnehin hohe Belastung durch den Messeverkehr würde durch die U80 zunehmen und die Rettungswege zur Messe, welche zu Messezeiten durch Parkverbote gesichert werden, würden stark eingeschränkt. Der Alleecharakter der Stockumer Kirchstr. müsste dem Projekt ebenfalls weichen. Die Messe Süd ist von der Haltestelle Messe Ost / Stockumer Kirchstr. fussläufig gut erreichbar, so dass der Nutzen dieser Strecke in keinem Verhältnis stünde. Hier sehen wir die Tunnelvariante, auch für die Anwohner der Kaiserswerther Straße (Variante F) als favorisiert an.		Verkehr, Bäume, Gesamttunnel, Erschütterung
Das ist die schlechteste Variante		x
Ich wohne auf der Stockumer Kirchstr . Die Strasse ist zu Messezeiten schon überbeansprucht. Diese Variante verschärft die Problematik.		Verkehr
Abgelehnt wegen Unverhältnismäßigkeit		x
Totaler Blödsinn! Wer schon einmal bei Großveranstaltungen vor Ort war, weiß dass alle Stassen von ankommenden bzw. abfließenden Autoverkehr komplett überlastet sind. Eine oberirdische Strassenbahn wird den Zustand nur verschlechtert. Die Bahn wird nur im Stau stehen. Was will man mit diesem Vorschlag erreichen?		Verkehr
Ich bin gegen die Variante A! Gründe: Stockumer Kirchstraße; die Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon viel zu stark befahren; es gäbe nicht hinreichend Platz für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Fahrradfahrer, PKWs, Lkws, Rollerfahrer und parkende Autos; ein großer Teil des Fußweges wird morgens und nachmittags von Eltern und Kindern auf dem Weg zum Kindergarten der Weißdornstraße und zurück genutzt, ebenso von vielen Spaziergängern einschließlich Rollstuhlfahrern von dem benachbarten Alten- und Pflegeheim; eine zusätzliche Bahnlinie würde diese Anzahl von Verkehrsteilnehmern nicht verkraften: erhöhte Unfallgefahr. Darüber hinaus müssten zu viele Bäume gefällt werden. Der Kreuzungsverkehr zu Stoßzeiten würde sich erheblich verlangsamen, dies hätte zusätzliche lang andauernde Co2-Emmissionen zur Folge; weiterhin käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn.		Verkehr, Bäume,
Variante A erscheint hier die beste Lösung, da hier weniger in bestehende Strukturen eingegriffen wird. Baukosten niedrig und Umsetzung schnell möglich.	Kosten, Baudauer	
diese Variante würde gut auf vorhandenen Verkehrswegen aufbauen, aber die bisherigen Ruhezeiten zw den Messen für immer zerstören	x	
keine Option	x	
Schlecht. 1. Warum wird bei den anderen oberirdischen Variante auf die mögliche Lärm- und Erschütterungsbelastung der KWS, Weißen Siedlung sowie Rotterdamer Straße hingewiesen aber in Variante A nicht die deutlich höhere Belastung der Stockumer Kirchstraße erwähnt (absolutes Unterverständnis für dieses Versäumen hier explizit drauf hinzuweisen.) Hier sind die deutliche mehr Anwohner betroffen die viel näher an der neuen Bahnlinie wohnen würden. Hier wurden anscheinend nur Belange der Bewohner der Weißen Siedlung im Workshop berücksichtigt. 2. der Zugang zum Nordpark und die Nordparksiedlung werden durch die neue Bahnlinie sowohl von der Messe als auch von den nördlichen Siedlungen abgeschnitten. Dabei war es doch gerade das Ziel der Messe durch den neu gestalteten Südeingang auch den Nordpark für mehr Messebesuch zu öffnen und attraktiv zu machen. 3. Hohe zusätzliche Lärmbelastung für Anwohner auf der Stockumer Kirchstraße. 4. viele Schleifen und Kurven für die neuen langen Züge nötig, was zusätzlichen Lärm verursacht und langsame Bahngeschwindigkeiten nötig macht. 5. Verkehrsführung an der Kreuzung KWS/Stockumer Kirchstr. jetzt schon extrem Unfall- und Stauanfällig. 6. noch längere Rückstaus bei Messezeiten in Richtung Am Hain / Deiker Höfe durch verengte Fahrbahnen. (durch die Deiker Höfe wird hier auch noch zusätzlicher Autoverkehr zu erwarten sein. 7. Zusätzlicher Kreuzungskonflikt mit Autoverkehr beim Ein- und Ausfahren der Bahnen in die Stockumer Kirchstraße.		Lärm Stockumer Kirchstraße, Nordpark, Verkehr

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Viel Geld und Ärger für eine unnötige neue Haltestelle in der Messe. Diese Haltestelle ist mit dem Bus bereits gut erschlossen. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum Aufwand. Um für die Messe „boot“ die großen Boote in die Hallen zu kriegen, könnte man die Schleife innerhalb des Messegeländes entlang führen. Damit wären sämtliche Anwohner vor Straßenbahnlärm und Baumfällungen geschützt.		
Die Variante „A“ sehen wir als Anwohner der Stockumer Kirchstraße sehr kritisch. Es würde die ohnehin schon durch den bisherigen Auto- und Bahnverkehr bestehende Lärmbelastung nochmal zusätzlich belasten. Besonders zu erwähnen ist hierbei die Lärmbelastung, welche sich durch den Autoverkehr über das denkmalgeschützte Kopfsteinpflaster der Kaiserswerther Straße entwickelt. Zusätzlich besteht durch die Kurvenführung der Linien U79 und U78 auf dem Teilstück zwischen Reeser Platz und Nordpark jetzt schon enorme Lärmentwicklung. Eine Schienenführung durch die bewohnte Stockumer Kirchstraße ist für die dortigen Anwohner eher unzumutbar. Hierbei entsteht enorme Lärmbelastung sowie eine dann sehr kritische, viel zu hohe Verkehrsfrequenz. Zu dem sei erwähnt, dass derzeit in abschließender Planung und in naher Zukunft der Bau des jüdischen Gemeindezentrum sowie jüdischen Altersheim an der Kreuzung Stockumer Kirchstraße / Kaiserswerther Straße startet. Eine Streckenführung der U80 an und durch die erwähnte Verkehrskreuzung ist letztendlich unzumutbar.		Lärm Stockumer Kirchstraße, Verkehr
Wenn überhaupt, dann ist diese Variante die einzig angemessene. Aber generell steht der finanzielle und umweltzerstörende Aufwand bei allen Varianten in keinem Verhältnis zum Effekt für einige wenige Messebesucher, die unbedingt zum Eingang Süd wollen! Denen kann man auch den Umstieg auf Bus oder Taxi zumuten! Rechnen Sie doch einmal aus, was das Pro zusätzlichem Messebesucher kosten würde!	geringstes Übel	
Der Mehrwert der Erschließung des Südeinganges steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Ein unverhältnismäßiger Eingriff in die Umgebung! Die Schleife könnte innerhalb der Messe verlegt werden, dadurch würde die Logistik für die Messen wie z.B. die Boot in keiner Weise gehindert werden.		
Guten Tag, unserer Meinung nach spricht bis auf die Kostenersparnis gegenüber der Untertunnelung alles gegen eine Streckenführung über die Stockumer Kirchstr. -ohnehin unfallträchtige Kreuzung mit regelmäßigen Unfällen mit Beteiligung der U78/79 und Fußgängern wie Autos -unmittelbare Nachbarschaft von 2 Schulen mit entsprechend vielen Schülern, die im Bereich der Kreuzung die Bahnen nutzen -zu Messezeiten sind lange Staus vor und hinter der Kreuzung Tagesordnung und entsprechend viele Leute in dem Bereich unterwegs, die natürlich auch die Straße queren, Unfallgefahr! -Hinzu kommen zusätzlich noch die Nutzer der Einkaufspassage die ebenfalls die Kreuzung passieren müssen. -außerdem ist es durch Messeauf-und Abbau viel Verkehr unterwegs -wo soll der Messeautoverkehr noch hin, die Straße ist eh verstopft, wo fahren die Fahrräder? -wo laufen (Gehwegverschmälnerung?) und queren die Fußgänger??? -wo parken die Anwohner, bleibt da noch Platz neben Bahn und Fahrspuren?? -uralte Platanen müssen geopfert werden(KaiserswertherStr.) -es existiert bereits eine Busverbindung, die ausgebaut werden kann -im übrigen kann man auch mal einige Hundert Meter laufen zum nächsten Messeeingang, viele Besucher gehen extra durch den Nordpark, weil es dort so schön ist -die Lärmbelastung der Anwohner, die bisher ohnehin schon durch Messeverkehr/Stau/Fluglärm besteht, wird durch die Geräusche der Straßenbahn, die ja auch unabhängig von den Messezeiten fahren soll, an die Belastungsgrenze ansteigen. -sicherlich gibt es noch viele weitere Gründe, die gegen diese Streckenführung sprechen, eine Untertunnelung ist sicher die beste Lösung, wobei ich die Nutzen -Kosten Relation des ganzen Projektes in Frage stelle. Das Geld der Steuerzahler könnte sinnvoller angelegt werden. Mit freundlichen Grüßen Hildegard und Birgitta Schübler	Kosten	Kinder, Verkehr,
-Keine Abzweigung zur Messe Nord nötig - höhere Taktung der U 79 und U 78 d.h. der Fahrplan der Rheinbahn ist schlecht : Taktung der U 78 eine Minute nach der U79 , bei Ausfall(was häufig zutrifft) fahren teilweise 4 Bahnen bei normalen Regelverkehr hintereinander geschaltet. Abends (22h) fährt die Bahn im45 Min.- Takt. Für mich als heißt das, die Rheinbahn sollte erst ihre derzeitigen Strecken auf optimale Leistungen bringen . Die angeführten Punkte der Rheinbahn für eine neue Streckenführung würden dann schnell hinfällig.		

## Beitrag

## Positiv Negativ

Der Ausbau einer weiteren Strecke zur Messe ist mit Blick auf die Folgen für Umwelt und Stadtentwicklung sowie den damit verbundenen Kosten abzulehnen. Die Messe ist heute bereits sinnvoll angebunden. Innerhalb der Messe lassen sich die Besucherströme effizienter und ohne Eingriff in den öffentlichen Raum gestalten. Der Bau des neuen Eingangs zur Messe am Rhein auf der südlichen Seite steht in der eigenen Verantwortung der Messe und kann eine Notwendigkeit, nun weiteren öffentlichen Raum dem Interesse der Messe zu opfern, nicht begründen. Insoweit sind die Haltepunkte der Messe abzulehnen. Kann sich die Messe mit Ihren Interessen in der Politik entgegen dem Vorstehenden durchsetzen, so muss auf eine streng verursachungsrechte Verteilung der negativen Folgen der weiteren Verkehrsgestaltung geachtet werden. Variante A stellt die Variante mit den geringsten negativen Folgen der Anlieger in Golzheim und Stockum dar und ist vermutlich mit den geringsten Kosten zu erstellen. Weiterhin treffen die negativen Folgen, wie Lärm und weitere Verdichtung des Verkehrsraums, in besonderen Maß den Nutznießer der Maßnahme, nämlich die Messe selbst. Nur wenige Anwohner und Geschäfte am oberen Ende der Stockumer Kirchstraße werden zusätzlich belastet. Insoweit Mitglieder der Leitungsebene der Messe genau dort wohnen, stellt vielleicht auch einen guten Test dafür dar, ob diese weitere Anbindung auch tatsächlich gewollt ist. Es sind weiterhin keine Eingriffe in die Naherholungs- und Parkflächen erforderlich.	geringstes Übel	
wenn schon Tunnel, dann richtig! s. Variante F		x
Variante ist recht gut geeignet, die Anbindung der Messe mit vertretbarem Aufwand zu gestalten.	Kosten, Baudauer	
Die gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe wird mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand umgesetzt. Die Ausfädelung der U80 aus der Nordstrecke der Düsseldorfer Stadtbahn (U78/U79) dürfte auf dem gerade Stück zwischen den Haltestellen Nordpark/Aquazoo und Stockumer Kirchstraße gut realisiert werden können. Nachteilig an Variante A ist, dass für die „Achillesferse“ der Nordstrecke des Düsseldorfer Stadtbahnnetzes (den Abschnitt zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke) keine optimal erscheinende Lösung gefunden wird. Hier sollte dringend erwogen werden, den U-Bahntunnel vom Kennedydamm bis zur Theodor-Heuss-Brücke zu verlängern. Die Bahn sollte zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Reeser Platz wieder an die Oberfläche geführt werden. Dort beginnt auf der Kaiserswerther Straße zwischen Gerhard-Domagk-Straße und Reeser Straße die eigene Trasse für die Bahn und es ist an dieser Stelle (wo früher die Verzweigung von zwei auf vier Gleise lag) ausreichend Platz für den Bau einer Rampe vorhanden (einschließlich der Möglichkeit, die Rampenbaustelle während der Bauzeit zu umfahren). Mit dieser Lösung könnte die vorhandene Infrastruktur (eigene Trasse der Bahn ab Gerhard-Domagk-Straße und vorhandener barrierefreier Hochbahnsteig am Reeser Platz) genutzt werden. Eine Verlegung der Haltestelle Reeser Platz unter die Erde ist überflüssig, weil die Bahn dort ihre eigene Trasse hat und bereits ein barrierefreier Hochbahnsteig existiert. Als „Minimallösung“ sollte erwogen werden, den vorhandenen Tunnel unter dem Kennedydamm zu nutzen und den U-Bahntunnel wenigstens bis zum Golzheimer Platz zu verlängern. Fazit: Die Variante A sollte im nördlichen Teil weiterverfolgt werden. Für den südlichen Teil wünsche ich mir eine Verlängerung des U-Bahntunnels vom Kennedydamm bis zur Theodor-Heuss-Brücke mit einer Rampe zwischen der (als U-Bahnhof neu zu bauenden) Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke und der (bestehenden) Haltestelle Reeser Platz.	Kosten	Kreuzung Kenne- dydamm, Tunnel KWS
Die oberirdische Messeumfahrung erscheint aus Kosten-Nutzen-Gründen sowie aus Gründen des Anwohner- und Denkmalschutzes die beste Variante.	Kosten, Lärm	
Das ist die einzige Variante , die einigermaßen akzeptabel ist. Und zwar sollte die Streckenführung bis Stockumer Kirchstrasse so geführt werden wie geplant. Ab Stockumer Kirchstrasse muss die Planung neu gedacht werden. DER Aufwand für eine HALTSTELLE Ist nicht angemessen. Eine Anbindung an Süd sollte innerhalb des Messegeländes erfolgen.	geringstes Übel	
Ist die U80 wirklich nötig, oder kann bei Bedarf nicht Shuttlebussen eingesetzt werden? Eine Strassenbahn oberirdisch am Rhein entlang lehne ich absolut ab. Wenn unbedingt nötig, dann nur Variante 1.	geringstes Übel	

# Variante A Stockumer Kirchstraße

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Diese Variante ist sehr ungünstig, da die Bewohner im Bereich der Stockumer Kirchstraße durch Fluglärm und hohem Autoverkehr zu Messezeiten schon belastet werden. Noch eine Straßenbahnlinie durch die Stockumer Kirchstraße zu führen wäre unzumutbar, weil dies ja nur möglich wäre, wenn von den Gehwegen Flächen für die Straßenführung wegfallen müßten. Ferner ist die Kreuzung Kaiserswerther Straße/Stockumer Kirchstraße schon sehr unfallgefährdet und eine Abbiegung in die Stockumer Kirchstraße würde die Gefährdung noch mehr erhöhen. Ferner befinden sich zwei Schulen in der Nähe und den Schülern würde dann noch mehr Aufmerksamkeit durch die erweiterte Kreuzung abverlangt werden. Außerdem befindet sich auch ein Eingang zum Nordpark auf der Stockumer Kirchstraße der dann durch zusätzliches Verkehrsaufkommen nicht mehr gefahrlos genutzt werden kann. Es bietet sich daher nur eine optimale Verkehrsführung der Variante E an.		Lärm, Verkehr
Mit Abstand die schlechteste Lösung Deutlich höhere Belastung der Stockumer Kirchstraße. Es sind wesentlich mehr Anwohner betroffen als in der weißen Siedlung oder auf der Rotterdamer Straße, die außerdem näher an der neuen Bahnlinie wohnen würden. Zugang zum Nordpark und der Nordparksiedlung werden durch die neue Bahnlinie sowohl von der Messe als auch von den nördlichen Siedlungen abgeschnitten, was negativ für die Messe und das gesamte Viertel ist. Hohe zusätzliche Lärmbelastung für Anwohner der Stockumer Kirchstraße. Viele Kurven für die neuen langen Züge, was zu höherem Lärmpegel und langsamen Bahngeschwindigkeiten führt, entgegen dem was gewünscht ist, also schnellere und verlässlichere Fahrtzeiten und weniger Emissionen. Verkehrsführung an der Kreuzung KWS/Stockumer Kirchstr. ist jetzt schon extrem Unfall- und Staufallfällig. Diese Kreuzung wird dann noch gefährlicher. Außerdem wird es noch mehr Rückstau zur Rush Hour auf der KWS führen, wenn es nur noch eine Fahrspur pro Richtung gibt. Noch längere Rückstaus bei Messezeiten in Richtung Am Hain / Deiker Höfe durch verengte Fahrbahnen, auch bei Auf- und Abbau. Wenn die Deiker Höfe bewohnt sind, wird dies noch zu zusätzlichem Verkehr auf den dann verengten Fahrbahnen führen.		Lärm, Verkehr,
Umfassende Fällungen von alten Bäumen sind in jedem Fall inakzeptabel. (Klimahauptstadt / Hitze-karte...) „Umfassende“ und „eingeschränkte“ Baumfällungen muss klarer mit Zahlen belegt werden! Was spricht dagegen, den Durchgangsverkehr aus der KWS herauszunehmen und über die viel leistungsfähigeren Parallelachsen Kennedydamm und Cecilienallee zu führen? Den Schienenverkehr mittig zu belassen und Fahrrad- und Fussverkehr anzulegen.		Bäume,
Einfach und schnelle Variante, Welche Bäume auf der KSW Strasse sollen denn gefällt werden? Der Nordpark und die Blickachse der weissen Siedlung bleiben unberührt im Sinne der Nachhaltigkeit und des Denkmalschutzes. Auch das Nacherholungsgebiet Park bleibt unberührt. Was ist an oberflächlichen Haltestellen hässlich? Kosten sind sicher ein absolutes Plus hier!	Kosten, Bauzeit, Nordpark	
Für einen sehr geringen Nutzen halte ich dieses Vorgehen für unverantwortlich!		x
Zunächst stellt sich die Frage, welchen belastbaren Bedarf und ganzjährigen Vorteil ein zweiter Anschluß des Messegeländes überhaupt hätte, im Verhältnis zur Investition von Steuergeldern und zusätzlichen Belastung von Umwelt und Anliegern. Für den Fall der nachgewiesenen Sinnhaftigkeit erscheint diese Variante am sinnvollsten. Die Besonderheit „Messe-Logistik“ am Beispiel der „Boot“ erscheint machbar und sollte Lösung A nicht beeinträchtigen. Der Verkehrsraum für einen oberirdischen Ausbau ist vorhanden. Ganzjährig, insbesondere außerhalb von Veranstaltungszeiten ist das Verkehrsaufkommen auf der Stockumer Kirchstr. gering. Auf mehr als 60% der geplanten Streckenführung gibt es kaum Wohnraum, sodass hier keine Beeinträchtigung von Anwohnern eintritt. Mit einer Teil-Untertunnelung von der Kaiserswerther Str. bis zur Weißdornstr. könnte eine Lärmbeeinträchtigung der Anwohner vermieden bzw. deutlich minimiert werden. Würde zusätzlich auch die Wegführung von der Kaiserswerther Str. in die Stockumer Kirchstr. untertunnelt, wäre der Kreuzungskonflikt mit dem Autoverkehr gelöst. Dies erscheint als optimale Lösung für den Fall des Überhaupt-Bedarfes und gilt erst recht für eine Volltunnellösung von der Klever Str. über die Kaiserswerther Str. und Stockumer Kirchstr. bis zum Messeeingang Süd.		Gesamt-tunnel
Die Erschließung des Südeingangs wäre auch durch ein Verlängerung der heutigen U78 als „Sackgasse“ möglich und ausreichend. Die Erschließung durch eine Ringtrasse ist viel zu teuer und völlig unverhältnismäßig.		

## Beitrag

Die Kommunikation rund um das Vorhaben der geplanten Stadtbahnlinie U80 ist bis zum heutigen Tag in meinen Augen verbesserungswürdig. Kommunikation über soziale Medien mag zeitgemäß erscheinen, kann aber nur einer von mehreren Wegen sein die Betroffenen einzubeziehen. Insbesondere die Bürger/Anwohner in den Stadtteilen Golzheim und Stockum die größtenteils nicht der Generation Y und Z angehören erreicht man auf diesem Weg nicht. Die Aussage der Stadt, dass alle Betroffenen vorab mittels Flyer informiert worden seien ist nicht zutreffend. In meiner Nachbarschaft hatte keiner einen solchen Flyer im Briefkasten. Hätte nicht eine Nachbarin meine Familie und mich Anfang des Monats über die Pläne der Stadt informiert, hätten wir wahrscheinlich gar nicht davon erfahren. Das der zweite Online-Bürgerdialog in den Zeitraum vom 28.09.2023 - 15.10.2023 und damit in die Herbstferien gelegt wurde passt in diesem Zusammenhang bedauerlicherweise ins Bild. Vorab möchte ich unabhängig von den einzelnen Varianten meine vollständige Ablehnung dieses Vorhabens äußern. Es ist aus einer Reihe an Gründen weder verhältnismäßig noch bietet es einen Mehrwert. Fraglich ist z.B., ob die Messe Düsseldorf einen zweiten Eingang benötigt, der an das Schienennetz des ÖPNV angebunden ist? Mir ist bekannt, dass keine große Messe dieser Welt über mehrere an das Schienennetz des ÖPNV angeschlossene Eingänge verfügt. Ob dies bei einer vergleichsweise kleinen Stadt wie Düsseldorf sein muss darf als fraglich angesehen werden. Es stellt sich ferner die Frage, ob die Institution Messe in einer zunehmend digitaler werdenden Welt überhaupt noch zeitgemäß ist. Die Corona-Pandemie sollte als Beispiel genügen. Viele von der Stadt vorgebrachte Annahmen halte ich für fragwürdig. Es wäre sinnvoll diese Annahmen empirisch zu überprüfen. Die vorgebrachten Argumente der Stadt, die das Vorhaben maßgebend begründen, sind nur teilweise zutreffend. - Eine komplette oberirdische Lösung ist prinzipiell nicht gewünscht - Jede Form der Belästigung der Anwohner, ob Durch Lärm/Schall und/oder Erschütterungen sollte vollständig ausgeschlossen werden. Da dies nicht möglich ist, ist diese Variante nicht hinnehmbar Auch weil die Sicherheit der Fahrgäste nicht uneingeschränkt gewährleistet werden kann, diese aber ebenso hohe Priorität haben sollte, ist diese Variante abzulehnen. - Den Konflikt mit der Messelogistik sollte die Messe als Tochter der Stadt mit der Stadt intern klären – dies sollte nicht Gegenstand des Bürgerdialogs sein. Zumindest solange durch diesen Konflikt die Interessen anderer nicht beeinträchtigt würden - Die Verlängerung der Bahnsteige bis zur Haltestelle Messe Ost/Stockumer Kirchstraße ist nicht notwendig, da diese Haltestellen erfahrungsgemäß – auch zu Messezeiten – nicht so frequentiert sind - Die umfassende Fällung von Bäumen bzw. der Baumallee, die größtenteils mehrere Jahrzehnte alt sind, ist in Zeiten in denen sich berechtigterweise alles um den Klimaschutz dreht völlig inakzeptabel. Die Bäume und Baumallee tragen maßgeblich dazu bei, dass das Leben im Stadtteil Golzheim so lebenswert ist - Der Kreuzungskonflikt mit dem Autoverkehr am Kennedydamm könnte als Anreiz gesehen werden endlich eine Verkehrswende einzuleiten und den Autoverkehr aus der Stadt zu verbannen, zumindest aber eine teilweise unterirdische Lösung in Erwägung zu ziehen. Darüber hinaus würde es auch noch einen Kreuzungskonflikt beim Abbiegen in die Stockumer Kirchstraße geben. Auch dieser Konflikt kann nicht gewünscht sein - Die Tatsache, dass diese Variante keinen Mehrwert für Fußgänger und Radfahrer bietet ist überaus bedauerlich. In Ergänzung zum o.g. Punkt sollte bei jeder Variante ein Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr hohe Priorität genießen, da sich dies unmittelbar auf die Lebensqualität der Stadt auswirkt. Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen sind hier sehr gute Beispiele.

Maximal ungeeignete Variante! Die hohen Ansprüche aus der Planungsanforderung hinsichtlich Integration aller Verkehrsteilnehmer, Erhöhung des Unfallschutzes. Erhalt des lebenswerten Umfeldes. Beschleunigung des ÖPNV-Verkehres u.v.a. können nicht mal ansatzweise erreicht werden, oder werden in ihr Gegenteil verkehrt. Wenn ich einen Gleiskörper in die schmalste und zudem noch an stärksten frequentierte Zufahrtsstraße der Messe lege und dazu noch einen Kreuzungsbe-reich, der eh schon immer im Messeverkehr überbelastet ist, mit einer hoch frequentierten Gleis- weiche belege, muss ich nicht mal Stadtplaner sein, um zu erkennen, dass hinsichtlich Anwohner- akzeptanz, Sicherheit, Integration aller Verkehrsteilnehmer, Umweltverträglichkeit usw. ein Beispiel maximaler Fehlplanung gegeben wird,,,,,

## Positiv Negativ

Verkehr,  
Kreuzung  
Kenne-  
dydamm,  
Bäume

Stadtbild,  
Lärm,  
Kreuzung  
Messelo-  
gistik

## Variante A Stockumer Kirchstraße

### Beitrag

### Positiv Negativ

<p>Schlechtes aller Modelle! 1. Stockumer Kirchstrasse ist jetzt schon ein Verkehrs Chaos, das durch Taxen verursacht wird. Die Messebesucher, die mit Taxi anreisen, werden auch weiterhin lieber bequem allein sitzen wollen. Es gibt ja den Bus von der Haltestelle der Bahn zur Messe, den alle nutzen können, die keine Lust auf einen 10 Minütigen Spaziergang haben. 2. die Stockumer Kirchstrasse ist nur 2 spurig. Wir warten hier als Anwohner eher auf Fahrradweg als auf eine Bahnschiene, die die Straße noch enger macht. 3. die Kreuzung Stockumer Kirchstrasse ist schon jetzt extrem unübersichtlich: 2 Schulen mit Hunderten von Schülern, ein neues Wohngebiet mit vielen Anwohnern steigen hier täglich ein und aus und wollen schnell abtransportiert werden in Richtung Duisburg oder Innenstadt, NICHT zu Messe. Eine eventuelle Querung der Bahn über die Straße würde die Verkehrslage noch unübersichtlicher machen. 4. die Bewohner des jüdischen Altenheimes hätten eine erhöhte Lärmbelästigung durch die Kurve.</p>		<p>Verkehr, Lärm</p>
<p>Von den vielen schlechten und vor Allem unnötigen Lösungen ist Variante A die am wenigsten schlimme. Bei dieser Maßnahme sollte bedacht werden, daß das Rheinufer ein inzwischen wichtiger Freizeit und Sportfaktor geworden ist.</p>	<p>geringstes Übel</p>	
<p>Der Kreisverkehr durch die Stockumer Kirchstrasse ist ohne Sinn. Der Südeingang kann, sofern überhaupt ein zweiter Eingang erforderlich ist, durch die Verlängerung der Arena erreicht werden-Kopfbahnhof. Somit müssen nur die Messe und die Arena entschädigt werden und es werden die Klagen von hunderten Anliegern vermieden, die das Bauvorhaben um Jahre verzögern wird.</p>		<p>Lärm</p>
<p>Die oben vorgetragenen Bedenken teilen wir vollständig. Ferner können wir nicht erkennen, welchen Vorteil eine Streckenführung von der Messe-Süd durch die Stockumer Kirchstr. zur Kaiserswerther Str. haben soll. Der Eingang Messe-Süd könnte genauso gut über einen Sackbahnhof erschlossen werden, der ausschließlich über die Beckbuschstr. angefahren und verlassen wird. In der Stockumer Kirchstr. würde durch die notwendigen Eingriffe in den Grünbereich sowie das zusätzliche Verkehrsmittel Straßenbahn für die Anwohner des Blumenviertels der Anschluss an den Nordpark beeinträchtigt. Der aus unserer Sicht nicht gegebene Vorteil der Strecke durch die Stockumer Kirchstr. sowie die Nachteile, die dadurch entstehen, stehen in keinem auch nur annähernd angemessenen Verhältnis zueinander. Uns ist auch unverständlich, warum die Haltestelle Golzheimer Platz entfallen soll. Diese Haltestelle erscheint uns dringend notwendig für die dort befindlichen Büros und einen Entfall können wir nicht verstehen. Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir diese Variante in der vorgestellten Form grundsätzlich ab. Lediglich die modifizierte Form ohne Streckenführung über die Stockumer Kirchstr. könnten wir uns eventuell vorstellen.</p>		<p>x</p>
<p>Bestätige die Bedenken der Bürger. Es gibt keine wesentliche Beschleunigung, sehr enge Kurvenradien. Es bestehen weiterhin Konflikte mit den übrigen Verkehrsträgern Auto Fußgänger und Rad. Das Entfernen des alten Baumbestands in der Kaiserswerther Str. ist in Zeiten klimabewusster Stadtpolitik nicht vertretbar. Die Variante hat aus meiner Sicht keinen Mehrwert.</p>		<p>Verkehr, Bäume</p>
<p>Nicht erwünscht. Jahrelange Umbaumaßnahme. Warum entwickeln Sie keine Verbindung innerhalb des Messegeländes zwischen dem Messe Eingang Ost und Süd, denn diese Option wäre für alle Anwohner und den Steuerzahler die günstigste Option (Kosten und Zeitaufwand)! -&gt; Ergänzung des Schienennetzes DIREKT AUF dem Messegelände beeinträchtigt den Fußgänger, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr auf der Stockumer Kirchstrasse nicht. Oder zweite Alternative, und noch günstiger: ein urbaner, begrünter, überdachter, beleuchteter, mit erneuerbarer Energie betriebener, BEWEGTER Bürgersteig (als ein Personenbeförderungsmittel, in der Nutzung ähnlich wie ein Förderband, siehe Frankfurter Flughafen), welcher den Ausstieg „Stockumer Kirchstrasse“ und den Messeingang Süd verbindet. Eine geniale Idee, dazu noch RESSOURCENSCHONEND, zeitlich schnellstmöglichst umsetzbar und einzigartig!!</p>		<p>Bauzeit</p>
<p>Viele Ärger und Geld für eine kleine unnötige Erweiterung des Schienennetzes, die nur den Messebetrieb (boot) stört. Diese Schleife wird auch in Berlin sicherlich nicht als eigene „neue“ U-Bahn gesehen werden. Und damit keine Bundesmittel freigegeben werden. Was soll der „Gleisanschluss“ des Kongresszentrum bringen, da diese Haltestelle schon gut mit dem Bus erreicht wird. Werden dann die Buse wegfallen? Was für ein Unsinn für viel Geld ist das denn!</p>		<p>Verkehr, kosten</p>

# Variante B Reeser Platz

## Beitrag

## Positiv Negativ

Besser als Variante A, immernoch vom IV abhängig.		Verkehr
Eine zusätzliche Haltestelle könnte mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen.	neue Haltestelle	
Option B dürfte die Verkehrssituation in den engen Teilen der Kaiserswerther Straße verschlimmern.		Verkehr
Viel Lärm, weniger Platz für Fahrrad und Fußgänger. Kreuzung mit Autoverkehr verlangsamt die Fahrt		Lärm, Kreuzung Kennedydamm
Positiv: Erschließung eines neuen Wohnviertels mit der Stadtbahn (Haltestelle Paul-von-Hase-Straße) Nachteil: ohne Tunnelverlängerung Kennedydamm - Reeser Platz keine nennenswerte Beschleunigung der Stadtbahn-Linien	neue Haltestelle	Tunnel KWS
Null Beschleunigung des ÖPNV aufgrund oberirdischer Führung, kein Mehrwert		Verkehr
Wie Variante A Unsinn.		x
-Außengastronomie entlang der Kaiserwerther Straße bleibt durch den mit der oberirdischen Streckenführung einhergehenden Lärm erheblich beeinträchtigt		Lärm
Zwar kein Eingriff in den Nordpark, aber auch keine wirkliche Verbesserung für die U78/U79. Weiterhin zwischen Kennedydamm und Reeser Platz nicht barrierefrei	Nordpark	Verkehr
Strecke zwischen Reeser Platz und Viktoriaplatz muss endlich Barrierefrei werden! Das sollte Priorität bei der Planung haben. Ist das n der oberirdischen Variante berücksichtigt? Dann bringen die baulichen Kosten und der Aufwand für unterirdisch auf der Strecke für mich keinen Mehrwert. Hauptautoverkehr geht ohnehin über Bundesstraße, Zeitersparnis höchstens minimal da Bahn eh Vorfahrt hat. Strecke am Rhein mit 2 Haltestellen bringen für mich deutlicher mehr Mehrwert als zurück nördlich oder südlich (A und C) am Nordpark.	neue Haltestelle	
Erhebliche Beeinträchtigung des Straßenbildes entlang der Rotterdamer Straße / Paul von Hase Straße sowie durch zusätzlichen Lärms - diese Strecke entlang des Rheins - dient heute schon als Erholungsbereich und wird als solcher häufig - unter der Woche und vornehmlich am Wochenende - genutzt.		Stadtbild, Lärm
Das Rheinufer ist ein unschätzbare Gut der Stadt Düsseldorf. Jedes Wochenende joggen, radfahren, flanieren und sitzen dort tausende. Dieses Gut für eine 80 Prozent der Zeit komplett nutzlose Bahnlinie aufzugeben erinnert an die Zeiten der autogerechten Stadt von Herrn Tamms - nunmehr in der Form der Messегerechten Stadt. Eine unfassbare Idee!!!!		Rheinpromenade
Eine weitere Verdichtung der oberirdischen Verkehrs auf der Kaiserswerther Str. ist für die Anwohner nicht mehr tragbar. Lärm, Verkehrsbelastung, Parkraum,... wenn dann das Fällen der Bäume hinzukommt, verliert die Kaiserswerther Str. ihren Charme und die Lebensqualität, besonders in den Bereichen mit viel Infrastruktur, Geschäften, Gastronomie. Dies hätte weiter gedacht Leerstand und unattraktive Gewerbe zur Folge.		Verkehr, Stadtbild
Zu viele Nachteile. Entspricht keiner zukunftsorientierten Gesamtlösung.		x
Für mich persönlich die zweitschlechteste Variante mit den größten Auswirkungen auf die Umgebung und die Natur.		Verkehr, Nordpark, Bäume
Das Ergebnis muss sein, dass die unterirdisch U-Bahn Variante gebaut werden muss. Keine Kompromisse - wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm (Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrte Messeverkehr, vermehrter Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm (Anwohner- massive Vorbeifahrgeräusche) im 2 Minuten Takt, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Tacktung. Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnellösung ist die Lösung!		Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

Wie in Variante A, zu viel Platz wird eingenommen, Lärm und Geschwindigkeit nicht adäquat zu den Vorteilen zu sehen		Lärm, Verkehr
Haltestelle am Rhein unnütz. Platz wird für ordentlichen Radweg benötigt		neue Haltestelle
Zu viele Straßen die umgebaut werden müssen Zu viele Bäume die gefällt werden		Verkehr, Bäume
Keine Verbesserung im Bereich Kaiserswerther Straße, Fällung von Bäumen muss so weit wie möglich verhindert werden. Staugefahr für den Individualverkehr als auch für den Stadtbahnverkehr zu hoch.		Bäume, Verkehr
Diese Variante ist grundsätzlich gut. Jedoch müsste aus meiner Sicht wegen dem wenigen Platz in Düsseldorf jedes Straßenbahnprojekt unterirdisch geplant werden. Der Platz oberirdisch sollte nicht durch Bahnstrecken die zeitlich eingeschränkt genutzt werden, verschenkt werden. Die Variante B ist auch deshalb gut, dass man dann auch mit der Bahn an einer anderen Stelle an den Rhein kommt.	neue Haltestelle	Gesamttunnel
Die Einfahrt Tor 1 der Messe sowie die Strasseneinmündung Rotterdamer Strasse in die Stockumer Kirchstrasse muss Kreuzungsfrei ausgelegt werden. Dieses setzt die Tieferlegung der Teilstrecke Messe-Nord/Arena bis Messe-Eingang Süd		Kreuzung Messelogistik
Diese Variante halte ich für NICHT zielführend. Siehe hierzu meine Begründung in der Kommentierung zu den Varianten D2, E und F.		x
Entfall der Straßenbäume entlang der KWS und Rotterdamer Str., und durch die Errichtung der U80 oberirdisch können hier keine Ersatzbaumpflanzungen in der Straße erfolgen. Vorhaben widerspricht der Klimawandel-Anpassung.		Bäume
Die oberirdischen Varianten sind m.E. völlig untauglich: einer schnellen Stadtbahn im Tunnel vom Hauptbahnhof bis zum Kennedydamm folgt eine langsame, straßenbahnähnliche Verbindung mit allen genannten Nachteilen (längere Strecke + enge Kurven + langsame Fahrt = längere Fahrtzeiten + mehr Züge im Umlauf + Konfliktpunkte mit übrigem Verkehr). Eine Kaiserswerther Straße fast ohne Bäume und mit 115m langen Bahnsteigen mag ich mir gar nicht vorstellen. Variante B ist aus den genannten Gründen ebenfalls aus meiner Sicht untauglich.		Bäume, Verkehr, Tunnel KWS
Der Anschluss der Kaiserwerther Straße an den bestehenden Tunnel vom Kennedydamm an ist längst überfällig. Oberirdisch bringt keine Verbesserung in Sachen schnellere Anbindung der Messe und Barrierefreiheit an der Theodor-Heuss-Brücke.		Tunnel KWS
Erscheint von den oberirdischen Varianten noch am erträglichsten, wobei in diesem Zusammenhang ggf. auch das unsäglicher Ehrenmal am Reeser Platz getilgt oder umgestaltet werden könnte. Der massive Eingriff in Grünflächen macht diese Option aber wenig attraktiv. Haltestelle Paul-von-Hase-Strasse erscheint sinnlos - wer soll da einsteigen, und warum?		neue Haltestelle, Nordpark
Das ist die beste Variante, kostengünstig, schnelle Fahrt über die Rotterdamer Straße, Haltestelle Paul-von-Hase-Str ist unnötig. Ein Gleis kann auch über die Uerdinger Straße laufen, das andere über die Reeser Straße, das entlastet die Reeser Straße und führt zu einer Wendemöglichkeit. Abstellgleis Uerdinger Straße möglich oder Rotterdamer Straße. Oberirdische Bahnen prägen dann die Zufahrt zur Messer Arena. Alle Kreuzungen können mit Vorrang ÖPNV geschaltet werden, Grünphasen werden durch die Bahn ermöglicht. Oberirdische Bahnen sind im Anblick super schön!	Kosten, Verkehr, Haltestellen	neue Haltestelle
Sicherlich reizvoll am Rhein entlang zu fahren. Störung der Messelogistik doof. Gut ist, dass im Nordpark nicht gebaut werden muss	Nordpark, Rheinpromenade	

# Variante B Reeser Platz

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Diese Alternative ist noch schlimmer als Alternative A. Die Rotterdamer-Straße, die absolut wertvoll für das Stadtbild von Düsseldorf am Rhein ist, zu entstellen, nur damit Messe-Gäste vermeintlich komfortabler die Messe erreichen, halte ich für ein Verbrechen an der Stadt und an den Bürgerinnen und Bürgern. Auch hier wäre es fatal, Bäume fällen und die jetzige Infrastruktur entstellen zu müssen, nur um ein Bahnnetz für so einen kleinen Abschnitt zu errichten. Auch hier absolut nicht nachhaltig und zukunftsorientiert. Ansonsten sind meine Anregungen dieselben wie für Alternative A: Positiv: Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz. Negativ: Fällen der Bäume auf der Kaiserswertherstr. ist absolut problematisch! Die Stadt sollte grüner werden, da ist dieses Vorgehen absolut nicht nachhaltig und kontraproduktiv. Außerdem ist das Straßenbahnnetz ab Reeser-Platz bis zur Messe meiner Meinung schon optimal, da macht es keinen Sinn die Streckenführung neu zu konzipieren. Auch hier nicht nachhaltig und Verschwendung von Ressourcen. In dem Zusammenhang ist auch fragwürdig, was mit dem Pflastersteinen geschieht, die zwischen Reeser-Platz und Freiligrathplatz verlaufen und denkmalgeschützt (!) sind. Auch ist es für mich nicht zu begreifen, wieso eine extra Straßenbahnlinie bis zur Messe erfolgen muss, die mit 10 Minuten Gehzeit problemlos von der Haltestelle Messe Ost zu erreichen ist. Hier wäre es deutlich sinnvoller die Fußgängerwege auszubauen und für einen vernünftigen Radweg zu sorgen. Dass die Bahn (ich vermute mal die U81) oberirdisch bis zum Flughafen über Messe-Süd fahren soll, halte ich auch für problematisch. Das Stadtbild am Rhein würde dadurch zerstört werden. Stattdessen sollte die U81 von der jetzigen Haltestelle Messe-Ost oder alternativ vom Freiligrathplatz zum Flughafen fahren. Das würde zwar den Komfort der Messegäste einschränken, was meiner Meinung nach aber absolut vertretbar ist, wenn dadurch das Stadtbild für die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger erhalten bleibt. Fazit: Die Barrierefreiheit zwischen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz ist absolut sinnvoll und längst überfällig. Den Rest der Planung und der eigentliche Fokus der Planung (Straßenbahnnetz zur Messe) halte ich für absolute Ressourcenverschwendung, nicht nachhaltig und unüberlegt. Für mich wäre ein möglicher Kompromiss, dass die U80 über den Freiligrath-Platz führt mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fährt und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd hat. Personen die nicht gut zu Fuß sind könnten alternativ diese Strecke wählen, um die Haltestelle Messe-Süd zu erreichen.		Rheinpromenade, Bäume, Kosten, Denkmalschutz, Stadtbild
Diese Variante ist komplett irrsinnig! Die Reeser Strasse hat ein enges Lichtraumprofil der Bäume, ist bereits verkehrsberuhigt ( 30 Zone). Eine Fällung der Bäume würde den Lärm verstärken, Frischluftschneisen zerstören. Optisch würde die Reeser Strasse im städtebaulichen Gesamtkonzept zu einer Hauptstrasse werden. Bei einer Taktung von wenigen Minuten, vierzünftig, sowie angedacht, gibt die Strasse alleine schon durch den Kinderspielplatz, den Reeser Platz als Naherholung für die Bürger der Stadt, ein Denkmal direkt seitlich, keinen Spielraum für eine solche Planung her. Die Kurven sind zu eng. In der Strasse laufen Kanäle, ein Mischwasserkanal unter dem Bürgersteig. Für die Reeser Strasse gibt es bereits einen Beschluss, dass sie ab 2024 eine Fahrradstrasse werden soll. Die Rotterdamer Straße, als Verkehrsabfluss für PKW's aufgrund von Grossveranstaltungen, wie Fussball oder Konzerte oder auch Messegäste, die optimal in Ihrer Vierspurigkeit 2hin, 2zurück, auf 1hin, 3 zurück und umgekehrt durch vorhandene Ampelanlagen geregelt wird, würde mit dieser Variante in ihrer Funktion zerstört. Auch sieht es städtebaulich katastrophal aus, wenn Gleise diese Strasse zerteilen würden. Die Anwohner würden mit Lärm belastet. Der Alleecharakter geht verloren! Die Rotterdamer Strasse ist ein vielbeliebtes Ausflugsziel, insbesondere am Wochenende für die Bürger der Stadt. Viele Menschen kommen extra von außerhalb, um die Natur an dieser Stelle, die Großzügigkeit im Stadtbild mit dem vielen Grün, zu genießen. Der ganze Bereich zwischen der Tonhalle bis nach Kaiserswerth ist ein Naherholungsgebiet. Da wäre eine Stadtbahn viergleisig im Minutentakt direkt ein Verbrechen!		Bäume, Wasser, Lärm, Rheinpromenade
Die für mich einzig sinnvolle Variante. Kosten niedrig. Umsetzung einfach. Wenig Störungen des bestehenden Verkehrs	Kosten, Verkehr	
Die Messe Süd Erweiterung bietet generell keine positiven Effekte für den Alltag der Anwohner. Es werden keine nennenswerten neuen Wohngebiete angeschlossen. Auch für Messebesucher bringt es nur minimale Vorteile. Die größte positive Auswirkung hätte ein Tunnel unter der Kreuzung Kennedydamm und Uerdinger Str um die Fahrzeit zu verkürzen. Insgesamt sollte aber besser an anderer Stelle investiert werden.		Kreuzung Kennedydamm

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Zusätzlich zu den angegebenen Punkten: Während großen Veranstaltungen werden nicht hinreichend mehr Kapazitäten auf der Strecke möglich sein, da alle Linien in Zukunft trotzdem mindestens bis zum Reeser Platz auf dem gleichen Streckenabschnitt fahren. Der Fahrgaststrom am Messegelände kann durch eine bessere Koordinierung des bestehenden Busshuttles mit den bereits bestehenden Anknüpfungen zur Stadtbahn deutlich frequenter, flexibler und erheblich günstiger erfolgen als ein neuer Streckenabschnitt für die Stadtbahn. Die Idee einer zusätzlichen neuen Station neben der Messe Süd ist nett, macht die Strecke dennoch nicht schneller, nimmt viel Platz weg und hat wahrscheinlich auch kein hohes Fahrgastpotential. Anstatt einer Messeumfahrung, die entweder zu langsam oder zu teuer ist und dabei nicht einmal hinreichend mehr Kapazitäten aufnehmen kann, würde ich eher vorschlagen, bei den Planungen zum zweiten Bauabschnitt der U81 am Anschluss in Lörick neben einem Abzweig nach Krefeld auch eine Verbindung in Richtung Oberkassel/Innenstadt einzubinden, damit mehr Kapazitäten zwischen Arena/Messe und der Innenstadt erzeugt werden. Zudem brauchen dann auch die Bürger aus Ober- bzw. Niederkassel und dem südlichen Teil von Lörick nicht mehr in der Innenstadt, an der Theodor-Heuss-Brücke oder an der Station Lörick umzusteigen, die dort in die bereits vollen Züge steigen und den Betriebsablauf stören würden.		neue Haltestelle, Verkehr
Besser als A, aber immer noch schlecht		x
Au ja!! Mehr Bäume fällen, mehr Kreuzungskonflikt. Düsseldorf der Zukunft!		Bäume, Messelogistik, Kreuzung Kennedydamm
Diese Variante bedeutet eine Straßenbahn durch ein Wohngebiet und einem Spielplatz führen und im Anschluss entlang einer der schönsten Rheinstrecken zur Messe. Diese Variante ist gegenüber den Anwohnern der weißen Siedlung sowie der Nierrheinsiedlung nicht zumutbar.		Rheinpromenade, Lärm
Ich halte diese Variante für Stadtstrukturell problematisch. Für den Bereich Reeser Str. mit dem angrenzenden Spielplatz und der weißen Siedlung wäre es eine Maßnahme, welche das umgebende, derzeit harmonische lokale Gefüge komplett sprengen würde und sich von seiner Proportionalität in keinerlei Hinsicht in die vorhandene Morphologie einfügen würde.		Stadtbild
Hier sehe ich großes Konfliktpotential aufgrund des Spielplatzes am Reeser Platz und auch wegen dem Kriegerdenkmal Zudem würden wichtige Fahrspuren auf der Rottederammer Straße wegfallen		Verkehr, Stadtbild
Scheint mir mit die schlechteste Variante zu sein. Messelogistik ist beeinträchtigt. Mehrbelastung für Anwohnende. Baumfällungen.....man könnte es endlos weiter führen		Kreuzung Messelogistik, Lärm, Bäume
Besser als Variante 1		
Variante B - Reeser Platz komplett oberirdische Bahnführung Die Stadt schreibt ebenso wie zu Variante A und ist auch hier nicht wirklich von der Lösung selbst überzeugt. Wenn dem so ist, wäre es aber obsolet diese Planungen vorzustellen. Denn uns als betroffene Bürger interessiert der geleistete Fleiss sehr wenig. Gefährlich wäre es, wenn es sich um ein städtisches Ablenkungsmanöver handeln würde, nur um uns in Sicherheit zu wiegen und nur so dargestellt wird, als ob diese Variante nicht realisiert wird. Wir müssen deshalb schon klar herausstellen, dass diese Variante nichts Positives herausstellt oder auch nur ansatzweise erkennen lässt, dass dies eine realisierbare Variante wäre. Denn diese Variante geizt nicht durch Auslassen von Grausamkeiten und erspart dem Bürger nichts. Nicht auszudenken, wenn plötzlich auf der Reeser Strasse lange Straßenbahnzüge vorbeiziehen. Ein Abbiegen auf die Rotterdamer Straße ist nicht wirklich denkbar und selbst unter Einbeziehung des Platzes vor dem Kriegerdenkmal selbst technisch kaum umsetzbar. Die Reeser Straße wäre ohne die alte Baum-Allee nur noch eine x-beliebige Strasse einer x-beliebigen Stadt geworden. Und wenn man sich weiter vorstellt, dass vor der 1-A-Lage der Villen am Rhein mit Rheinblick nun in kurzen Abständen Straßenbahnwagen vorbeiziehen, wäre zum ökologischen Schaden zusätzlich auch noch wirtschaftlicher Schaden entstanden. Selbst wenn man seine einst teuer erkaufte Immobilie verkaufen wollte, weil sch das Umfeld negativ verändert hat, bekäme man nur noch Bruchteile des einstigen Wertes.		Bäume, Rheinpromenade
keine Baumfällung!		Bäume

## Variante B Reeser Platz

### Beitrag

### Positiv Negativ

Eine der schlechtesten Lösungen. Die Baukosten mögen absolut betrachtet niedrig sein, die Nachteile relativieren dies aber (wenig nachhaltig, geringerer verkehrlicher Nutzen, geringe Ästhetik). Oberirdischer Stadtbahnverkehr auf der Kaiserswerther Str. funktioniert schon heute nur eingeschränkt und ist nicht barrierefrei.		Verkehr, Stadtbild
Nicht tragbar für Anwohner Reeser Straße und südliche weiße Siedlung. Bus alternativ für Schleife Messe Süd zu Messezeiten denkbar!		x
Ergänzende Argumente: Nicht nachhaltig, da wetterbedingt höherer Verschleiß/ Rheinmauer/ Uferweg als Naherholungsort durch zusätzlichen Lärm stark beeinträchtigt. Kinderspielplatz Reeser Str. beeinträchtigt/zusätzliche Gefahrenstelle. Baumbestand ohnehin bereits gestresst <b>KLARE ABLEHNUNG</b>		Rheinpromenade, Bäume
Die kurze und enge Reeser Straße ist für den zusätzlichen Schienenverkehr zum vorhandenen Straßenverkehr denkbar ungeeignet. Die Nutzung des Reeser Platzes als Spielplatz und Erholungsstätte wäre stark eingeschränkt. Die notwendigen engen Kurven an beiden Enden der Reeser Straße werden Staus und starken Lärm verursachen. Nur eine unterirdische Lösung wird die genannten Beeinträchtigungen vermeiden.		Verkehr, Lärm, Tunnel KWS
Wie Variante A Unsinn. Der Tunnel muss auf jeden Fall verlängert werden.		Gesamtunnel
Eine Katastrophe für die Anwohner, Kurven für die abbiegenden Straßenbahnen viel zu eng		Lärm
Diese Variante verbessert zwar die Situation an der Messe, löst aber die Probleme in der Kaiserswerther Straße nicht.		x
Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm der U-Bahn auf der Kaiserswerther Straße hat in den letzten Jahren zugenommen. Kürzlich habe ich eine Lärmmessung (Tadeto Digital Sound Level Meter TE017) auf der Höhe Kaiserswertherstr. 192 vorgenommen und Spitzenwerte um die 88 dBA gemessen. Der Einsatz zusätzlicher und/oder längerer Züge bzw. U-Bahnen verschärfen das Problem. Insofern sollte ein maximaler unterirdischer Ausbau der U-Bahn erfolgen. Ausserdem wird die An- und Abfahrt zur Messe attraktiver, störungsfreier und schneller.		Tunnel KWS
Der alte Baumbestand an der Kaiserswerther Straße insbesondere um den Golzheimer Platz bildet mit den dort unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden eine Einheit, die durch umfassendes Baumfällen und Schaffung von oberirdischen Bahnsteigen nicht gestört werden darf.		Bäume, Stadtbild
Siehe vorherige Anmerkungen. Durch Fällung der Bäume höhere Lärmbelastigung wird Wohn- und Arbeitsqualität an der KWS verschlechtert		Lärm
Kein entscheidender Unterschied zu Variante A. Genauso ungeeignet.		x
Die umfassende Fällung von Bäumen auf der Kaiserswerther Straße sollte vermieden werden. Die Herstellung von zusätzlichen Schienen entlang des Rheins ist auf Grund des Aufwandes und der späteren Lärmbelastigung unverhältnismäßig im Vergleich dazu, dass hier Haltestellen entstehen würden, die nicht dringend benötigt werden. Die Strecke entlang des Rheins wird vor allem am Wochenende von vielen Menschen zum Spazieren und Fahrrad fahren genutzt und sollte weiter der Naherholung dienen.		Bäume, neue Haltestelle, Rheinpromenade
U 78 und U 79 im 10-Minutentakt plus U80 und E-Wagen ist die oberirdische Streckenführung zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke zu störanfällig.		verkehr
Konflikt: Querung der Rotterdamer Straße von Radfahrern und Fußgängern, die zum Rhein möchten, nur äußerst eingeschränkt möglich, Zu wenig Platz für Bahn, Rad und Spaziergänger, Lärm Reeser Straße, Gefahr für Kinder (Spielplatz Reeser Platz)		Kinder, Lärm
Unmöglich Bäume zu fällen und in Denkmalgeschützte weiße Siedlung einzudringen. Außerdem ist alles Wasserschutzgebiet + Naherholungsgebiet. Was soll eine Bahn auf der Rotterdamerstrasse? Dort ist eine flexible, 4 sperrige Strasse eingerichtet Fazit: völlig absurde Lösung Viel zu teuer. Zu viel Aufwand für eine neue Haltestelle, die die Messe nicht benötigt. Eigentlich niemand!		Bäume, Stadtbild, Wasser, Kosten

### Beitrag

### Positiv Negativ

Die grundsätzliche Frage des Bedarfes eines zweiten Haltepunktes für die Messe stellt sich auch bei dieser Variante. Diese Variante bedeutet einen massiven Eingriff in ein von vielen Bürgern genutztes Naherholungsgebiet. Das Flanieren am Rhein verliere direkt an einer Stadtbahnlinie deutlich an Wert und Reiz. Das Ensemblebild der weisen Siedlung würde nachhaltig und unwiederbringlich negativ belastet. Eine Wechsel der Straßenseiten über die Gleisanlagen würden kaum möglich sein. Für eine zusätzliche Haltestelle bestünde aufgrund der guten, bestehenden ÖPNV Anbindung kein Bedarf. Der bestehende Bautenschutz bzw. Denkmalschutz würde durch eine solche Bebauung ausgehebelt. Düsseldorf verliere an Wert und es gebe eine zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner und Bürger, die ihre Freizeit hier verbringen. Zusätzlich würde der Reeser Platz mit seiner sozialen Bedeutung für die Schulen in der Umgebung (Sport draußen) und für die Familien der Umgebung (Spielplatz) deutlich an Attraktivität verlieren und die Gefahren aus der Verkehrssituation erhöhen. Die Frage, wie die Vereinbarung mit der Nord-Trasse der Fahrradwege gewährleistet wird, wäre auch an dieser Stelle zu beantworten. Zusammenfassend überwiegen die Nachteile dieser Variante.		Rheinpromenade, Stadtbild, Kinder
Diese Variante geht gar nicht !!! Das ist ein viel zu großer Eingriff in die Umgebung . Viel zu viel Natur und unsere Schätze der Stadt, die Naherholungsgebiete werden damit zerstört. Hier gibt es Fledermäuse, Eulen, Käuzchen, Eichhörnchen und neben den Singvögeln auch Bunt- und Grünspechte. Da kann man nicht den Baumbestand derart massiv vernichten. Am Wochenende und bei schönem Wetter tummeln sich Massen von Spaziergängern und Radfahrern auf der Rotterdamer und Reeser Straße, hier ist auch die Lärmbelastigung durch eine Straßenbahn eine Zumutung. Ganz zu schweigen vom Verlust der Immobilienwerte entlang der Trasse. Hier soll auf Kosten der Bürger dieser Stadt eine einzige Station mehr, Messe Süd, bedient werden. Unter dem Deckmantel „Verkehrswende“ kann man nicht unsere Natur vernichten, die man ja angeblich dadurch erhalten will. Außerdem wird die Reeser Straße zur Fahrradstraße umgewidmet. Hier wird schließlich der Radschnellweg durchgeführt. Das verträgt sich genauso wenig wie der nahegelegenen Spielplatz nicht mit einer Bahn.		Nordpark
Kein wirklich durchdachtes Konzept, zuviele Übergänge von Fußgängern/Radfahrern und Autos		Verkehr
Wie Variante A bezüglich der Kaiserswerther Straße. Auch wird es hier an der Reeser Straße einen engen Kurvenradius geben. Es sei denn man opfert die Wiese samt Spielplatz und das Kriegsdenkmal. Im großen und ganzen zuviele neue Gleise und ob eine neue Haltestelle Paul-von-Hase-Straße erforderlich ist , ist fraglich. Die Siedlung ist durch den Haltepunkt Reeser Platz schon gut angebunden. Die Siedlung erfährt hier von zwei Seiten eine Lärmbelastigung.Auf der Rotterdamer Straße müssten wenn nicht eine von zwei Fahrspuren geopfert werden soll, viele Bäume gefällt werden. Positiv ist das die Haltestelle Golzheimer Platz entfällt. Im großen und ganzen wird aber bedingt durch die LZA nicht viel Fahrzeit eingespart werden. Ein Rückstau der Bahnen wird es so wie heute auch geben. Haltestelle Nordpark/Aquazoo entfällt nach Neubau der Hochbahnsteige.		Lärm, Verkehr
Genau so schlecht wie Variante A.		x
Diese Variante bringt keine Vorteile zur Variante A, sie bedrängt das Wohngebiet Orsoyer Str. mit zusätzlichem Lärm und deutlicher Verringerung der Aufenthaltsqualität. Die Haltestelle Paul-von-Haase-Str. hat vermutlich keine nennenswerte Frequenz. Wenn überhaupt mit der Variante, dann doch bitte dieses ohnehin schwierige „Mahnmal“ opfern und dort durchführen. Für den bestehenden Spielplatz lässt sich Richtung Orsoyer Str. oder große Wiese Rotterdamer Str. eine neue Lösung erarbeiten.		Lärm
Auch hier die Frage: wie soll die Haltestellen-Situation mit Abzweig am Reeser Platz gelöst werden? Wird für einen zweiten Bahnsteig in der Reeser Strasse einfach die ganze Allee abgeholt? Und was ist mit dem Mahnmal an der Rückseite des Reeser Platzes? Und welchem zweck soll die Haltestelle Paul-von-Hase Straße dienen? Da ist nichts - außer Grünfläche, die dafür ebenfalls großzügig versiegelt werden wird.		Bäume
Geht garnicht. Die ganze Rheinallee wird zerstört.		Rheinpromenade
Weiterhin Querung B1 oberirdisch, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten, spricht gegen schnellen ÖPNV. Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe sonder auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.) Vermintliche geringere CO2-Emissionen müssen im realistischen Verhältnis zu erwartenden Staus betrachtet werden. Erst ab 2035 dürfen neu nur noch E-Modelle an den Markt gebracht werden. Verbrenner dürfen danach aktuell noch gebraucht gekauft bzw. betrieben werden. Variante B dürfte die vorgenaten Punkte noch verstärken		Verkehr

# Variante B Reeser Platz

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Kaiserswerther Straße muss für den Verkehr aus dem Norden jederzeit offen bleiben. Durch Verlängerung der Bahnsteige steht der Verkehr in der Kaiserswerther Straße. Der Straßenraum darf nicht verändert werden. Autos müssen parken können. Die Bäume sollen bleiben.		Bäume, Verkehr
Gleiche Anmerkungen wie zur Variante A über die Stockumer Kirchstraße. Wenn oberirdische Linienführung dann wäre mit dieser Variante durch die weiter gefächerte Linienführung eine größere Fläche erschlossen als bei den Varianten A und C.		
Diese Variante ist absolut inakzeptabel. Sie bringt massive Beeinträchtigungen für alle Anwohner bei fragwürdiger Notwendigkeit der Maßnahme.		x
- unnötige zusätzliche Belastung der angespannten Stadtkasse ohne zusätzlichen Nutzen. - Verschlechterung der Wohnqualität an der derzeit ruhigen / leisen Reeser Strasse mit Spielplatz und geplanter Fahrradstrasse - Zerstörung des Erholungswertes der Rheinpromenade an der Rotterdamer Strasse - Verschlechterung der Wohnqualität an der Rotterdamer Strasse durch die Baumassnahme und den späteren Betrieb - zusätzliche Behinderung des auch mit einer U80 nicht verschwindenden Verkehrs auf der Rotterdamer Strasse bei Messen oder Grossveranstaltungen im Stadion - eine optional angedachte zusätzliche Haltestelle an der Rheinpromenade bringt keinen zusätzlichen Nutzen. Wer sich dort aufhält sucht die frische Luft und keine Beförderungsmöglichkeit.		Kosten, Lärm, Rheinpromenade, Verkehr
Variante B lehne ich ab.		x
Positiv: ? Nichts - variante ist abzulehnen Negativ: - Starke Beeinträchtigung der Freizeitwerte am Rhein - hier fahren täglich viele Radfahrer und Kinder am Rhein entlang - Zu wenig Platz, Konflikt mit Messeverkehr - Kreist ein Denkmalgebiet ein - mit doppelter Lärmbelastigung - Lange und Umwegreiche Anfahrt ohne Mehrwert - Teurer als die Variante A ohne Mehrwert		Rheinpromenade, Kinder, Kreuzung Messelogistik, Lärm, Kosten
Ablehnung		x
-sehr teuer Sehr lange neue Trasse muss gebaut werden. Menschen brauchen Rotterdamer Straße um Sport zu treiben, spazieren zu gehen -hoher Zuzug nach Düsseldorf, deshalb brauchen Bürger NRWs Grünflächen und Naherholungsgebiete. Das Rheinufer wird sehr stark frequentiert um den Feierabend zu genießen und neue Kraft zu tanken und die Ruhe zu genießen.		Kosten, Rheinpromenade
Beste Variante, oberirdisch günstiger und nur kurze Trassenführungen über die Reeser Straße und nur wenige Anwohner werden gestört!	x	
Besser, da die Rotterdamer Straße viel breiter ist und es hier einen separierten Bereich für Radfahrer und Fußgänger gibt.	x	
-sehr umständliche Variante -sehr lange neue Trasse muss gebaut werden. -sehr teuer -Eingriff in die Rotterdamer Straße, die als Naherholungsgebiet dringend benötigt wird.		Kosten, Rheinpromenade
Lassen Sie RheinUfer weg in Ruhe. Shuttle ist die bessere Möglichkeit .		Rheinpromenade
Totale Katastrophe, absolut indiskutabel! Ruhestörung für die Anwohner, der Kinder Spielplatz würde ruiniert, viel zu viele Bäume müssten gefällt werden.... Solch ein Schwachsinn.		Lärm, Kinder, Bäume
Sehr gut für Veranstaltungen in der Arena zum schnellen an und Abtransport von großen Menschenmassen.	x	
Auch keine anwohnerfreundliche Lösung		x
Besser machbar die Kurve. Bessere, gerade Anfahrt. Nordpark wird nur an ganz kleiner Ecke passiert imd daher beeinträchtigt. (Engländerwiese ist Spielwiese, dort ist der Lärm egal).	Nordpark	
Um dem Ziel der besseren Erschließung von Messe Süd und Arena nachzukommen, ist diese Trasse als völlig unwirtschaftlich anzusehen. Hier wird nahezu eine Doppelschließung durch zwei U-Bahn Trassen vorgestellt (der Abstand zwischen Rotterdamer Straße und Kaiserswerther Straße ist so gering, dass hier zwei Trassen unverantwortlich sind!), was auch in allen anderen Belangen als nicht tragbar zu werten ist. Umwelt. Natur etc sollen erhalten, um lediglich dem Zielgedanken einer weiterer Erschließung der Messe zu weichen! Grundsätzlich gilt es zu überlegen, ob es nicht andere Verkehrsmöglichkeiten gibt, die Messe Süd besser anzubinden		Kosten

## Beitrag

## Positiv Negativ

Wird aufgrund der Parallellinie auf der Kaiserswerther Straße NICHT benötigt. Kein Mehrwert in Sachen Anbindung für die Anwohner. Der Naherholungstreifen am Rhein, der von vielen Spaziergängern, Joggen etc. genutzt wird, wird zerstört bzw. stark beeinträchtigt!		Rheinpromenade
Das wäre eher eine Möglichkeit	x	
Keine Entlastung der Kaiserswerther Straße und Störung der Erholenden im Nordpark und am Rheinufer		Nordpark, Rheinpromenade
Abgelehnt Unwirtschaftlich, n unverhältnismäßig, rechtswidrig, Natur- und Landschaftsschutz		Kosten, Nordpark
Diese Variante ist m.E. nicht akzeptabel. Sie beeinträchtigt die Rheinpromenade und die weiße Siedlung.		Rheinpromenade, Lärm
Nicht akzeptabel. Der Norden (Weiße Siedlung, Nordpark, Stockum wird von einem überirdisch verlaufenden Bahnverkehr umschlossen. Die Anbindung zum Rheinufer wird durch die Bahnlinie getrennt und der Fußgänger- und Straßenverkehr beeinträchtigt. Radfahrer - darunter viele Kinder auf ihrem Schulweg - müssen die Bahngleise überqueren, um auf den Weg am Rhein entlang zu kommen. Gleiches gilt für den Auto- und Fußgängerverkehr aus und in die angrenzenden Wohngebiete. Darüber hinaus besteht ein Konflikt mit dem Messeverkehr. Hinzu kommen die Geräuschemissionen für die Anwohner an der Reeser Straße und Rheinfront und die optische Beeinträchtigung des Blicks auf die schützenswerte Weiße Siedlung vom Rheinufer aus. Dass man eine solche Variante überhaupt in Betracht zieht, nachdem man vor Jahren den Verkehr vor der Altstadt aus gutem Grund nach unten in den Rheinfertunnel verlegt hat, finde ich befremdlich.		Kinder, Kreuzung Messelogistik, Lärm, Stadtbild
Abgelehnt , Weil ich es für völlig ungeeignet und Naturschädlich halte.		x
Ablehnung		x
Was passiert mit dem Kinderspielplatz an der Reeser Straße? Wieso bauen wir einen Rheinfertunnel um jetzt den Rhein mit einer Straßenbahn zu verschandeln? Joggen dann alle Gesundheitsorientierten Düsseldorf vom Jachtclub bis zur Arena neben der Straßenbahn? Sitzt man dann gemütlich auf der Mauer genießt den Rhein mit Unternehmung von Rheinbahnlärm? – Nein. Dies ist keine Idee, dies ist Planlosigkeit. Besser wäre eine weitere Fussgängerampel zur Grünwaldstrasse zu errichten und die Messeraserie auf natürliche Weise weiter zu beschränken.		Rheinpromenade, Kinder
Die Argumentationen dagegen wegen der messe „ Die Boot“ ist lächerlich, weil diese Messe nur ein paar Wochen im Jahr stattfindet. Eingeschränkt akzeptabel.	x	
Nicht akzeptabel, Zerstörung des Stadtteils, des Naherholungsgebietes Nordpark,		Nordpark, Stadtbild
Ich lehne diese Variante ab, weil sie zu viele Naturschäden verursacht.		x
Ich lehne diese Variante ab, da sie einen unangemessenen und unverhältnismässigen Eingriff darstellt. Insbesondere lehne ich es ab, dass für diese Maßnahme Bäume gefällt werden.		Bäume
Ich bin gegen die hier dargestellten Pläne der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Ausbau der Stadtbahnstrecke vom Kennedydamm über Messe Süd bis zum U-Bahnhof MERKUR SPIEL-ARENA/ Messe Nord für die neue Stadtbahn U80, weil dabei das Naherholungsgebiet an der Rotterdamer str. in Golzheim betroffen wäre und etliche alte Bäume fallen müssten. Das widerspricht komplett dem Ziel, dass Düsseldorf Klimahauptstadt werden möchte. Es gibt Alternativen und bereits bestehende Verbindungen, die solch eine Maßnahme in Frage stellen.		Bäume
Die Variante wird nicht für sinnvoll gehalten. Die optische und akustische Beeinträchtigung für Anwohner und Erholung Suchende ist erheblich und sollte daher vermieden werden.		Lärm, Stadtbild
Definitiv abzulehnen - Viele Meter zusätzliche oberirdische Bahn für nur eine Haltestelle mehr mit Beeinträchtigung Spielplatz Reeser Straße und der schönen Rheinfront, an der viele Fußgänger und Fahrradfahrer den Feierabend genießen.		Rheinpromenade
Den Entwurf lehne ich ab, da für Anwohner die optische Beeinträchtigung sowie die Lärmbelastigung zu hoch ist.		Lärm, Stadtbild
schlechte Lösung (s.o.) enge Kurven Reeser Straße/Rotterdamer Straße		x
Fällung von Bäumen am Rhein nicht akzeptabel, Konflikt mit Autovekehr bei Anfahrt Messe über die Rotterdamer Straße		Bäume, Verkehr
Nicht sinnvoll, da optisch sehr dominant.		Stadtbild

# Variante B Reeser Platz

## Beitrag

## Positiv Negativ

Man kann doch die Boot nicht zu Standard des Messeverkehrs nehmen. Sehe keinen Vorteil gegenüber Variante A. Neuer Lärm Reeserstraße ist nicht akzeptabel.		Lärm
Wohl die schlechteste von allen Varianten! gerade auf der schmalen Reeser Strasse ist eine Trassenführung undenkbar. Ökologisch und ökonomischer Selbstmord, da hilft es auch nicht wenn geschrieben wird, dass der Nordpark und die Engländer Wiese nicht beeinträchtigt werden!!!!		x
Halte ich nicht für sinnvoll!!!		x
Ruhigere Straßenführung Schutz der Kinder, wenn keine oberirdische Bahn da lang fährt Nordpark und Anwohner lärmgeschützter		Kinder
Nein		x
Die einzige Planungsvariante, die tatsächlich den höchsten Mehrwert hat, denn es kommt eine neue Haltestelle hinzu. Mir ist es unerklärlich warum man viel viel viel Geld dafür ausgibt, um eine Haltestelle mit einem Schienenanschluss zu versehen die heute schon im 10 Minutentakt mit dem Bus erreichbar ist. Um für Klarheit zu sorgen: Die U 80 wird nur so geplant, weil man nur mit einer „neuen“ U-Bahnlinie Bundesmittel bekommen kann. Was aber das Neue an der Strecke für den ÖPNV darstellt bleibt man schuldig zu erklären.	x	
Ablehnung, unverhältnismäßige Beeinträchtigung der gesamten Rheinfront, weissen Siedlung und des Reeser Platzes		Rheinpromenade, Stadtbild
Ebenso wie Variante A bietet diese Lösung keinen Nutzen		x
Abgelehnt		x
Bringt aus meiner Sicht keinerlei Mehrwert gegenüber der Lösung Stockumer Kirchstraße. Es werden aber Wohngebiete zusätzlich belastet.		Lärm
Ähnlich wie Variante A ist auch diese Variante oberirdisch und erfordert Straßenraumänderungen und Baumverluste entlang der Kaiserswerther Straße. Die Anwohner der betroffenen Straßen werden starke Auswirkungen erfahren. Die Verlegung der Haltestelle Reeser Platz ist jedoch eine Überlegung, die die Umsetzbarkeit verbessern könnte.		Bäume, Lärm
Variante B ist inakzeptabel und nicht nachvollziehbar. Die Rheinfront darf nicht derart ruiniert werden! Alle 7 vorgestellten Alternativen der Stadt dienen hauptsächlich der Erschließung des Südeingangs der Messe. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Es gibt unzählige Messengelände auf der ganzen Welt, die mit einem einzigen Anschluss einer U-Bahn / Straßenbahn auskommen, wie Leipzig, Hannover, Hamburg, Singapur, Tokio uvm. Alle werden nicht aufwendig umfahren. Das sollte für Düsseldorf ebenfalls ausreichen und die Stadt könnte sich diesen hohen Aufwand sparen!		Rheinpromenade
Nein Wegen unnötige Kosten und Fällung von Bäumen		Kosten, Bäume
Diese Variante ist aufgrund des Eingriffs in die Kastanienallee und den Bereich an der Rotterdamer Straße abzulehnen.		Bäume, Rheinpromenade
Wir sind strikt dagegen, wegen Lärm und Baumfällungen, etc.		Lärm, Bäume
Die Ziele werden nicht erreicht: Kapazitätserhöhung, Lärmreduktion KW, Auflösung Kreuzungskonflikt. Neuer Lärm weiße Siedlung, Reeder Str., optische und akustische Verschandelung der Rheinfront - eines der noch verbliebenen Assets von Düsseldorf		Lärm, Rheinpromenade
Ein no-go für die Rheinseitige Ansicht der Denkmalgeschützten weißen Siedlung.		Rheinpromenade
Flickwerk,		x
Diese Variante ist am besten	x	
Abgelehnt wegen Unverhältnismäßigkeit		x
Totaler Blödsinn! Wer schon einmal bei Großveranstaltungen vor Ort war, weiß dass alle Stassen von ankommenden bzw. abfließenden Autoverkehr komplett überlastet sind. Eine oberirdische Strassenbahn wird den Zustand nur verschlechtert. Die Bahn wird nur im Stau stehen. Was will man mit diesem Vorschlag erreichen?		x

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ich bin gegen die Variante B! Gründe: Neuer Lärm Reeser Straße und weiße Siedlung; die Rotterdamer Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon stark befahren; Darüber hinaus müssten zu viele Bäume gefällt werden. Es käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn im Bereich des oberirdischen Schienenverlaufs.		Lärm, Bäume
dies wäre die allerschlechteste Variante, da ein enormer Verlust an Lebens- und Naherholungsqualität an 365 Tagen im Jahr! So viele Menschen in und um Düsseldorf und nicht zuletzt Messebesucher genießen die Rotterdamer Str als Geh-, Rad- und Spazierweg! Solch neue Lärm- und Verkehrsachsen können doch heutzutage nicht noch gebaut werden! Köln hat mit ihrer oberirdischen Strassenbahn in der Südstadt das Rheinufer als Qualitätszone der Stadt für immer zerstört!		Rheinpromenade, Lärm
Keine Option		x
Diese Variante ist eine Katastrophe. Hier würde Rotterdamer Straße völlig zerschnitten. In zwei Teile geteilt, sodaß man als Spaziergänger nicht mehr die Straße überall überqueren könnte. Genau wie auch auf der Reeser Straße, die ab 2024 Fahrradstraße ist, Das passt nicht zusammen. Auf dem Reeser Platz befindet sich ein großer Spielplatz. Wie sollen die Kinder aus der Siedlung Orsoyer-, Geldernerstraße etc. sicher dorthin gelangen? Zudem wäre der Lärm ganz unerträglich. Selbst die Rotterdamer-, Reeser Straße gehören zu einem wichtigen Naherholungsgebiet und es ist nicht akzeptabel, daß die großen alten Bäume hier gefällt werden müßten. Besonders weil hier glücklicherweise noch Fledermäuse, Eulen, Käuzchen, sowie zahlreiche Vögel leben. Es geht bei der Verkehrswende schließlich um den Erhalt unserer Naturressourcen. Der Denkmalschutz der weißen Siedlung bis einschließlich Reeser Straße wird ebenfalls ganz erheblich gestört. Der Wert der Immobilien würde extrem sinken. Dies ist besonders bemerkenswert angesichts der Tatsache, dass die Stadtverwaltung die Grundstückswerte in rasender Geschwindigkeit in die Höhe getrieben hat.		Kinder, Lärm, Bäume
Variante B zerstört die gesamte schöne Situation am Reeser Platz und der Rotterdamer Straße.		Stadtbild
Diese Variante ist abzulehnen, der Eingriff in die Naherholungsgebiete am Nordpark, der Rotterdamer Straße und der Reeser Straße sind viel zu massiv. In Zeiten der globalen Klimaerwärmung dürfen solche großen Stadtbäume nicht gefällt werden. Die Rotterdamer- und Reeser-Straße würden komplett geteilt werden. Man könnte als Fußgänger nicht mehr beliebig die Straßenseiten wechseln. Die Reeser-Straße ist ab 2024 eine Fahrradstraße, was sich nicht in Einklang mit den hiesigen Bauplänen vereinen lässt! Auch befindet sich auf dem Reeser Platz ein großer Kinderspielplatz. Wie sollen die Kinder aus den umliegenden Straßen gefahrlos diesen Spielplatz erreichen? Der Schutz der Natur steht klar über dem Nutzen dieser überflüssigen Bahnlinie. Der durch diese Bahnlinie entstehende Lärm ist unzumutbar. Die weiße Siedlung, sowie die Reeser-Straße stehen unter Denkmalschutz und der Werte-Verlust der Immobilien wäre immens. Die Verkehrswende dient dem Erhalt der Natur. Deswegen darf hier kein einziger Baum gefällt werden.		Nordpark, Bäume
Nicht akzeptabel! Der Lärm auf der Kaiserswerther Straße wird auch mit einer neuen Trasse reduziert! Es fahren ja weiterhin U79 und U 78. Weiterer Kommentar erübrigt sich. Ein klares Nein zur geplanten Trasse.		Lärm
Ich bin gegen die Variante B! Gründe: Neuer Lärm Reeser Straße und weiße Siedlung; die Rotterdamer Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon stark befahren; Darüber hinaus müssten zu viele Bäume gefällt werden. Es käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn im Bereich des oberirdischen Schienenverlaufs.		Lärm, Bäume, Verkehr
diese Variante halte ich für unsinnig		x
Die Anbindung der Messe ist grundsätzlich abzulehnen. Insofern verweise ich auf meine Ausführungen zu Variante A. Der Reeser Platz hat sich nach seiner früheren Verwendung als Verkehrsknotenpunkt zu einem Platz der Begegnung und des Spielens entwickelt. Die Zerstörung dieser Flächen in der heutigen Zeit ist nicht zu begründen. Dies kann man nur wollen, wenn man sowohl das E als auch das S im Begriff ESG verrät.		Stadtbild

# Variante B Reeser Platz

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Die am wenigsten nachvollziehbare und absolut inakzeptable Variante. 1. die Rotterdamer Straße wäre durch die Straßenbahn zweigeteilt, dadurch ist eine ungehinderte Strassenüberquerung für Fussgänger und Fahrradfahrer nicht mehr möglich. 2. dies gilt auch für die Reeser Straße 3. die Reeser Straße wird ab 2024 Fahrradstrasse. Eine Kombination, auf einer ohnehin schmalen Straße, zeitgleich eine Straßenbahn, Autos und Fahrradfahrer zu koordinieren ist zu gefährlich und logistisch unpassend. 4. Kinder aus der Nachbarschaft kommen nicht gefahrlos zum Spielplatz des Reeser Platzes 5. unser Naherholungsgebiet wird durch Baumfällungen und ständigen Straßenbahnlärm gestört. 6. Grosser Wertverlust der Immobilien in der denkmalgeschützten weißen Siedlung und Reeser Straße. Insgesamt also ein unverhältnismäßig großer und schwerwiegender Eingriff in die natürliche und private Umgebung. Nur für einen etwas schnelleren Transport von Open Air Besuchern (DLive) und Messebesuchern. Die Verkehrswende sollte doch dafür gedacht sein, die Natur zu erhalten und nicht das Gegenteil, wie es bei dieser Variante der Fall wäre.		Verkehr Kinder, Bäume
Variante ist ungeeignet! Der Veranstaltungsverkehr zur Messe und zur Arena läuft in großen Teilen über die Rotterdamer Straße und es kommt bereits jetzt zu massiven Stauungen. Mit der U80 verbleibt trotzdem ein großer Anteil Individualverkehr, der eine einspurige Führung nicht zulässt. Außerdem Rad-Fernroute über Reeser Straße auf Rotterdamer. Meiner Ansicht nach auch Denkmalschutz im Bereich der Rhein-Silhouette. Zu viele Probleme sind vorprogrammiert.		Verkehr, Rheinpromenade
Die gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe wird mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand umgesetzt. Nachteilig ist allerdings die Planung für den Bereich Reeser Platz. Hier sind mit dem Gerhard-Büchner-Gymnasium und der Klink Golzheim derzeit zwei öffentliche Einrichtungen optimal an die Bahn angebunden. Wenn die Haltestelle Reeser Platz nach Süden verlegt wird, ginge diese optimale Anbindung verloren. Nachteilig wäre es außerdem, wenn man sich mit dem Bau der Ausfädelung der U80 aus der Nordstrecke (U78/U79) im Bereich südlich des Reeser Platzes der Möglichkeit berauben würde, für den Abschnitt zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke eine optimale Lösung durch Verlängerung des Tunnels zu schaffen. Eine Haltestelle Paul-von-Hase-Straße erscheint mangels zu erwartender Nutzung verzichtbar. Fazit: Ich wünsche mir, dass diese Lösung mit Blick auf die erhebliche Verschlechterung der Anbindung des Umfelds des Reeser Platzes nicht weiterverfolgt wird. Die Varianten A und C erscheinen deutlich vorteilhafter.		Verkehr
Variante B greift unnötig in das Erscheinungsbild der Rheinpromenade ein und ist daher nicht sinnvoll.		Rheinpromenade
Absolut inakzeptabel. Die Siedlung wird in 2 Teile geteilt. Die BEWOHNER südlich des Reeser Platzes sind vom Spielplatz getrennt. Die Rotterdamerstrasse steht unter Denkmalschutz.		Stadtteil
Lärm und Fällungen von Bäumen sind nicht akzeptabel. Generell ist die Schleife der U80 zu kritisieren; wieso kann das Problem nicht durch den Einsatz von Elektrobussen gelöst werden; im besten Fall nach Belastung; wir haben ja schließlich nicht das ganze Jahr Messe!?		Lärm, Bäume
Die gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe wird mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand umgesetzt. Nachteilig ist allerdings die Planung für den Bereich Reeser Platz. Hier sind mit dem Gerhard-Büchner-Gymnasium und der Klink Golzheim derzeit zwei öffentliche Einrichtungen optimal an die Bahn angebunden. Wenn die Haltestelle Reeser Platz nach Süden verlegt wird, ginge diese optimale Anbindung verloren. Nachteilig wäre es außerdem, wenn man sich mit dem Bau der Ausfädelung der U80 aus der Nordstrecke (U78/U79) im Bereich südlich des Reeser Platzes der Möglichkeit berauben würde, für den Abschnitt zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke eine optimale Lösung durch Verlängerung des Tunnels zu schaffen. Eine Haltestelle Paul-von-Hase-Straße erscheint mangels zu erwartender Nutzung verzichtbar. Fazit: Ich wünsche mir, dass diese Lösung mit Blick auf die erhebliche Verschlechterung der Anbindung des Umfelds des Reeser Platzes nicht weiterverfolgt wird. Sollte es zu einer „oberirdischen Lösung“ kommen, wären die Varianten A und C deutlich vorteilhafter.	Kosten	Verkehr, Kreuzung Kennedydamm
Die Bahn trennt den Rhein und die Anwohnerflächen in Goizheim (Weiss Siedlung). Das kann nicht die Idee sein. Lärm und enge Kurve über Reeser Strasse. Eine Haltestelle Paul Hase Strasse ist vollkommen unnötig.		Lärm

## Beitrag

	Positiv	Negativ
Ein großer, bzgl. Denkmalschutz, Ensembleschutz, Grundwasserschutz, Umweltschutz, Lärmschutz und Kosten unverantwortlicher Vorschlag für einen minimalen Nutzen!		Wasser, Lärm, Kosten, Stadtbild
Die Variante ist abzulehnen. Die optische und akustische Beeinträchtigung für Anwohner und die ganzjährig unzähligen Spaziergänger und Radfahrer bzw. Sporttreibenden am Rheinufer ist erheblich und sollte daher vermieden werden.		Rheinpromenade, Lärm
Diese Variante ist die schlechteste von allen. Zur Unverhältnismäßigkeit kommt hinzu, dass die Trassenführung vor dem Nordpark und auch vor der weißen Siedlung nicht akzeptabel ist. Dasselbe gilt für die Reeser Straße, die als Fahrradstraße umgebaut werden soll. Das ist absolut widersprüchlich und unverständlich. Außerdem würde das Wohngebiet südlich der Reeser Straße unverhältnismäßig vom Reeser Platz mit seinem Spielplatz und der Spielwiese abgetrennt.		x
- Eine komplette oberirdische Lösung ist prinzipiell nicht gewünscht. - Die Vorverlegung der Haltestelle Reeser Platz würde dazu führen, dass sich diese unmittelbar an die Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke anschließt. Dies kann auch bei näherer Betrachtung nicht gewollt sein. - Einschränkungen am Reeser Platz und damit auch an der Reeserstraße sind unter keinen Umständen hinnehmbar. Dabei sollte insbesondere bedacht werden, dass die Reeserstraße eine 30er-Zone ist – durch die dann künftig eine Bahn fahren würde – und sich dort ein Kinderspielplatz befindet. Alleine ob des Schutzes der Kinder stellt diese Variante keine Option dar. Auch die Idee von „Sport im Park“ würde durch diese Variante konterkariert werden. - Darüber hinaus würde das gesamte Naherholungsgebiet vom Reeser Platz bis zur Arena/ Messe Nord das sich insbesondere in der Zeit von März bis November großer Beliebtheit erfreut unwiederbringlich zerstört werden. Ganz nebenbei würde durch diese Streckenführung auch der schöne Anblick entlang des Rheins ruiniert werden. - Jede Form der Belästigung der Anwohner, ob durch Lärm/Schall und/oder Erschütterungen sollte vollständig ausgeschlossen werden. Bei dieser Variante wäre eine solche Belästigung aber in besonderem Maße gegeben. Neben der Reeserstraße, Rotterdamer Straße und Christ Church wäre auch das Hotel/Restaurant Schnellenburg betroffen. Da eine Belästigung nicht auszuschließen ist, ist diese Variante nicht hinnehmbar. Auch weil die Sicherheit der Fahrgäste nicht uneingeschränkt gewährleistet werden kann, diese aber ebenso hohe Priorität haben sollte, ist diese Variante abzulehnen. - Den Konflikt mit der Messelogistik sollte die Messe als Tochter der Stadt mit der Stadt intern klären – dies sollte nicht Gegenstand des Bürgerdialogs sein. Zumindest solange durch diesen Konflikt die Interessen anderer nicht beeinträchtigt würden. - Die Verlängerung der Bahnsteige bis zur Haltestelle Messe Ost/Stockumer Kirchstraße ist nicht notwendig, da diese Haltestellen erfahrungsgemäß – auch zu Messezeiten – nicht so frequentiert sind. - Die umfassende Fällung von Bäumen bzw. Baumallee, die größtenteils mehrere Jahrzehnte alt sind, ist in Zeiten in denen sich berechtigterweise alles um den Klimaschutz dreht völlig inakzeptabel. Die Bäume und Baumallee tragen maßgeblich dazu bei, dass das Leben im Stadtteil Golzheim so lebenswert ist. Bei dieser Variante müssten mit Abstand am meisten Bäume gefällt werden. Nämlich nicht nur wie von der Stadt dargestellt auf der Kaiserswerther Straße und der Rotterdamer Straße sondern auf dem gesamten Teilstück vom Kennedydamm bis zur Arena/Messe Nord. - Der Kreuzungskonflikt mit dem Autoverkehr am Kennedydamm könnte als Anreiz gesehen werden endlich eine Verkehrswende einzuleiten und den Autoverkehr aus der Stadt zu verbannen. Zumindest aber eine teilweise unterirdische Lösung in Erwägung zu ziehen. Darüber hinaus würde es auch noch einen Kreuzungskonflikt beim Abbiegen in die Reeser Straße geben. Auch dieser Konflikt kann nicht gewünscht sein. - Die Tatsache, dass diese Variante keinen Mehrwert für Fußgänger und Radfahrer bietet ist überaus bedauerlich. In Ergänzung zum o.g. Punkt sollte bei jeder Variante ein Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr hohe Priorität genießen, da sich dies unmittelbar auf die Lebensqualität der Stadt auswirkt. Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen sind hier sehr gute Beispiele.		Kinder, Verkehr, Kreuzung Kennedydamm
Statt eine Problemlösung für diesen schwierigen Kreuzungsbereich zu suchen, werden durch die Planung nur neue Probleme geschaffen. Warum müssen wir Bürgerinnen und Bürger im Norden uns eigentlich mit diesem Prestigeobjekt „Messeumfahrung“ herumschlagen, nur weil irgendwo Fördergelder herumliegen, die die Stadt gerne haben möchte. Diese Linie hätte die Stadt niemals mit eigenem Geld selber gebaut einfach weil es gar keine Notwendigkeit gibt. Wir im Norden warten auf die Untertunnelung der Kaiserswerther Straße vom Kennedydamm bis zum Reeser Platz, das dürfte die Akzeptanz der Bürger und der Pendler für die U78 und U79 um vieles steigern. Nur leider gibt es dafür keine Fördertöpfe und die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass sie diesmal auch nicht kommt. Wir bleiben dann auf der Messeumfahrung sitzen, die uns keinen Nutzen bringt!		Tunnel KWS

## Variante B Reeser Platz

### Beitrag

### Positiv Negativ

Unerwünscht, da Spielplatz leidet (Reeser Platz). Bahn trennt auf Rotterdamer Str. weiße Siedlung vom Rhein ab. Keine einfache Querung mehr für Fußgänger und Radfahrer möglich.		Kinder
Wenn nicht das Geld für Untertunnelung da ist und das Geld verprasst werden muss, ist diese Lösung hätte dieses Modell Etwas vorteilhaftes: Endlich kommt das Denkmal von 1919 weg. Hier wäre viel Platz für Fußgänger, Fahrrad Fahrer und Autos, denn der Reeser Platz war ja mal eine Schleife.	Kosten	
Vollkommen sinnbefreit. Ganz Abgesehen vom Denkmalschutz auf der Rotterdamer Straße..		x
Die oben vorgetragenen Bedenken teilen wir vollständig. Dabei halten wir insbesondere die Beeinträchtigung der Messe-Logistik sowie der Stadion-Logistik für wesentlich. Ferner stellt auch die Rotterdamer Str. bereits in erheblichem Ausmaß ein Naherholungsgebiet für Düsseldorf dar, welches sich über die Rheindeiche Richtung Kaiserswerth fortsetzt und hierdurch erheblich beeinträchtigt wird. Eine Notwendigkeit oder einen Vorteil für einen Halt an der Einmündung der Paul-von-Hase-Str. können wir nicht erkennen. Die Anwohner der Siedlung Golzheim haben bereits einen sehr guten ÖPNV-Anschluss über die Haltestellen Aquazoo und Reeser Platz. Der Halt an der Einmündung Paul-von-Hase-Str. würde dazu noch eine erhöhte Lärmbelästigung bedeuten, genauso wie die gesamte Streckenführung über die Rotterdamer Str. für die Anwohner der Siedlung Golzheim. Auch das Naherholungsgebiet Nordpark und Engländerwiese werden durch eine Straßenbahnlinie auf der Rotterdamer Str. in ihrer Erholungsqualität beeinträchtigt. Uns ist ferner auch in dieser Variante unverständlich, warum die Haltestelle Golzheimer Platz entfallen soll. Diese Haltestelle erscheint uns dringend notwendig für die dort befindlichen Büros und einen Entfall können wir nicht verstehen. Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir diese Variante in der vorgestellten Form grundsätzlich ab.		Verkehr, Kreuzung Messelogistik, nordpark, Lärm
Diese Variante hätte den Mehrwert Teile der Rotterdamer Str. mit einer zusätzlichen Haltestelle zu erschließen. Die übrigen Konflikte werden auch hier nicht gelöst. Enge Kurvenradien, weniger Beschleunigung, Kreuzung mit Auto-Rad Fußgängerverkehr. Umfangreiche Baumfällungen nicht akzeptabel.		Bäume, verkehr
100% inakzeptabel! Weil - Rodung der einzigartigen, jahrhundertealten Platanen und Kastanienalle direkt am Rhein. Hier gehen NABU und Naturschützer auf die Barrikaden - diese Variante bedingt eine Unterbrechung des Radweges, welcher die Stadt mit dem Düsseldorfer Norden verbindet - diese Variante bedingt eine Unterbrechung des Fussgängerweges entlang des Rheins bis zur Arena und zur Messe - Soll die Rotterdamer Strasse bei dieser Variante einspurig verlaufen?? Wie soll der ganze Konzert, Fussball, Messeverkehr bei dieser Variante hin und abgeführt werden? Totales Verkehrschaos zur Folge!! Führt zum Zusammenbruch der Kaiserswerther Strasse, da Rotterdamer nicht mehr befahrbar. - Soll bei dieser Variante der Reeser Platz begrenzt werden? Spielplatz ade? Wie sollen bei einem Schienenverkehr auf der Reeser Strasse noch Radfahrer, LKW/ Autofahrer Platz haben? Abstände zu den Häusern der Anwohner der Reeser Strasse??? Fazit: Diese Variante ist einfach nicht durchdacht und völlig inakzeptabel! Im Übrigen, wer will eigentlich zum Messeingang Süd, wenn keine Messe stattfindet???? Mal darüber nachgedacht!? Total unwirtschaftlich für die Stadt!		Rheinpormenade, Bäume, Verkehr
Die einzige Planungsvariante, die tatsächlich den höchsten Mehrwert hat, denn es kommt eine neue Haltestelle hinzu. Mir ist es unerklärlich warum man viel viel viel Geld dafür ausgibt, um eine Haltestelle mit einem Schienenanschluss zu versehen die heute schon im 10 Minutentakt mit dem Bus erreichbar ist. Um für Klarheit zu sorgen: Die U 80 wird nur so geplant, weil man nur mit einer „neuen“ U-Bahnlinie Bundesmittel bekommen kann. Was aber das Neue an der Strecke für den ÖPNV darstellt bleibt man schuldig zu erklären.	Neue haltestelle	

# Variante C Grünewaldstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Wieder enge Kurven und vom IV abhängig		Verkehr
Die Variante zieht einen Eingriff in den Nordpark nach sich. Das sollte unterlassen werden, um den Grünbestand zu schützen.		Nordpark
Option C zerstört Natur. Den Lärmpegel zu erhöhen würde auf Gegenwind stoßen.		Nordpark, Lärm
Viel Lärm, weniger Platz für Fahrrad und Fußgänger. Kreuzung mit Autoverkehr verlangsamt die Fahrt		Lärm, Verkehr
Ausfädelung U80 erfolgt wahrscheinlich vor Erreichen der Haltestelle Aquazoo - vielleicht sollte hier über eine Doppel-Haltestelle wie z.B. an der Werstener Dorfstraße nachgedacht werden, sodass auch mit der U80 der Aquazoo erreichbar ist Ansonsten ist Variante B zu bevorzugen (wozu Grünfläche vernichten, wenn dort keine Haltestelle entsteht) Nachteil: ohne Tunnelverlängerung Kennedydamm - Reeser Platz keine nennenswerte Beschleunigung der Stadtbahn-Linien		Tunnel KWS
Ebenfalls null Beschleunigung des ÖPNV aufgrund oberirdischer Führung, kein Mehrwert		Verkehr
Auch Unsinn.		x
-Außengastronomie entlang der Kaiserwerther Straße bleibt durch den mit der oberirdischen Streckenführung einhergehenden Lärm erheblich beeinträchtigt -Beeinträchtigung des Entspannungsortes Nordpark (zumindest lärmtechnisch)		Nordpark, Lärm
Kein wirklicher Vorteil für die U78/U79. Weiterhin zwischen Kennedydamm und Reeser Platz nicht barrierefrei		Verkehr
Der Nordpark ist eine Erholungsfläche, die von tausenden Düsseldorfer Bürgern genutzt wird. Im Norden der Stadt einmalig. Wie kann man überhaupt auf die Idee kommen, diesen Park für eine komplett nutzlose Bahn zu opfern???		Nordpark
Eine weitere Verdichtung der oberirdischen Verkehrs auf der Kaiserswerther Str. ist für die Anwohner nicht mehr tragbar. Lärm, Verkehrsbelastung, Parkraum,... wenn dann das Fällen der Bäume hinzukommt, verliert die Kaiserswerther Str. ihren Charme und die Lebensqualität, besonders in den Bereichen mit viel Infrastruktur, Geschäften, Gastronomie. Dies hätte weiter gedacht Leerstand und unattraktive Gewerbe zur Folge.		Verkehr, Bäume
Von allen die unglücklichste Variante. Oberirdisch + Engländer Wiese !		Nordpark
Für mich persönlich die drittschlechteste Variante mit den größten Auswirkungen auf die Umgebung und die Natur.		Nordpark, Stadtbild
Das Ergebnis muss sein, dass die unterirdisch U-Bahn Variante gebaut werden muss. Keine Kompromisse! Wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm (Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrte Messeverkehr, vermehrter Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm ( Anwohner- massive Vorbeifahrgeräusche) im 2 Minuten Takt, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Tacktung. Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt eine Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnellösung ist die Lösung!		Gesamt-tunnel
Eingriff in Engländerwiese ist indiskutabel, Nachteile sonst wie bei A+B		Nordpark
Finger weg von Nordpark!!!!!!!Auch die Engländerwiese und die Grunewaldstr. gehören dazu. Vielleicht kommt ja auch dr Grünstreifen am Flüchtlingsheim wieder, wenn dort alle ordentlich untergebracht sind		Nordpark
Nicht durch den park fahren!		Nordpark
Keine Verbesserung im Bereich Kaiserswerther Straße, Fällung von Bäumen muss so weit wie möglich verhindert werden. Staugefahr für den Individualverkehr als auch für den Stadtbahnverkehr zu hoch.		Bäume, Verkehr

## Beitrag

## Positiv Negativ

Zu klein gehalten der Streckenverlauf.		Verkehr
Die Einfahrt Tor 1 der Messe sowie die Strasseneinmündung Rotterdamer Strasse in die Stockumer Kirchstrasse muss Kreuzungsfrei ausgelegt werden. Dieses setzt die Tieferlegung der Teilstrecke Messe-Nord/Arena bis Messe-Eingang Süd		Kreuzung Messe
Diese Variante halte ich für NICHT zielführend. Siehe hierzu meine Begründung in der Kommentierung zu den Varianten D2, E und F.		x
Entfall der Straßenbäume entlang der KWS und Rotterdamer Str., und durch die Errichtung der U80 oberirdisch können hier keine Ersatzbaumpflanzungen in der Straße erfolgen. Verlust von Park- und Erholungsflächen, es werden Grünflächen versiegelt. Vorhaben widerspricht der Klimawandel-Anpassung.		Bäume
Die oberirdischen Varianten sind m.E. völlig untauglich: einer schnellen Stadtbahn im Tunnel vom Hauptbahnhof bis zum Kennedydamm folgt eine langsame, straßenbahnähnliche Verbindung mit allen genannten Nachteilen (längere Strecke + enge Kurven + langsame Fahrt = längere Fahrzeiten + mehr Züge im Umlauf + Konfliktpunkte mit übrigem Verkehr). Eine Kaiserswerther Straße fast ohne Bäume und mit 115m langen Bahnsteigen mag ich mir gar nicht vorstellen. Die Variante C ist ggf. marginal besser zu beurteilen als die Varianten A und B, ändert aber an den genannten Nachteilen fast nichts.		Verkehr, Bäume, Stadtbild
Der Anschluss der Kaiserwerther Straße an den bestehenden Tunnel vom Kennedydamm an ist längst überfällig. Oberirdisch bringt keine Verbesserung in Sachen schnellere Anbindung der Messe und Barrierefreiheit an der Theodor-Heuss-Brücke.		Tunnel KWS
Zu viel Bahnen auf der Kaiserswerther Straße, Bahnstau.		Verkehr
No go wegen der Beeinträchtigung des Nordparks.		Nordpark
So dicht am Nordpark vorbei? Dann ist es dort ja noch lauter.		Nordpark
Variante C ist fast genauso schlimm wie Variante B. In den Nordpark einzugreifen (Die Engländerwiese ist für mich ein wertvoller Teil des Nordparks) halte ich ebenfalls für absolut problematisch. Auch ist für mich nicht zu begreifen, wie die Verkehrsführung am Nordpark erfolgen soll. Die restliche Kritik ist auch hier wieder dieselbe! Positiv: Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz. Negativ: Fällen der Bäume auf der Kaiserswertherstr. ist absolut problematisch! Die Stadt sollte grüner werden, da ist dieses Vorgehen absolut nicht nachhaltig und kontraproduktiv. Außerdem ist das Straßenbahnnetz ab Reeser-Platz bis zur Messe meiner Meinung schon optimal, da macht es keinen Sinn die Streckenführung neu zu konzipieren. Auch hier nicht nachhaltig und Verschwendung von Ressourcen. In dem Zusammenhang ist auch fragwürdig, was mit dem Pflastersteinen geschieht, die zwischen Reeser-Platz und Freiligrathplatz verlaufen und denkmalgeschützt (!) sind. Auch ist es für mich nicht zu begreifen, wieso eine extra Straßenbahnlinie bis zur Messe erfolgen muss, die mit 10 Minuten Gehzeit problemlos von der Haltestelle Messe Ost zu erreichen ist. Hier wäre es deutlich sinnvoller die Fußgängerwege auszubauen und für einen vernünftigen Radweg zu sorgen. Dass die Bahn (ich vermute mal die U81) oberirdisch bis zum Flughafen über Messe-Süd fahren soll, halte ich auch für problematisch. Das Stadtbild am Rhein würde dadurch zerstört werden. Stattdessen sollte die U81 von der jetzigen Haltestelle Messe-Ost oder alternativ vom Freiligrathplatz zum Flughafen fahren. Das würde zwar den Komfort der Messegäste einschränken, was meiner Meinung nach aber absolut vertretbar ist, wenn dadurch das Stadtbild für die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger erhalten bleibt. Fazit: Die Barrierefreiheit zwischen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz ist absolut sinnvoll und längst überfällig. Den Rest der Planung und der eigentliche Fokus der Planung (Straßenbahnnetz zur Messe) halte ich für absolute Ressourcenverschwendung, nicht nachhaltig und unüberlegt. Für mich wäre ein möglicher Kompromiss, dass die Verbindung zwischen Messe-Süd und Aquazoo wegfällt (Messegäste könnten hier stattdessen einen entspannten Spaziergang durch unseren schönen Nordpark unternehmen) und hier eher in einen Ausbau des Fuß- sowie Radwegs investiert werden sollte. Stattdessen sollte die U80 über den Freiligrath-Platz führen mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fahren und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd haben. Personen die nicht gut zu Fuß sind könnten alternativ diese Strecke wählen, um die Haltestelle Messe-Süd zu erreichen.		Nordpark, Bäume
Diese Variante zerstört öffentlichen Grünraum im Nordpark, der den Bürgern gehört! Der angestrebte Klimaschutz beinhaltet, dass Flächen entsiegelt und nicht versiegelt werden sollen. Bei dieser Variante fällt Natur zum Opfer, Bäume, Pflanzen und Tierwelt sind an dieser Stelle bedroht. Der Nordpark steht unter Denkmalschutz, die Engländerwiese gehört zum Bestands- oder auch zum Ensembleschutz. Diese Variante ist ebenfalls nicht akzeptabel!		Nordpark, Bäume

# Variante C Grünewaldstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Hände weg von Grünanlagen. Nutzen sehr gering		Nordpark, wenig Nutzen
Die Messe Süd Erweiterung bietet generell keine positiven Effekte für den Alltag der Anwohner. Es werden keine nennenswerten neuen Wohngebiete angeschlossen. Auch für Messebesucher bringt es nur minimale Vorteile. Die größte positive Auswirkung hätte ein Tunnel unter der Kreuzung Kennedydamm und Uerdinger Str um die Fahrzeit zu verkürzen. Insgesamt sollte aber besser an anderer Stelle investiert werden.		Tunnel Kaiserswerther
Zusätzlich zu den angegebenen Punkten: Während großen Veranstaltungen werden nicht hinreichend mehr Kapazitäten auf der Strecke möglich sein, da alle Linien in Zukunft trotzdem mindestens bis zum Reeser Platz (bei dieser Variante sogar bis zum Nordpark) auf dem gleichen Streckenabschnitt fahren. Der Fahrgaststrom am Messegelände kann durch eine bessere Koordination des bestehenden Busshuttles mit den bereits bestehenden Anknüpfungen zur Stadtbahn deutlich frequenter, flexibler und erheblich günstiger erfolgen als ein neuer Streckenabschnitt für die Stadtbahn. Anstatt einer Messeumfahrung, die entweder zu langsam oder zu teuer ist und dabei nicht einmal hinreichend mehr Kapazitäten aufnehmen kann, würde ich eher vorschlagen, bei den Planungen zum zweiten Bauabschnitt der U81 am Anschluss in Lörick neben einem Abzweig nach Krefeld auch eine Verbindung in Richtung Oberkassel/Innenstadt einzubinden, damit mehr Kapazitäten zwischen Arena/Messe und der Innenstadt erzeugt werden. Zudem brauchen dann auch die Bürger aus Ober- bzw. Niederkassel und dem südlichen Teil von Lörick nicht mehr in der Innenstadt, an der Theodor-Heuss-Brücke oder an der Station Lörick umzusteigen, die dort in die bereits vollen Züge steigen und den Betriebsablauf stören würden.		Verkehr
genau so schlecht wie A		x
Mehr Lärm, weniger Bäume, mehr Konflikt mit dem Straßenverkehr. Auf dass wir endlich das Flair der Stadt Marl bekommen.		Lärm, Verkehr
Auch diese Trasse ist überlegenswert	überlegenswert	
Gefällt mir noch weniger als die Variante „B“, da die Engländerrwiese mit betroffen ist.		Nordpark
Baumfällung vermeiden		Bäume
Variante C - Grünewaldstrasse komplett oberirdische Bahnführung Meine Bedenken sind ähnlicher Art wie zu den Varianten A und B. Auch Variante C hat zu massive und überflüssige Eingriffe in das direkte Umfeld mit ausgesprochen negativen Auswirkungen.		Bäume, Stadtbild
keine Baumfällung!		Bäume
Eine der schlechtesten Lösungen. Die Baukosten mögen absolut betrachtet niedrig sein, die Nachteile relativieren dies aber (wenig nachhaltig, geringerer verkehrlicher Nutzen, geringe Ästhetik). Oberirdischer Stadtbahnverkehr auf der Kaiserswerther Str. funktioniert schon heute nur eingeschränkt und ist nicht barrierefrei.		x
Präferierte Variante, wenig Belastung für Anwohner Reeser Straße und geringe Baukosten. E-Bus alternativ für Schleife Messe Süd zu Messezeiten denkbar!	Kosten	
Ergänzende Argumente: Nicht nachhaltig, da wetterbedingt höherer Verschleiß/ Rheinmauer/ Uferweg als Naherholungsort durch zusätzlichen Lärm stark beeinträchtigt. Baumbestand ohnehin bereits gestresst KLARE ABLEHNUNG		Bäume
Ebenfalls Unsinn. Der Tunnel muss verlängert werden.		Tunnel KWS
Variante C liegt in der Bewertung zwischen A und B.		x
Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm der U-Bahn auf der Kaiserswerther Straße hat in den letzten Jahren zugenommen. Kürzlich habe ich eine Lärmmessung (Tadeto Digital Sound Level Meter TE017) auf der Höhe Kaiserswertherstr. 192 vorgenommen und Spitzenwerte um die 88 dBA gemessen. Der Einsatz zusätzlicher und/oder längerer Züge bzw. U-Bahnen verschärfen das Problem. Insofern sollte ein maximaler unterirdischer Ausbau der U-Bahn erfolgen. Ausserdem wird die An- und Abfahrt zur Messe attraktiver, störungsfreier und schneller.		Lärm, Tunnel KWS

## Beitrag

## Positiv Negativ

Der alte Baumbestand an der Kaiserswerther Straße insbesondere um den Golzheimer Platz bildet mit den dort unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden eine Einheit, die durch umfassendes Baumfällen und Schaffung von oberirdischen Bahnsteigen nicht gestört werden darf.		Bäume
Auch kein wesentlicher UNterschied zur Variante A. Genauso ungeeignet für die zu lösende Herausforderung.		x
Die umfassende Fällung von Bäumen auf der Kaiserswerther Straße sollte vermieden werden. Die Messe ist bereits gut an den ÖPNV angebunden, eine höhere Taktung auf der Linie 78 (&79) und längere Wagen halte ich für sinnvoller. Die Herstellung von zusätzlichen Schienen entlang des Rheins ist auf Grund des Aufwandes und der späteren Lärmbelastigung unverhältnismäßig im Vergleich dazu, dass hier nur eine Haltestelle zusätzlich entstehen würde (die nicht dringend benötigt wird).		Bäume, Rheinpromenade
U 78 und U 79 im 10-Minutentakt plus U80 und E-Wagen ist die oberirdische Streckenführung zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke zu störanfällig.		Verkehr
Naherholung und Sport auf Engländerrwiese nicht mehr möglich Lärmbelastigung		
Unmöglich Bäume zu fällen und in Denmalgeschützte weiße Siedlung einzudringen. Außerdem ist alles Wasserschutzgebiet + Naherholungsgebiet. Was soll eine Bahn auf der Rotterdammstrasse? Dort ist eine flexible, 4 sperrige Strasse eingerichtet Fazit: völlig absurde Lösung Viel zu teuer. Zu viel Aufwand für eine neue Haltestelle, die die Messe nicht benötigt. Eigentlich niemand!		Bäume, Wasser, Verkehr
Neben der grundsätzlichen Fragestellung, inwieweit tatsächlich eine zweite ÖPNV Anbindung der Messe von Nöten ist, stellt diese Variante eine Katastrophe für das Naherholungsgebiet Nordpark inkl. Engländerrwiese dar. Andere Städte , z.B. München, versuchen seit Jahren die Teilung von Naherholungsgebieten durch oberirdische Infrastruktur zu ändern und rückgängig zu machen und Düsseldorf nimmt dies wissentlich als Variante auf... Für eine Steigerung der ÖPNV Nutzung von 14% , bei rund 1 Mio. Messegästen insgesamt. Auch durch diese Variante wird für die Anwohner kein Nutzen geschaffen, da die bestehenden Linien den Bedarf decken. Stattdessen entsteht zusätzlicher Lärm und die Zerstörung von Naherholungsgebiete, die für die Nachhaltigkeit und den Wohlfühlfaktor einer Stadt bedeutsam sind.		Nordpark
Eine gute Variante, wenn es darum geht die U80-Führung so unauffällig wie möglich zu gestalten, allerdings ohne erkennbaren verkehrlichen Mehrwert, da, nicht wie bei den Varianten A&B Anwohner oder weitere Messebereiche erschlossen werden, und der Nordpark als Ruheort gestört werden kann		Verkehr, Nordpark
Diese Variante ist nicht für eine Straßenbahnlinie geeignet. Auch hier wird unser Naherholungsgebiet zerstört. Weder für die Bürger, noch für unsere Tierwelt sind die immensen Baumfällungen akzeptabel. Hier leben Fledermäuse, Eulen und Käuzchen Grün- und Buntspechte, wie viele andere Vögel. Durch die Verkehrswende, welche wegen Natur- und Umweltschutz gewollt ist, dürfen nicht Natur und Umwelt zerstört werden. Die Lärmbelastigung für Anwohner und Spaziergänger, bzw. Menschen, die ihre Freizeit hier verbringen wäre katastrophal. In dem Abschnitt vom Kennedydamm bis zum Reeser Platz ist die Baumallee ebenfalls schützenswert. Hier sollte der Verkehr auf die Danziger Straße und die Cecilienallee umgeleitet werden, damit auch hier kein einziger Baum gefällt werden muss !		Nordpark, Bäume
Auch hier wie in Variante A und B kein Mehrwert für die Kaiserswerther Staße. Der Erholungswert im Nordpark wird durch den Lärm der Bahnen beeinträchtigt. Haltestelle Nordpark/Aquazoo entfällt nach Neubau der Hochbahnsteige.		Nordpark
...genau so schlecht wie Varianten A und B.		x
Oberirdisch durch oder entlang des Nordparks ist keine wirkliche schöne Option. Der Eingriff in das Ensemble von Engländerrwiese und Nordpark reduziert die Aufenthaltsqualität des Naherholungsgebietes in Summe. Ein Vorteil für Stadion-/Messe-Besucher entsteht nicht.		Nordpark
Geht garnicht, durch den Nordpark!		Nordpark
Weiterhin Querung B1 oberirdisch, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten, spricht gegen schnellen ÖPNV. Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe sonder auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.) Vermintliche geringere CO2-Emissionen müssen im realistischen Verhältnis zu erwartenden Staus betrachtet werden. Erst ab 2035 dürfen neu nur noch E-Modelle an den Markt gebracht werden. Verbrenner dürfen danach aktuell noch gebraucht gekauft bzw. betrieben werden. Eingriff in den Nordpark mit Versiegelung von Grünflächen und Verkleinerung dieser		Verkehr, Nordpark

# Variante C Grünwaldstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Kaiserswerther Straße muss offen bleiben. Die Bahnsteige sind schon umgebaut. Der Straßenraum darf nicht verändert werden. Der Verkehr aus dem Norden muss über diese Strecke immer gewährleistet sein. Der Verkehr muss unter die Erde		Verkehr
Abzulehnen - schon wegen Denkmalschutz des Ensembles Nord Park/ Engländerwiese		Nordpark
- unnötige zusätzliche Belastung der angespannten Stadtkasse ohne zusätzlichen Nutzen. - Verschlechterung der Wohnqualität an der derzeit ruhigen / leisen Grünwaldstrasse - Zerstörung des Erholungswertes der Rheinpromenade an der Rotterdamer Strasse - Störung / Verletzung des unter Denkmalschutz stehenden Areals Nordpark / Engländerwiese - zusätzliche Behinderung des auch mit einer U80 nicht verschwindenden Verkehrs auf der Rotterdamer Strasse bei Messen oder Grossveranstaltungen im Stadion		Kosten, Lärm, Rheinpromenade, Nordpark, Verkehr
Variante C lehne ich ab und würde Klage einreichen!		x
Positiv: ? Nichts - variante ist abzulehnen Negativ: - Starke Beeinträchtigung der Freizeitwerte am Rhein - hier fahren täglich viele Radfahrer und Kinder am Rhein entlang - Zu wenig Platz, Konflikt mit Messeverkehr - Zerteilt ein Denkmalgebiet ein - mit doppelter Lärmbelastung - Teilt die Engländer Wiese die gerade als Sportstätte wichtig ist ab - Hohe Lärmbelastung für Anwohner - Belastung für die Denkmal Immobilien - man darf den Bewohnern nicht einseitig hohe Auflagen für Umbauten/ Sanierung machen und dann als Stadt den Denkmalwert selbst so beeinträchtigen! - Diese Variante ist schon früher gescheitert u.a. am Einspruch der Bürger und Anwaltlich von unserem ehemaligem Oberbürgermeister Erwin selbst abgelehnt! - Lange und Umwegreiche Anfahrt ohne Mehrwert - Teurer als die Variante A ohne Mehrwert		Kinder, Kreuzung Messe-logistik, Lärm, Nordpark, Verkehr, Kosten
Ablehnung		x
-sehr teuer -lange Trassenführung -Messeauf-und Abbau fließt über Rotterdamer Straße, bereits jetzt sehr stark befahren. -Bäume sollen erhalten bleiben -Engländerwiese und Nordpark gehören zusammen. - Bürger aus NRW benötigen Ruheraum und Rückzugsort für gestresste Stadtbewohner. Die Messe und Großveranstaltungen findet nur ein bis zweimal im Monat statt. Bürger und Anwohner NRWs benötigen Ruhe, da der Lärmpegel schön sehr hoch durch hohe Flugzahlen und Autoverkehr. -Pendlerverkehr könnte dann nicht mehr über Kaiserswerther Straße fahren. -Menschen brauchen diese Straße, als Park and Ride Stellplätze für ihre Autos.		Kosten, Kreuzung Messe-logistik, Nordpark, Lärm
Die Ruhezone auf der Engländerwiese wären damit zerstört. Das ist die schlechteste Lösung!		Nordpark
Besser, auch hier wäre genügend Platz und es wäre kostengünstiger.	Kosten	
- sehr teuer -sehr lange Bauzeit - sehr lange neue Trasse muss gebaut werden. -Katastrophale Zerstörung der Natur. -Zusammenhängende Grünflächen auf der Engländerwiese und dem Nordpark werden zerschnitten. - Eine Bussardfamilie lebt auf der Engländerwiese. - Massenhafte Rodung von Bäumen -starke Lärmbelastung für Anwohner und alle Parkbesucher. -Zerstörung des Naherholungsgebietes auf der Rotterdamer Straße. - historischer Lernort wird zerstört: Engländerwiese diente als ehemalige Besatzungszone der britischen Armee nach dem zweiten Weltkrieg. -Zerstörung des historischen Orts der weißen Siedlung und des Nordparks, dient als Mahnmal um an die Diktatur des NS Regimes zu erinnern. -Kreuzungskonflikt auf der Kaiserswerther Straße. Diese ist Hauptdurchfahrtsstraße für den gesamten Autoverkehr aus dem Norden. Verkehr braucht freie Durchfahrt. -durch starke Erhitzung der Großstädte benötigen die Stadtbewohner mehr Bäume und Grünflächen, die Schatten spenden im Sommer.		Kosten, Baudauer, Nordpark
Indiskutabel!		x
Durch den Park ist totaler Wahnsinn! Er ist eine Oase!		Nordpark
Ein sehr starker Eingriff in eine ungestörte Grünfläche steht dem Ziel gegenüber, dieses sehr kostenspielige Vorhaben durchzusetzen. Grundsätzlich ist anzufagen, warum beim großzügigen Ausbau der Eingangsbereiche Messe Süd keine Auflagen gemacht worden sind, in diesem Zusammenhang den Besucherstrom und dessen Verkehrswege zu lösen. Jetzt sollen wertvolle Flächen mit anspruchsvoller Natur in Anspruch genommen werden.		Nordpark
Diese Planung lehne ich ab! Natürlich wird auch der Nordpark beeinträchtigt. Die Engländerwiese und der Nordpark gehören zusammen und sind als Naherholungsgebiet ganzjährig sehr gut besucht. Für eine zusätzliche Haltestelle an der Messe wird unverhältnismäßig viel beeinträchtigt - für Anwohner und für Nutzer des Parks!		Nordpark

## Beitrag

## Positiv Negativ

	x	
Mit dieser Variante ist die Ruhe im Nordpark vorbei		Nordpark
Abgelehnt Unwirtschaftlich, unverhältnismäßig, Denkmalschutz, Natur- und Landschaftsschutz, Wasserhaltung, Lärmschutz		Nordpark, Wasser, Lärm, Kosten
Geht aus meiner Sicht genauso wenig wie Variante B aus denselben Gründen. Der Entfall der Haltestelle Golzheimer Platz ist keine gute Idee, da hier zahlreiche Beschäftigte der umliegenden Büros die Bahn verlassen. Das gilt auch für alle anderen Varianten, die dies vorsehen.		x
Nicht akzeptabel. Für die Bewohner der Grünwaldstraße und den Nordpark / Engländer Wiese eine Katastrophe. Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Weißen Siedlung.		Lärm
Abmeldung. Das schädigt den Nordpark und die Engländer Wiese.		Nordpark
Ablehnung		x
Die Engländerwiese wird von vielen Freizeitsportlern genutzt. Auch Hundebesitzer lieben die Wiese um ihre Hunde sich austoben zu lassen. Der Aquazoo nutzt die Strecke zur Erklärung der Erdgeschichte. Bienenstöcke ergänzen die vielfältige Nutzung. Soll dies alles entfallen? Bei dieser Planung wird die sportliche Nutzung der Engländerwiese fast unmöglich gemacht. Wird dann ein Zaun gebaut um Fußbälle, Cricketspieler, usw. von den Gleisen zu trennen? M.E. nach nicht wirklich eine Lösung.		Nordpark
Abgelehnt. Nicht nachvollziehbar, warum die Bahn durch die Grünwaldstrasse geführt werden soll: warum nicht etwas weiter zum Eingang Nordpark hin, wo größere Flächen zur Verfügung stünden? Zu nah am neuen Umspannwerk, erhebliche Störung der Freizeitaktivitäten Engländerwiese, des Erholungswertes des Nordparks, Störung der Anwohner nördliche Weiße Siedlung		Nordpark
Nicht akzeptabel, Gründe siehe Variante B		x
Weniger gut Einschränkungen bei der Nutzung der Nordpark Geringe neue Belastung von Anwohner da die Streckenführung größtenteils durch den Park verläuft.		Nordpark
gute Idee	x	
Wegen der Schädigung des Nordpark es lebe ich diese Variante ab		Nordpark
Ich lehne diese Variante ab; von allen Varianten ist sie die schlechteste. Der Eingriff in den Nordpark/Engländerwiese ist absolut inakzeptabel.		Nordpark
Die Variante wird nicht befürwortet. Ein Eingriff in den Erholungsbereich Engländerwiese sollte vermieden werden.		Nordpark
Nicht sinnvoll, viele Meter oberirdischer Straßenbahn für nur eine Haltestelle mehr.		x
Die Variante wird wegen des Eingriffs in den Erholungsbereich Engländerwiese abgelehnt.		Nordpark
Da in den Naherholungsbereich eingegriffen wird, bin ich gegen diese Variante.		Nordpark
Bei dieser Lösung (neuer Teil der Strecke zur Messe) sind nach Reeser Platz keine neuen/weiteren Anwohner betroffen, Engländerwiese ist letztlich auch nicht denkmalgeschützt, Insgesamt aber keine gute Lösung.		Nordpark
Lange Fahrstrecke und viele neue Meter Gleise mit den einhergehenden Lärmbelastungen in einem Naherholungsgebiet - inakzeptabel		Nordpark
Wird abgelehnt, da diese Variante den Freizeitwert insbesondere für Spaziergänger in der denkmalgeschützten weißen Siedlung als auch im Erholungsraum Engländerwiese beeinträchtigt.		Nordpark
Inakzeptabel! Engländerwiese erhaltenswert!		Nordpark
Variante C wird ebenso abgelehnt wie zuvor Variante B. Umfassende Fällungen von Bäumen auf den genannten Straßen sind nicht hinnehmbar.		Bäume
Halte ich nicht für sinnvoll!!!		x
Der Südrand des Nordparks ist die Grünwaldstraße, die den Übergang von der Siedlung zum Erholungsraum markiert. Leider wurde bisher keine Rücksicht genommen diese Funktion einer klaren Grenze zu bewahren (Umspannstation und Flüchtlingscontainer im Nordpark). Diese Planung wird endgültig diese Funktion zunichte machen und die bestehenden Großbäume zwischen Rhein und Kaiserswerther Straße vernichten. Für die Erholung sind Beide (Engländer Wiese und Nordpark) als Gesamtheit von Bedeutung und daher beides zu schützen.		Nordpark, Bäume

# Variante C Grünewaldstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ablehnung, unnötige Reduzierung des grünen Nordparks und Beeinträchtigung für die weisse Siedlung		Nordpark, Lärm
schlechtere Variante zu D.1/D,2		x
Diese Variante wird wegen des Ringriffs in den Erholungsbereich Engländerwiese abgelehnt.		Nordpark
Eingriff in den Bereich Engländerwiese des Nordparks (Zuordnung siehe Grünordnungsplan 2025) und Beeinträchtigung der Rheinfront nicht diskutabel. Baumfällungen in dem Rahmen indiskutabel.		Nordpark, Rheinpromenade, Bäume
Hier gilt das Gleiche. Wenn oberirdisch, dann Stockumer Kirchstraße.		x
Obwohl diese Variante ebenfalls oberirdisch ist und die gleichen Herausforderungen im Straßenraum und Baumverlust mit sich bringt, bietet sie einen leicht besseren Streckenverlauf mit weniger Belastung für die Anwohner und könnte sich daher als günstiger erweisen.	Lärm	
Variante C ist inakzeptabel und nicht nachvollziehbar. Die Rheinfront darf nicht derart ruiniert werden, der Nordpark schon gar nicht! Engländerwiese und Nordpark bilden eine Einheit und können nicht getrennt betrachtet werden! Alle 7 vorgestellten Alternativen der Stadt dienen hauptsächlich der Erschließung des Südeingangs der Messe. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Es gibt unzählige Messegelände auf der ganzen Welt, die mit einem einzigen Anschluss einer U-Bahn / Straßenbahn auskommen, wie Leipzig, Hannover, Hamburg, Singapur, Tokio uvm. Alle werden nicht aufwendig umfahren. Das sollte für Düsseldorf ebenfalls ausreichen und die Stadt könnte sich diesen hohen Aufwand sparen!		Nordpark, Rheinpromenade
Nein Engländerwiese ist ein Teil vom Nord Park und soll nicht beeinträchtigt werden		Nordpark
Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb zur Schaffung einer Haltestelle der Nordpark / die Engländerwiese, welche von hohem Naherholungseffekt sind, durchschnittlichen werden sollen, wo bereits eine Haltestelle Messe existiert und ansonsten eine Schleife an dem Stockumer Kirchweg gelegt werden könnte.		Nordpark
Wir sind strikt dagegen: Baumfällungen, Verkleinerung des Nordparks, Lärmbelästigung.		Nordpark, Bäume, Lärm
Ziele der Maßnahme werden nicht erreicht - Kapazitätserhöhung, Lärmreduktion, Aufhebung Kreuzungskonflikt für bessere Betriebssicherheit		x
Dann besser Variante a.		x
Zu viel Eingriff in den Baumbestand , grünes Stadtbild wird sehr beeinträchtigt, kein Mehrwert für kaiserswertherstr.		Bäume
Abgelehnt wegen Unverhältnismäßigkeit		x
Totaler Blödsinn! Wer schon einmal bei Großveranstaltungen vor Ort war, weiß dass alle Stassen von ankommenden bzw. abfließenden Autoverkehr komplett überlastet sind. Eine oberirdische Strassenbahn wird den Zustand nur verschlechtert. Die Bahn wird nur im Stau stehen. Was will man mit diesem Vorschlag erreichen? Der einzige Park im Norden der Stadt wird damit zerstört. Den Aquazoo kann man wie den Nordpark zumachen.		Verkehr, Nordpark
Variante C: Evtl. Kompromisslösung, wenn es eine oberirdische Lösung geben muss, da erheblich weniger Anwohner betroffen sind. Dennoch: Neuer Lärm Reeser Straße und nördl. weiße Siedlung; die Rotterdamer Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon stark befahren; Darüber hinaus müssten zu viele Bäume gefällt werden. Es käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn im Bereich des oberirdischen Schienenverlaufs.	x	Lärm , Bäume, Verkehr

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ich bin von dieser Variante entsetzt. Zum einen, weil ich selbst auf der Grünewaldstraße wohne. Zum anderen aber auch, weil der Nordpark mit der Engländerwiese unwiderruflich zerstört wird. Diese Naherholung, wo die Bürger der Stadt spazieren gehen, aber auch Sport treiben, wird zerstört. Darf man dann auf der Engländerwiese keine Baseball oder Fussball mehr spielen oder werden die Bahngleise mit hohen Mauern geschützt. Wie breit ist der Gleiskörper. Ich gehe einmal davon aus, dass hierzu Teile des Nordparks und / oder der Engländerwiese entfernt werden müssen. Das alte Umspannwerk Kaiserwerther Straße / Ecke Grünewaldstraße wird in den nächsten Jahren entfernt und dann kommt dort, zumindest als Wohngeschäftshaus, weitere Wohnbebauung. Der Lärm für die Anwohner der Grünewaldstraße, aber auch für die neuen Bewohner des alten Umspannwerkes wird durch das Abbiegen der Straßenbahn an dieser Stelle deutlich erhöht. Generell: Ich habe selbst Freunde, die früher auf die Messe gekommen sind. Die gehe heute aber nicht mehr auf die Messe, sondern bevorzugen den Internet / Videoauftritt oder wenn Messe, dann eher kleinere, persönlichere Messen. Der Besucherstrom auf großen Messen, läßt über die Jahre nach. Fortuna Spiele: Ich gehe selbst zur Fortuna und wir kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Mit dieser Anbindung werden nicht mehr Leute mit der Straßenbahn zur Fortuna kommen. Auswärtige Fans schon garnicht, die kommen entweder mit dem Fanbus oder mit dem Auto.		Nordpark, Lärm,
Ein wichtiges Naherholungsgebiet, auch wichtige (Sport-) Begegnungsstätte für viele Düsseldorfer wird stark beeinträchtigt! Es wird stark in die Natur und das Gesamtbild eingegriffen! Diese Variante ist ein „No-go“ !!! Eine umfassende Fällung von Bäumen ist mit Blick auf den Klimawandel - überhitzte Innenstädte - in keinsten Weise akzeptabel!		Nordpark, Bäume
Keine Option		x
Oberirdisch die günstigste Variante da die geringste zusätzliche Belastung für Anwohner hervorgerufen wird. leider keine Entlastung für den gesamten Bereich KWS.	x	Kein Tunnel KWS
Diese Planung zerstört unser schönes Naherholungsgebiet ! Unsere wertvollen Großbäume zwischen Rhein und Kaiserswerther Straße würden vernichtet. Sie obwohl Nordpark, als auch Engländerwiese sind zu schützen !!! Des Weiteren ist der neu entstehende Lärm völlig inakzeptabel !!!		Lärm, Bäume,
Gegen diese Variante würde ich bis zur letzten Instanz klagen.		x
Diese Variante ist ungeeignet für eine Straßenbahnlinie, weil sie das Naherholungsgebiet Nordpark/Engländer Wiese zerstört. Weder für die Menschen noch die Tierwelt sind die immensen Baumfällungen akzeptabel. Durch die Verkehrswende, die durch Natur- und Umweltschutz gewollt ist, dürfen Natur und Umwelt nicht zerstört werden. Die Lärmbelästigung für Anwohner Spaziergänger, die ihre Freizeit hier verbringen wäre katastrophal.		Nordpark, Bäume, Lärm
Auch hier steht der Effekt in keinem Verhältnis zu den Schäden. Die Engländerwiese ist ein Naherholungsgebiet, ein solcher Eingriff ist nicht zu rechtfertigen. Das gilt auch für die massive Beeinträchtigung der Bewohner der nördlichen Weißen Siedlung durch Lärm und Erschütterung.		Nordpark, Lärm
Nicht akzeptabel!!! Siehe oben! Die Rhein- Bahn sollte Projekte, wie Gerresheim etc. mit Duesseldorf bürgernah anbinden, bevor sie Eventbesuchern und Fußballfans eine 3. Bahnstrecke anbieten möchte,auf Kosten der Anwohner und der Naturflächen in den aufgezeichneten Bereichen. Weiterer Kommentar erübrigt sich. Ein klares Nein zur geplanten Trasse.		x
Evtl. Kompromisslösung, wenn es eine oberirdische Lösung geben muss, da erheblich weniger Anwohner betroffen sind. Dennoch: Neuer Lärm Reeser Straße und nördl. weiße Siedlung; die Rotterdamer Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon stark befahren; Darüber hinaus müssten zu viele Bäume gefällt werden. Es käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn im Bereich des oberirdischen Schienenverlaufs.	geringstes Übel	Lärm, Bäume,
eine Strassenbahn durch den denkmalgeschützten Nordpark mit der dazugehörigen Engländerwiese lehne ich aus Naturschutz und Lärmschutzgründen ab.		Lärm, Nordpark
Die Variante C zerstört eine einzigartige Landschaft in Düsseldorf. Die Stadt hat leider durch die dortige Bebauung in den letzten Jahren sowie die Opferung weiterer Flächen für die Verlegung der Anlagen zur Stromversorgung gezeigt, dass sie Grünflächen als nicht schützenswert ansieht und bereit ist, schleichend und in kleinen Schritten die Lebensqualität der Bürger an dieser Stelle zu Gunsten anderer Interessen zu beschneiden. Die Variante C stellt in dieser Hinsicht den Höhepunkt der Entwicklung dar. Sie führt zu einer massiven Beeinträchtigung der Anwohner und zerstört im großen Maße Naherholungsflächen zu Gunsten von Partikularinteressen der Trägers der Düsseldorfer Messe.		Nordpark

# Variante C Grünewaldstraße

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ebenfalls inakzeptabel. Hier ist der Eingriff in den geschützten Nordpark und die Engländerwiese katastrophal und schwerwiegend. Bestehende Großbäume zwischen Rhein und Kaiserswerther Straße würden vernichtet. Für die Erholung sind Wiesen und der gesamte Nordpark für ganz Düsseldorf von großer Bedeutung und daher zu schützen.		Nordpark, Bäume, Lärm
Variante ist ungeeignet! Siehe Argumentation Variante B, Verkehrsprobleme im Bereich Schnellenburg sind vorprogrammiert.		Verkehr
Die gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe wird mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand umgesetzt. Eingriffe in den Bereich Nordpark/Engländerwiese erscheinen verkraftbar, wenn die Bahn über den südlichen Bereich der Engländerwiese verläuft. Der Verkehr auf der Stockumer Kirchstraße wird nicht beeinträchtigt und Trassenführung für die Bahn dürfte aus betrieblicher Sicht besser sein als der (kurvenreichere) Weg über die Stockumer Kirchstraße. Das alles erscheint vorteilhaft. Nachteilig ist die Notwendigkeit, innerhalb der Ostkurve, den die Nordstrecke (U78/U79) zwischen den Haltestellen Reeser Platz und Nordpark/Aquazoo beschreibt, die U80 auszufädeln und sie dann über den westlichen Teil der Kaiserswerther Straße zu führen. Nachteilig ist außerdem, dass für die „Achillesferse“ der Nordstrecke des Düsseldorfer Stadtbahnnetzes (den Abschnitt zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke) keine optimal erscheinende Lösung gefunden wird. Hier sollte dringend erwogen werden, den U-Bahntunnel vom Kennedydamm bis zur Theodor-Heuss-Brücke zu verlängern. Die Bahn sollte zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Reeser Platz wieder an die Oberfläche geführt werden. Dort beginnt auf der Kaiserswerther Straße zwischen Gerhard-Domagk-Straße und Reeser Straße die eigene Trasse für die Bahn und es ist an dieser Stelle (wo früher die Verzweigung von zwei auf vier Gleise lag) ausreichend Platz für den Bau einer Rampe vorhanden (einschließlich der Möglichkeit, die Rampenbau- steige während der Bauzeit zu umfahren). Mit dieser Lösung könnte die vorhandene Infrastruktur (eigene Trasse der Bahn ab Gerhard-Domagk-Straße und vorhandener barrierefreier Hochbahn- steig am Reeser Platz) genutzt werden. Eine Verlegung der Haltestelle Reeser Platz unter die Erde ist überflüssig, weil die Bahn dort ihre eigene Trasse hat und bereits ein behindertengerechter Hochbahnsteig existiert. Als „Minimallösung“ sollte erwogen werden, den vorhandenen Tunnel unter dem Kennedydamm zu nutzen und den U-Bahntunnel wenigstens bis zum Golzheimer Platz zu verlängern. Fazit: Problematisch an dieser Variante scheint mir die Gestaltung der Ausfädung der U80 zu sein. Von daher halte ich die Variante A für besser als diese Variante. Nachdenken sollte man über eine „kleine Tunnellösung“ zur Ausfädung der U80, nämlich einen Tunnel, der nördlich der Haltestelle Reeser Platz beginnt und im südlichen Bereich der Engländerwiese an die Ober- fläche führt. Das wäre (kombiniert mit einer Verlängerung des Tunnels vom Kennedydamm zur Theodor-Heuss-Brücke) aus meiner Sicht die betrieblich optimale Lösung.	Kosten	Kreuzung Ken- dydamm, Tunnel KWS
Der Eingriff in das Naherholungsgebiet Engländer Wiese sollte vermieden werden.		Nordpark
EBENFALLS INAKZEPTABEL, Denkmalschutz, Naherholungsgebiet wird zerstört.		Nordpark
Die Engländerwiese gehört zum Naturerholungsgebiet und ist CO2 Senke des Düsseldorfer Nor- dens. Sie und auch der Nordpark dürfen in feinsten Weise mit einer U-Bahn durchfahren werden! :-)		Nordpark
Wer möchte ernsthaft den Park mit einer Bahn zerstören? Ich verstehe das Argument, dass eine neue Linie gebaut werden muss, um Mittel vom Land zu erhalten,. Aber diese Argument ist totaler Quatsch!		Nordpark
Eine Fällung der Bäume und ein Eingriff in die Engländer Wiese ist inakzeptabel für eine Strecke, die kaum Mehrwert hat!		Bäume, Nordpark
Die Variante wird nicht befürwortet. Ein Eingriff in den Erholungsbereich Engländerwiese zusätz- lich zum Rheinufer muss vermieden werden.		Rheinpro- menade, Nordpark
Inakzeptabel wegen der Reduzierung der Erholungsfläche des Nordparks.		Nordpark

## Beitrag

## Positiv Negativ

- Eine komplette oberirdische Lösung ist prinzipiell nicht gewünscht. - Auch wenn bei dieser Variante nicht so viele Menschen einer Belästigung durch Lärm/Schall und/oder Erschütterungen ausgesetzt wären wie bei den Varianten A und B, ist eine solche Belästigung zu vermeiden. Da dies nicht auszuschließen ist, ist auch diese Variante schlussendlich nicht hinnehmbar. Auch weil die Sicherheit der Fahrgäste nicht uneingeschränkt gewährleistet werden kann, diese aber ebenso hohe Priorität haben sollte, ist diese Variante abzulehnen. - Den Konflikt mit der Messelogistik soll- te die Messe als Tochter der Stadt mit der Stadt intern klären und nicht Gegenstand des Bürgerdi- alogs sein. Zumindest solange durch diesen Konflikt die Interessen anderer nicht beeinträchtigt würden. - Die Verlängerung der Bahnsteige bis zur Haltestelle Messe Ost/Stockumer Kirchstraße ist nicht notwendig, da diese Haltestellen erfahrungsgemäß – auch zu Messezeiten – nicht so fre- quentiert sind. - Die umfassende Fällung von Bäumen bzw. Baumallee, die größtenteils mehrere Jahrzehnte alt sind, ist in Zeiten in denen sich berechtigterweise alles um den Klimaschutz dreht völlig inakzeptabel. Die Bäume und Baumallee tragen maßgeblich dazu bei, dass das Leben im Stadtteil Golzheim so lebenswert ist. Zwar würden bei dieser Variante nicht ganz so viele Bäume gefällt werden wie bei der Variante B, dafür würde aber in die Engländer Wiesen eingegriffen werden. An dieser Stelle könnte vielleicht ein unterirdischer Streckenabschnitt von der Haltestelle Nordpark/Aquazoo bis zur Haltestelle Messe Süd Abhilfe schaffen. Die Gefahr einer Erschütterung ist in diesem Fall zu vernachlässigen, da kein Anwohner betroffen wär. - Der Kreuzungskonflikt mit dem Autoverkehr am Kennedydamm könnte als Anreiz gesehen werden endlich eine Ver- kehrswende einzuleiten und den Autoverkehr aus der Stadt zu verbannen. Zumindest aber eine teilweise unterirdische Lösung in Erwägung zu ziehen. Darüber hinaus würde es auch noch einen Kreuzungskonflikt beim Abbiegen in die Grünewaldstraße geben. Auch dieser Konflikt kann nicht gewünscht sein. - Die Tatsache, dass diese Variante keinen Mehrwert für Fußgänger und Radfahrer bietet ist überaus bedauerlich. In Ergänzung zum o.g. Punkt sollte bei jeder Variante ein Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr hohe Priorität genießen, da sich dies unmittelbar auf die Lebensqua- lität der Stadt auswirkt. Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen sind hier sehr gute Beispiele.		Lärm, Bäume, Stadtbild
Siehe Variante B. Eingriff in ein Naherholungsgebiet. Naturschutz. Historische Vergewaltigung.		Nordpark
Die oben vorgetragenen Bedenken teilen wir vollständig. Dabei halten wir insbesondere die Beeinträchtigung der Messe-Logistik sowie der Stadion-Logistik für wesentlich. Ferner stellt auch die Rotterdamer Str. bereits in erheblichem Ausmaß ein Naherholungsgebiet für Düsseldorf dar, welches sich über die Rheindeiche Richtung Kaiserswerth fortsetzt und hierdurch immer noch erheblich beeinträchtigt wird. Über die Anmerkungen der Planungswerkstatt hinaus halten wir die Naherholungsqualität des Nordparks ebenfalls für deutlich beeinträchtigt, ebenso wie die der Engländerwiese. Durch die kurvenreiche Streckenführung über die Grünewaldstr. und dicht an der nördlichen Siedlung Golzheim verlaufende Trasse würden dort erhebliche Lärmbeeinträch- tigungen entstehen, die wir bei einer Abwägung der (u.E. nicht gegebenen) Vorteile sowie der entstehenden Nachteile und Beeinträchtigungen für vollkommen unangemessen halten. Uns ist ferner auch in dieser Variante unverständlich, warum die Haltestelle Golzheimer Platz entfallen soll. Diese Haltestelle erscheint uns dringend notwendig für die dort befindlichen Büros und ei- nen Entfall können wir nicht verstehen. Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir diese Variante in der vorgestellten Form grundsätzlich ab.		Kreuzung Messe- logistik, Rheinpro- menade, Nordpark, Lärm
Da der Autoverkehr auf der Kaiserswerther Str. bestehen bleibt müssen auch hier umfangreich alte Bäume gefällt werden. Das ist nicht akzeptabel aus meiner Sicht. Den Mehrwert einer solchen Streckenführung kann ich nicht erkennen. Wie bei den anderen Varianten werden die Konflikte mit den übrigen Verkehrsträgern nicht hinreichend gelöst.		Bäume, Verkehr
Analog zu den Kritikpunkten zu Variante B, aus Naturschutzrechtlichen Gründen überhaupt nicht umsetzbar. Das geht gar nicht! - Hier fällt die Engländerwiese zum Opfer?!?! -> Auf dieser Wiese finden traditionell jedes Wochenende Ballspiele, z. B. Baseball der japanischen Community statt. Wiese mit altem Baumbestand. - historische und optische Zerstörung des Nordparks!		Nordpark
Der Südrand des Nordparks ist die Grünewaldstraße, die den Übergang von der Siedlung zum Erholungsraum markiert. Leider wurde bisher keine Rücksicht genommen diese Funktion einer klaren Grenze zu bewahren (Umspannstation und Flüchtlingscontainer im Nordpark). Diese Planung wird endgültig diese Funktion zunichte machen und die bestehenden Großbäume zwi- schen Rhein und Kaiserswerther Straße vernichten. Für die Erholung sind Beide (Engländer Wiese und Nordpark) als Gesamtheit von Bedeutung und daher beides zu schützen.		Nordpark

# Variante D.1 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Besser, aber Nadelöhr Kaiserswerther Straße (Brücke - Kennedydamm) bleibt weiterhin bestehen und wird den Verkehr ausbremsen		Kreuzung Kennedydamm
Die Variante zieht einen Eingriff in den Nordpark nach sich. Das sollte unterlassen werden, um den Grünbestand zu schützen.		Eingriff Nordpark
Da kann man die Tunnel auch direkt miteinander verbinden. Das Teilstück dazwischen führt durch dicht bebaute Gebiete wo zusätzlich Platz geschaffen werden kann für Fußgänger und Fahrradfahrer.		kein Tunnel KWS
Diese Variante ist überhaupt nicht sinnvoll! Das kleines Tunnelstück am Reeser Platz hat hohe Kosten bei wenig Nutzen (einzig Beschleunigung der Ausfädelung U80) - dabei besteht am Reeser Platz bereits ein eigener Gleiskörper! Zudem lange Baustellensperrungen der bestehenden U78/ U79 zu befürchten.		kein Tunnel KWS
Nichts Halbes, nichts Ganzes		kein Tunnel KWS
-Außengastronomie entlang der Kaiserwerther Straße durch den mit der teilweise oberirdischen Streckenführung einhergehenden Lärm erheblich beeinträchtigt -Beeinträchtigung des Entspannungsortes Nordpark (zumindest lärmtechnisch)		kein Tunnel KWS, Eingriff Nordpark
Kaum Mehrwert. Weiterhin zwischen Kennedydamm und Reeser Platz nicht barrierefrei		kein Tunnel KWS
Beste Variante, da sicherlich schneller umsetzbar als die komplette Untertunnelung und ein unkompliziertes Abbiegen.	Bauzeit	
Vorteil des Tunnels auf diesem kurzen Abschnitt für nur eine Haltestelle wird mir nicht klar.		kein Tunnel KWS
Die Weisse Siedlung ist seit Jahren denkmalgeschützt. Hier darf man noch nicht einmal Solarpaneele aufbauen. Und darunter soll nun eine Straßenbahn führen??? Die Aussage, der Nordpark werde nicht tangiert, ist komplett falsch. Die Bahn fährt dort doch oberirdisch!		Eingriff Nordpark, Untertunnelung Weiße Siedlung
Diese Variante scheint keine so nennenswerten Vorteile zu bringen, eine konsequente Untertunnelung macht deutlich mehr Sinn.		kein Tunnel KWS
Richtiger Weg aber auf die Zukunft gesehen noch zu ungenügend. Da die Nachteile nachhaltige Probleme darstellen.		x
Für mich immer noch nicht optimal, da es größere Auswirkungen auf die Umgebung und die Natur gibt.		Eingriff Nordpark, Lärm KWS
Ergebnis muss sein, dass die unterirdisch U-Bahn Variante gebaut werden muss. Keine Kompromisse! Wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm (Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrte Messeverkehr, vermehrter Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm (Anwohner- massive Vorbeifahrgeräusche) im 2 Minuten Takt, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Taktung. Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnellösung ist die Lösung!		kein Tunnel KWS

## Beitrag

## Positiv Negativ

Dieser Kompromiss ist nicht sinnvoll, da es sich um größtenteils Flickschusterei handelt. Kaum Vorteile zu A, B oder C, dafür aber höhere Kosten bei großen Eingriffen und Lärmzunahme		kein Tunnel KWS, höhere Kosten
Wenn die Stadt Geld hätte, wäre ein Tunnel toll. Haben wir nicht, also kein Tunnel		Kosten
Für den kurzen teil, lohnt der tunnel nicht		Kosten
Keine Verbesserung im Bereich Kaiserswerther Straße, Fällung von Bäumen muss so weit wie möglich verhindert werden. Staugefahr für den Individualverkehr als auch für den Stadtbahnverkehr zu hoch. Nachträgliche Verlagerung der Haltestelle Reeser Platz (nach Unterirdisch) fraglich.		kein Tunnel KWS, höhere Kosten
Zu klein gehalten der Streckenverlauf		kein Tunnel KWS, höhere Kosten
Die Einfahrt Tor 1 der Messe sowie die Strasseneinmündung Rotterdamer Strasse in die Stockumer Kirchstrasse muss Kreuzungsfrei ausgelegt werden. Dieses setzt die Tieferlegung der Teilstrecke Messe-Nord/Arena bis Messe-Eingang Süd		Kreuzung Messelogistik
Diese Variante halte ich für NICHT zielführend. Siehe hierzu meine Begründung in der Kommentierung zu den Varianten D2, E und F.		x
Entfall der Straßenbäume entlang der KWS und und Rotterdamer Str., durch die Errichtung der U80 oberirdisch können hier keine Ersatzbaumpflanzungen in der Straße erfolgen. Teilw. in Tunnellage keine Baumverluste. Verlust von Park- und Erholungsflächen, es werden Grünflächen versiegelt. Vorhaben widerspricht der Klimawandel-Anpassung.		kein Tunnel KWS, Eingriff Nordpark, Klimaresilienz
Besser als die komplette oberirdische Trasse, da so keine Kreuzung mit dem Straßenverkehr zum abbiegen richtung Messe Süd besteht. Somit kommt es nicht zu Wartezeiten, was gerade bei enger Taktung bei Veranstaltungen wichtig ist. Würde die Kreuzung auf Straßenniveau stattfinden kann es zu einem Rückstau aller Linien dort kommen (U78/79/80) und so der Zulauf zur Messe/ Arena schwierig werden.	x	
Die Variante D.1 schafft kleine Fahrtzeitvorteile gegenüber den Varianten A, B und C. Für einen schnelleren und störungsfreieren Abzweig am Reeser Platz müssen jedoch ausgerechnet die am wenigsten frequentierte Haltestelle als U-Bahnhof ausgebaut sowie zwei zusätzliche Rampenbauwerke gebaut werden. Die zu den Varianten A, B und C genannten Nachteile, vor allen Dingen auf der Kaiserswerther Straße, bleiben jedoch alle unverändert. Daher halte ich die Variante D.1 auch für nicht zielführend.		kein Tunnel KWS
Wichtiger als der Teiltunnel am Reeserplatz zur Querung Richtung Rhein ist die Untertunnelung der Kaiserswerther Straße.		kein Tunnel KWS
Kurzer Tunnel ist viel zu teuer.		kein Tunnel KWS, Kosten
Rund um den Nordpark sicher gut durchdacht. Es fehlt aber die Beschleunigung auf der Kaiserswerther Str und Kennedydamm. Das wäre das Maximum		kein Tunnel KWS, Kosten, Kreuzung Kennedydamm
Das ist doch lächerlich für so ein kleines Stück ein U-Bahn Tunnel zu bauen. Und auch hier finde ich das es zu nah oberirdisch am Nordpark vorbei führt. Und dann sollen auch noch mehr Bäume gefällt werden? Ich finde das ist der falsche Weg.		kein Tunnel KWS

# Variante D.1 Umspannwerk

## Beitrag

<p>Auch diese Alternative ist für mich absolut nicht vorstellbar. Wieso sollte man eine bereits bestehende Haltestelle unterirdisch verlagern, um einen kleinen Abschnitt unterirdisch zu fahren bis Messe-Süd, um dann direkt wieder oberirdisch zu werden. Vermutlich greift diese Option, die Problematik auf, dass eine Straßenbahnlinie vom Aquazoo durch die Engländerwiese ein großes Problem für die restliche Verkehrsführung darstellen würde. Dennoch halte ich diese Lösung für sinnlos und auch wieder nicht nachhaltig. Besonders hier ist die Frage, was mit den denkmalgeschützten Pflastersteinen am Reeser-Platz geschehen soll. Ein weiterer sehr wichtiger Punkt ist die Tatsache, dass die Haltestelle von den Schülerinnen und Schülern des Georg-Büchner-Gymnasiums genutzt wird und ein unterirdischer Bahnsteig aufgrund der geringeren Sichtbarkeit, mehr Gelegenheit für Gewaltdelikte unter den Schülerinnen und Schülern erlauben würde. Ansonsten sind ist auch hier die Kritik dieselbe, wie bei den anderen Alternativen. Positiv: Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz. Negativ: Fällen der Bäume auf der Kaiserswertherstr. und Rotterdamerstr. ist absolut problematisch! Die Stadt sollte grüner werden, da ist dieses Vorgehen absolut nicht nachhaltig und kontraproduktiv. Außerdem ist das Straßennetz ab Reeser-Platz bis zur Messe meiner Meinung schon optimal, da macht es keinen Sinn die Streckenführung neu zu konzipieren. Auch hier nicht nachhaltig und Verschwendung von Ressourcen. In dem Zusammenhang ist auch fragwürdig, was mit dem Pflastersteinen geschieht, die zwischen Reeser-Platz und Freiligrathplatz verlaufen und denkmalgeschützt (!) sind. Auch ist es für mich nicht zu begreifen, wieso eine extra Straßenbahnlinie bis zur Messe erfolgen muss, die mit 10 Minuten Gehzeit problemlos von der Haltestelle Messe Ost zu erreichen ist. Hier wäre es deutlich sinnvoller die Fußgängerwege auszubauen und für einen vernünftigen Radweg zu sorgen. Dass die Bahn (ich vermute mal die U81) oberirdisch bis zum Flughafen über Messe-Süd fahren soll, halte ich auch für problematisch. Das Stadtbild am Rhein würde dadurch zerstört werden. Stattdessen sollte die U81 von der jetzigen Haltestelle Messe-Ost oder alternativ vom Freiligrathplatz zum Flughafen fahren. Das würde zwar den Komfort der Messегäste einschränken, was meiner Meinung nach aber absolut vertretbar ist, wenn dadurch das Stadtbild für die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger erhalten bleibt. Fazit: Die Barrierefreiheit zwischen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz ist absolut sinnvoll und längst überfällig. Den Rest der Planung und der eigentliche Fokus der Planung (Straßennetz zur Messe) halte ich für absolute Ressourcenverschwendung, nicht nachhaltig und unüberlegt. Für mich wäre ein möglicher Kompromiss, dass die Verbindung zwischen Messe-Süd und Aquazoo wegfällt (Messегäste könnten hier stattdessen einen entspannten Spaziergang durch unseren schönen Nordpark unternehmen) und hier eher in einen Ausbau des Fuß- sowie Radwegs investiert werden sollte. Stattdessen sollte die U80 über den Freiligrath-Platz führen mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fahren und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd haben. Personen die nicht gut zu Fuß sind könnten alternativ diese Strecke wählen, um die Haltestelle Messe-Süd zu erreichen.</p>	<p>Bäume, Kriminalität, Rheinpromenade</p>
<p>Bei dieser Variante wird der Grundwasserspiegel abgesenkt, was bedeutet, dass die Bäume im Umfeld absterben, zusätzlich zu denen, die gefällt werden sollen. Die Grundwasserströmung wird negativ verändert. Bei dieser Variante, die unterirdisch in direkter Nähe des Rheins verläuft, kann dann zukünftig bei Starkregenereignissen das Wasser nicht versickern, was zur Folge haben wird, dass die Keller in den umliegenden Häusern volllaufen werden. Neben den Negativpunkten, die Sie oben bereits ansprechen, gelten alle meine Bedenken aus der vorherigen Variante bezüglich Naherholung, Wegfall von Bäumen und Grün, Zerstörung der Natur, Ensembleschutz, Lärm etc. Eine Untertunnelung der denkmalgeschützten Golzheimer Siedlung entspricht der gleichen Schutzbedürftigkeit, wie sie beim Golzheimer Platz besteht und ist daher ebenfalls ein NO GO.</p>	<p>Bäume, Grundwasser, Denkmalschutz, Untertunnelung Weiße Siedlung</p>
<p>Teurer Tunnel. Eingriffe ins Stadtgrün. Teuer und sinnfrei</p>	<p>kein Tunnel KWS, Kosten, Eingriff Nordpark</p>
<p>Die Messe Süd Erweiterung bietet generell keine positiven Effekte für den Alltag der Anwohner. Es werden keine nennenswerten neuen Wohngebiete angeschlossen. Auch für Messebesucher bringt es nur minimale Vorteile. Die größte positive Auswirkung hätte ein Tunnel unter der Kreuzung Kennedydamm und Uerdinger Str um die Fahrzeit zu verkürzen. Insgesamt sollte aber besser an anderer Stelle investiert werden.</p>	<p>kein Tunnel KWS, Kosten</p>

## Positiv Negativ

## Beitrag

<p>Zusätzlich zu den angegebenen Punkten: Während großen Veranstaltungen werden nicht hinreichend mehr Kapazitäten auf der Strecke möglich sein, da alle Linien in Zukunft trotzdem mindestens bis zum Reeser Platz auf dem gleichen Streckenabschnitt fahren. Der Fahrgaststrom am Messegelände kann durch eine bessere Koordinierung des bestehenden Busshuttles mit den bereits bestehenden Anknüpfungen zur Stadtbahn deutlich frequenter, flexibler und erheblich günstiger erfolgen als ein neuer Streckenabschnitt für die Stadtbahn. Eine alleinstehende Tunnelstation am Reeser Platz hat verkehrstechnisch kaum einen Mehrwert und erhöht nur unnötig die Baukosten. Anstatt einer Messeumfahrung, die entweder zu langsam oder zu teuer ist und dabei nicht einmal hinreichend mehr Kapazitäten aufnehmen kann, würde ich eher vorschlagen, bei den Planungen zum zweiten Bauabschnitt der U81 am Anschluss in Lörick neben einem Abzweig nach Krefeld auch eine Verbindung in Richtung Oberkassel/Innenstadt einzubinden, damit mehr Kapazitäten zwischen Arena/Messe und der Innenstadt erzeugt werden. Zudem brauchen dann auch die Bürger aus Ober- bzw. Niederkassel und dem südlichen Teil von Lörick nicht mehr in der Innenstadt, an der Theodor-Heuss-Brücke oder an der Station Lörick umzusteigen, die dort in die bereits vollen Züge steigen und den Betriebsablauf stören würden.</p>	<p>kein Tunnel KWS, höhere Kosten</p>
<p>besser als A-C, aber auf der Kaiserswerther Straße muss es unbedingt unterirdisch gehen, sonst ist das nur eine halbherzige Lösung</p>	<p>kein Tunnel KWS</p>
<p>Das verträgt unsere Infrastruktur doch gar nicht.</p>	<p>X</p>
<p>ich würde wegen des geringen Mehrwertes der Tunnellösung anstelle der deutlich günstigeren oberirdischen Führung davon absehen</p>	<p>Kosten</p>
<p>Ich verstehe, dass ein Teiltunnel günstiger ist als ein Kompletttunnel, aber gerade der Kreuzungsbereich am Fuß der Theodor-Heuss-Brücke wird verschlechtert. Der Konflikt mit der Messelogistik bleibt.</p>	<p>kein Tunnel KWS, Kosten, Kreuzung Messe Logistik</p>
<p>Variante D.1 - Teiltunnel Umspannwerk Auch wenn es sich bei dieser Variante auch um die erste vorgestellte Lösung handelt, die zumindest ein Teil der Baulichkeit unter der Erde platziert, so ist auch diese Variante, trotz höherer Kosten, wohl kaum dazu in der Lage auch nur ansatzweise eine realisierbare Lösung zu präsentieren. Neben der immer noch notwendigen Fällung von Bäumen auf der Kaiserswerther Strasse ist nicht nur über Jahre hinweg mit erheblichem Baulärm zu rechnen, sondern es muss auch noch mit Erschütterungen in der weißen Siedlung gerechnet werden. Wer will eigentlich eine Untertunnelung der weißen Siedlung? Die betroffenen Bürger sind es jedenfalls nicht. Hätte man mehr Bürger aus dem direkten Umfeld der weißen Siedlung eingebunden, wären solche Vorschläge erst garnicht entstanden.</p>	<p>Bäume, Untertunnelung Weiße Siedlung, höhere Kosten</p>
<p>keine Baumfällung!</p>	<p>Bäume</p>
<p>Hoher Aufwand für Flickwerk. Die Baukosten mögen absolut betrachtet niedrig sein, die Nachteile relativieren dies aber (wenig nachhaltig, geringerer verkehrlicher Nutzen, geringe Ästhetik). Oberirdischer Stadtbahnverkehr auf der Kaiserswerther Str. funktioniert schon heute nur eingeschränkt und ist nicht barrierefrei.</p>	<p>kein Tunnel KWS, höhere Kosten</p>
<p>Zu geringer nutzen vs. Hoher Aufwand, Baukosten! Nutzen ausschließlich für Messe sehr fragwürdig. Bus Variante würde auch genügen. Vorteil: nur temporäre Belastung, E-Busse wegen Emission und Lärm wünschenswert!</p>	<p>kein Tunnel KWS, höhere Kosten</p>
<p>Wieder Unsinn. Der vorhandene Tunnel muss bis zum Reeser Platz verlängert werden. Die südliche Messeanbindung ist im Vergleich dazu zweitrangig.</p>	<p>kein Tunnel KWS</p>
<p>Das bißchen Tunnel bringt es nicht.</p>	<p>kein Tunnel KWS</p>
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm der U-Bahn auf der Kaiserswerther Straße hat in den letzten Jahren zugenommen. Kürzlich habe ich eine Lärmmessung (Tadeto Digital Sound Level Meter TE017) auf der Höhe Kaiserswertherstr. 192 vorgenommen und Spitzenwerte um die 88 dBA gemessen. Der Einsatz zusätzlicher und/oder längerer Züge bzw. U-Bahnen verschärfen das Problem. Insofern sollte ein maximaler unterirdischer Ausbau der U-Bahn erfolgen. Ausserdem wird die An- und Abfahrt zur Messe attraktiver, störungsfreier und schneller.</p>	<p>kein Tunnel KWS</p>
<p>Der alte Baumbestand an der Kaiserswerther Straße insbesondere um den Golzheimer Platz bildet mit den dort unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden eine Einheit, die durch umfassendes Baumfällen und Schaffung von oberirdischen Bahnsteigen nicht gestört werden darf.</p>	<p>kein Tunnel KWS, Bäume, Denkmalschutz</p>
<p>Lärm KWS besteht bei der Lösung weiterhin neben den nachteilen durch Fällung der Bäume</p>	<p>Lärm, Bäume</p>

## Positiv Negativ

# Variante D.1 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Barrierefreiheit ist ein Minimum, welches schnellstmöglich umgesetzt werden sollte. Die Haltestellen vom Kennedydamm bis Theodor-Heuss-Brücke sind aktuell für Ältere, Behinderte, Kinderwagen eine Zumutung bei den hohen Einstiegen		Tunnel KWS
Viel Geld für Nichts. Eine solche Tunnellösung erhöht die Kosten, ergibt aber keinen wirklichen Sinn. Die U80 hat immer noch reichlich Konflikte mit dem Individualverkehr.		Kosten
Die umfassende Fällung von Bäumen auf der Kaiserswerther Straße sollte vermieden werden. Die Messe ist bereits gut an den ÖPNV angebunden, eine höhere Taktung auf der Linie 78 (&79) und längere Wagen halte ich für sinnvoller. Die Herstellung von zusätzlichen Schienen entlang des Rheins und auf der Stockumer Kirchstraße ist auf Grund des Aufwandes und der späteren Lärmbelastung unverhältnismäßig im Vergleich dazu, dass hier nur eine Haltestelle zusätzlich entstehen würde (die nicht dringend benötigt wird). Insbesondere die Herstellung eines kurzen Tunnels halte ich für unverhältnismäßig.		Bäume, Rheinpromenade, Lärm
U 78 und U 79 im 10-Minutentakt plus U80 und E-Wagen ist die oberirdische Streckenführung zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke zu störanfällig.		x
Lärmbelastung		Lärm
Unmöglich Bäume zu fällen und in Denkmalgeschützte weiße Siedlung einzudringen. Außerdem ist alles Wasserschutzgebiet + Naherholungsgebiet. Was soll eine Bahn auf der Rotterdamerstrasse? Dort ist eine flexible, 4 sperrige Strasse eingerichtet. Bau eines Tunnel geht auf Kosten des Grundwassers und der gesamten Bausubstanz. Fazit: völlig absurde Lösung Viel zu teuer. Zu viel Aufwand für eine neue Haltestelle, die die Messe nicht benötigt. Eigentlich niemand!		Bäume, Wasser, Verkehr
es ist unnötig noch ein tunnel abschnai zu bauen .		x
Grundsätzlich gilt die Fragestellung des zusätzlichen Bedarfes für einen Halt "Messe Süd", wenn es schon Messe Nord gibt sowie einen akzeptablen Fußweg von den bestehenden Linie. Diese Variante besitzt katastrophale Auswirkungen auf die Naherholungsgebiete und gefährdet bestehende, hochwertige Bausubstanz. Durch eine mögliche Untertunnelung ist die Gefährdung an Gebäuden von historischer Bedeutung nicht auszuschließen. Kosten / Nutzen Überlegungen wären hier nochmals zu prüfen. Auch die zusätzlichen Lärmbelastung sind nicht zu verachten; ebenso wie Bäumfällungen. Letzteres ist aus historischen und Klimaschutzgründen schwer zu bestehen.		Nordpark, Lärm, Bäume, Erschütterung
Nicht sinnvoll, da die zu erwartenden Kosten nicht im Verhältnis zum nutzen stehen.		Kosten
Diese Variante ist nicht für eine Straßenbahnlinie geeignet. Hier wird stark in die Engländewiese eingegriffen. Zu viele Bäume würden gefällt werden, die unsere Natur braucht. Die Engländewiese gehört den Menschen, die diese Wiese für Sport und Spiel brauchen. Bereits durch das Umspannwerk sind wichtige Bäume gefällt worden. Das reicht! Entlang der Kaiserswerther Straße muss kein Baum entfernt werden, wenn man die Autos über die Danziger Straße und die Cecilienallee geführt werden.		Nordpark, Bäume
Wirkt jetzt sehr ambitioniert, aber dann doch gänzlich abwegig, was soll ein bisschen Tunnel ?		x
Kurztunnel ? Dies zerschneidet den Stadtteil Golzheim bedingt durch die Rampen zu sehr .Hohe Lärmbelästing durch ein- und ausfahrende Bahnen. Lärmbelästigung bei den Erholungssuchenden und der Siedlung. Die Haltestelle Nordpark sollte entfallen (Neubau Hochbahnsteige).		Lärm, Nordpark
Besser als Varianten A,B,C, aber immer noch nicht gut. Eingriff in die Natur nicht gut, Konflikt mit anderen Fahrzeugen oder der Logistik immer schlecht.		Kreuzung Messelogistik, Verkehr
Variante D1 ist nicht zielführend. Ein Mini-Stück untertunneln für „schnellere Fahrt“ mit den Risiken von Erschütterungen in der „Weißen Siedlung“ steht in keinem vernünftigen Kosten-/Nutzenverhältnis. Außerdem wird damit wieder unnötig in die Aufenthaltsqualität von Engländewiese und damit Nordpark als Ganzes eingegriffen. Wenn untertunneln, dann zwischen Kennedydamm und Reeser Platz. Das ist die wichtigste Route und dort ist auch der größte Effekt; für Geschwindigkeit der Bahn, Entlastung der Kaiserswerther Str. und Ruhe für die Anwohner (ähnlich D2, aber nur bis Reeser Platz). Dann oberirdisch weiterführen wie bisher und über die Stokumer Kirchstraße führen.		x

## Beitrag

## Positiv Negativ

Geht garnicht, durch den Nordpark! Und zu viel Zerstörungsgefahr der anliegenden Häuser durch Tunnelbau.		Nordpark, Erschütterung
Weiterhin Querung B1 oberirdisch, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten, spricht gegen schnellen ÖPNV. Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe sonder auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.) Vermeintliche geringere CO2-Emissionen müssen im realistischen Verhältnis zu erwartenden Staus betrachtet werden. Erst ab 2035 dürfen neu nur noch E-Modelle an den Markt gebracht werden. Verbrenner dürfen danach aktuell noch gebraucht gekauft bzw. betrieben werden. Eingriff in den Nordpark mit Versiegelung von Grünflächen und Verkleinerung dieser. Allerdings etwas geringer als in vorheriger Variante		Verkehr
Die Kaiserswerther Straße muss für den Verkehr aus dem Düsseldorfer Norden offen bleibe. Der Straßenraum darf nicht verengt werden. Jeglicher Verkehr muss unter die Erde		Verkehr
Die Verkehrs- und Lärm-Probleme im Bereich Kennedydamm / Kaiserswerther Straße würden dadurch nicht behoben.		Verkehr, Lärm, Kreuzung Kennedydamm
Abzulehnen- alle Beeinträchtigungen an der Rheinpromenade/Nordpark/ angrenzender Wohnsiedlungen sind nicht hinnehmbar		Rheinpromenade, Nordpark, Lärm, Verkehr
- unnötige zusätzliche Belastung der angespannten Stadtkasse ohne zusätzlichen Nutzen. - Verschlechterung der Wohnqualität an der derzeit ruhigen / leisen Grünwaldstrasse - Zerstörung des Erholungswertes der Rheinpromenade an der Rotterdamer Strasse - Störung / Verletzung des unter Ddenkmalgeschutz stehenden Areals Nordpark / Engländewiese - zusätzliche Behinderung des auch mit einer U80 nicht verschwindenden Verkehrs auf der Rotterdamer Strasse bei Messen oder Grossveranstaltungen im Stadion -Erwartbaren Nachteilen / Folgeschäden an der teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bebauung im gesamten Umkreis der Tunnellung. - Sicherungsgutachten sind den betroffenen Anrainern vor Beginn der Baumassnahme dringend zu empfehlen, um spätere Ansprüche geltend machen zu können.		Kosten, Lärm, Stadtbild, Rheinpromenade, Nordpark, Verkehr
Variante D.1 lehne ich ab und würde Klage einreichen!		x
Genauso schlecht wie C - abzulehnen und noch teurer - Zudem gesteigerte Grundwasser Problematik für die Anwohner! Alles alte Häuser mit eh schon feuchten Kellern - die haben damals keine entsprechende Abdichtung verbaut!!! Positiv: ? Nichts - variante ist abzulehnen Negativ: - Starke Beeinträchtigung der Freizeitwerte am Rhein - hier fahren täglich viele Radfahrer und Kinder am Rhein entlang - Zu wenig Platz, Konflikt mit Messeverkehr - Zerteilt ein Denkmalgebiet ein - mit doppelter Lärmbelästigung - Teilt die Engländewiese die gerade als Sportstätte wichtig ist ab - Hohe Lärmbelästigung für Anwohner - Belastung für die Denkmal Immobilien - man darf den Bewohnern nicht einseitig hohe Auflagen für Umbauten/ Sanierung machen und dann als Stadt den Denkmalwert selbst so beeinträchtigen! - Diese Variante ist schon früher gescheitert u.a. am Einspruch der Bürger und Anwaltlich von unserem ehemaligem Oberbürgermeister Erwin selbst abgelehnt! - Lange und Umwegreiche Anfahrt ohne Mehrwert - Teurer als die Variante A ohne Mehrwert		Kosten, Wasser, Rheinpromenade, Lärm, Nordpark
Darf man an der Oberfläche mit 4 Wagenzügen fahren? Wie soll dann eine Kapazitätssteigerung erfolgen? Gab es nicht in der Vergangenheit 80er Jahre schon mal Unfälle in der Kaiserswerther Straße wegen Borden am Gleis? Wofür gibt es die Haltestelle Mörikestraße noch? Hier steigt doch kaum jemand ein und aus. Hier sind die Probleme der Kaiserswerther Straße doch nicht vollständig beseitigt. Somit bleibt die Kaiserswerther Straße bzw. Kreuzung Kennedydamm das Nadelöhr		Kreuzung Kennedydamm
Ablehnung		x
Sehr teuer Lange neue Trassenführung Sehr lange Bauzeit -Naturraum Nordpark und Engländewiese wird zerstört. -Parkbesucher haben keine Möglichkeit mehr sich zu erholen, wenn Baulärm 15Jahre andauert. - Zersiedelung der Innenstadt führt zum Anstieg der Temperatur im Sommer. -Bäume müssen geschützt werden.		Bäume, Nordpark
Wird zu teuer, da sehr aufwändig! Kosten/Nutzen mehr als fragwürdig!		Kosten

# Variante D.1 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

-sehr teuer - viel zu lange Bauzeit - immens lange neue Trasse muss gebaut werden. -schwerer Eingriff in Flora und Fauna -alter Baumbestand wird gefällt -schwere zusätzliche Lärmbelastung durch die vom Flugverkehr schon sehr belastete Gegend. -sehr hohe Lärmbelastung für Anwohner und Parkbesucher, die Ruhe suchen. -starke Zersiedelung des Gebiets in und um Düsseldorf. -starke Überhitzung im Sommer -mehr Grünflächen werden benötigt. -Kaiserswerther Straße ist Hauptdurchfahrtsstraße in die Innenstadt. -Parkplatz und Stellplätze werden dringend benötigt auf der Kaiserswerther Straße. Wichtig als Park und Ride Parkplätze, um den Verkehr in die Stadt zu begrenzen und Staus zu vermeiden. -Fahrradverkehr nicht mehr möglich, auf der rechten Seite der Kaiserswerther Straße. -Engländerwiese dient als Sportstätte für Menschen aus ganz NRW. -Stadt Düsseldorf verliert an Attraktivität, da Rheinufer für alle Anwohner notwendig sind um sich an dieser Wasserstraße zu erfreuen. -Engländerwiese wichtiger Rückzugsraum für Jung und Alt aus ganz NRW. -friedliches Miteinander und kultureller Austausch findet hier statt.		Kosten, Baudauer, Nordpark, Bäume
Indiskutabel!		x
Tunnel sind zu teuer. Wir haben ganz andere Probleme. Lieber in Schulen/Bildung und Integration investieren.		Kosten
Eine kostenspielige Variante, die man sich in heutiger Zeit nicht mehr erlauben sollte! Ansonsten gleiche Kritik wie an den vorherigen Varianten!		Kosten
Trotz Tunnel-Teillösung eine zu starke Beeinträchtigung - bedenkt man den Nutzen nur einer neuen Haltestelle an der Messe Süd. Ist eine zusätzliche Haltestelle überhaupt erforderlich frage ich mich? Oder gibt es keine Möglichkeit einfach die Strecke von der Haltestelle Messe Nord zu verlängern?		x
Bei dieser Variante würden die wenigsten Anwohner gestört	Lärm	
Die Kaiserswerther Straße sollte entlastet werden. Eingriffe in die Ruhe des Nordparks sind zu unterlassen.		Nordpark, Tunnel KWS
Abgelehnt Unwirtschaftlich, unverhältnismäßig, rechtswidrig, Natur- und Landschaftsschutz, Denkmalschutz, Lärmschutz, Wasserhaltung		kosten, Nordpark, lärm, Wasser
Ich lehne diese Variante ab (s. die Ausführungen zu Variante A)		x
Nicht akzeptabel. Für die Bewohner der Grünwaldstraße und den Nordpark / Engländerwiese eine Katastrophe. Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Weißen Siedlung.		Nordpark, Erschütterung
Ablehnung, weil Natur schädlich für den Nordpark		Nordpark
Ablehnung		x
Eine Verbesserung zu Plan C, aber noch nicht ausreichend. Weiterhin wird das Erholungsgebiet Nordpark, Rheinufer, Engländerwiese extrem stark beeinträchtigt.		Rheinpromenade, Nordpark
Nicht akzeptabel, rechtswidrig, unverhältnismäßig (Kosten, Emission) Untertunnelung eines Teils der weissen Siedlung wird sicherlich rechtliche Schritte der Hauseigentümer der betroffenen Grundstücke nach sich ziehen, Wertminderung der Grundstücke, Lärm, Gebäudeschäden, Hohe Ersatzansprüche!		Lärm, Erschütterung, kosten
Warum muss die Streckenführung unter einer Wohnbebauung erfolgen? Wir befürchten Erschütterungen unter unserem Haus. Lärmbelästigung. Wertminderung für unser Grundstück.		Erschütterungen, Lärm
Nicht akzeptabel, Gründe siehe Variante B		x
Ungünstig da keine Entlastung für die Kaiserswerther Straße bis zu Theodor-Heuss-Brücke zu teuer		Tunnel KWS Kosten
Auch diese Variante lehne ich ab, weil sie an der kaiserswerther Schaar Straße und an der dort bestehenden Allee große Schäden anrichten wird.		Bäume

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ich lehne diese Variante ab; von allen Varianten ist sie die schlechteste. Der Eingriff in den Nordpark/Engländerwiese ist absolut inakzeptabel.		Nordpark
Ich bin gegen die hier dargestellten Pläne der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Ausbau der Stadtbahnstrecke vom Kennedydamm über Messe Süd bis zum U-Bahnhof MERKUR SPIEL-ARENA/ Messe Nord für die neue Stadtbahn U80, weil dabei das Naherholungsgebiet an der Rotterdamer str. in Golzheim betroffen wäre und etliche alte Bäume fallen müssten. Das widerspricht komplett dem Ziel, dass Düsseldorf Klimahauptstadt werden möchte. Es gibt Alternativen und bereits bestehende Verbindungen, die solch eine Maßnahme in Frage stellen.		Bäume
Einzigste Variante Grünwalder. Ich lebe hier seit 42 Jahren und ich bin 42. Eine Bahn auf der Stockumer wäre für die Anlieger und Anwohner schlichtweg eine Katastrophe und Belästigung.		Lärm
Es gelten für den oberirdischen Trassenverlauf die Ausführungen zu C. Es würde bei der Teiltunnelung Privateigentum „unterfahren“ mit den aus vielen Städten bekannten Beeinträchtigungen an den bestehenden Gebäuden. Es würde sowohl zu physischen Schäden an der Bausubstanz kommen als auch zu permanenten Erschütterungen beim Unterfahren im laufenden Betrieb. Dies ist für die Betroffenen unzumutbar und gilt umso mehr, als jahrzehntelang jede bauliche Maßnahme in der „Weißen Siedlung“ unter Hinweis auf den Denkmalschutz äußerst restriktiv beurteilt bzw. untersagt wurde. Mit anderen Worten: Der bestehende Denkmalschutz würde „mit Füßen getreten“. Die Anwohner werden sich daher mit allen – auch juristischen – Mitteln gegen jedweden Eingriff in den Gebietsbereich der „Weißen Siedlung“ wehren, was zu langjährigen Rechtsstreitigkeiten führen würde. Dies könnte allenfalls durch eine vollständige Streckenführung im „öffentlichen Raum“ vermieden werden, der bei einer Tunnelung weiter nördlich – etwa unter den Flüchtlingsheimen oder dem Parkplatz vor dem Aquazoo – reichlich vorhanden ist.		Erschütterung
Definitiv abzulehnen! Lärm und Erschütterungen unter den Wohnhäusern Weiße Siedlung in Bau- und Nutzphase. Jahrelange Klageverfahren mit den Anwohnern, die bereits Jahrzehnte lang hohe bauliche Auflagen der Stadt befolgen müssen, sind absehbar. Der Eingriff in die Siedlung und die lange Streckenführung für eine Haltestelle mehr sind nicht verhältnismäßig.		Lärm, Erschütterung
Bei dieser Variante würde, die unter Denkmalschutz stehende „Weiße Siedlung“ untertunnelt. An den bestehenden Gebäuden sind Schäden zu erwarten. Allein aus diesem Grund ist diese Variante abzulehnen. Hinzukommt die signifikante Beeinträchtigung der Bewohner im laufenden Betrieb durch die Erschütterungen der Bahnen. All dies könnte durch eine Streckenführung im öffentlichen Raum (z.B. Nordpark) vermieden werden. Daher lehne ich diese Variante gänzlich ab.		Erschütterung
Ineffektivste Variante hinsichtlich Streckenverlauf und Kosten/Nutzen. Wieso viele neue Meter Gleise, wenn man die bestehende Strecke bis Stockumer Kirchstrasse mitnutzen könnte? Warum schlägt man nicht eine Untertunnelung der Abbiegung in die Stockumer Kirchstrasse vor, die im öffentlichen Raum bzw. unter Restaurants und Gewerbe (Kastanie, Toxotis) anstelle von Wohnhäusern (Weiße Siedlung) stattfinden könnte?		Kosten
Der Vorschlag wird abgelehnt, da hierdurch die Häuser der denkmalgeschützten weißen Siedlung Bauschäden erleiden werden. Die Bausubstanz der denkmalgeschützten Häuser entspricht nicht den heutigen Baustandarts. Permanente Erschütterungen durch das Unterfahren der Gebäude sind daher vorprogrammiert. Klagewellen der Betroffenen werden folgen, was sicherlich sowohl Bauverzögerungen als auch erhebliche zusätzliche Kosten verursachen wird.		Erschütterung
Kein Mehrwert gegenüber Variante A		x
Variante D. 1 ist nicht realisierbar. Hier kommt auch noch die Untertunnelung der Weißen Siedlung noch hinzu. Absolut undenkbar!! Meine Frage hierzu ist: Was macht eigentlich der Wasserdruck mit einer Tunnelösung in Rheinnähe? Um den Tunnel auf dem tiefen Niveau zu halten sind m. E. zusätzliche erhebliche statische und finanzielle Maßnahmen notwendig. Wurde das berücksichtigt?		Erschütterung, Wasser
Halte ich nicht für sinnvoll!!!		x
siehe Kommentar zur Variante D.2. Da die Engländer Wiese nicht mehr als solches existieren werden ist diese Variante abzulehnen. In unserer Zeit des Klimawandels und der damit verbundenen häufigeren Tropennächten (mittlerweile haben wir schon Sommertemperaturen im Oktober) sind alle Baumfällungen zu vermeiden. Überigens auch in der Kaiserswerther Straße.		Nordpark, Bäume
Eine Schande für den Park/bzw. die Engländerwiese! Geradezu lächerlich wie man mit der Natur und den Grünflächen unserer Stadt umgeht.		Nordpark
Ablehnung, unverhältnismäßig, viel zu teuer und extrem Risikobehaftet für die weisse Siedlung		Kosten, Erschütterung

# Variante D.1 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

schlechtere Alternative zu Variante D.2		x
Unabhängig von der konkreten Streckenführung stelle ich sehr infrage, ob dieses Projekt wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll ist. Da die Messe nur zu bestimmten Gelegenheiten angefahren wird, ist dieses nicht ein täglicher Massenbetrieb, bei dem die Schadstoffemissionen durch Umstieg vom Auto auf die Bahn deutlich reduzieren würde. Insofern bin ich sehr skeptisch, ob die pauschal behaupteten Emissionseinsparungen defacto stattfinden. Mein erstes Anliegen ist, ein differenziertes Umweltgutachten zur Emissionswirkung des Projektes durchzuführen unter Beachtung der Emissionen, die bei der Durchführung der Maßnahmen (Tunnelbau, Bäume fällen, Zementverbrauch etc.) entstehen würden. Zum anderen bitte ich um Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsstudie, inwieweit der investierte Betrag bei den verschiedenen Alternativen im Rahmen einer Investitionsrechnung zu einer positiven Rendite führen würde und welche Höhe dieser hätte. Ich bin auch hier sehr skeptisch, dass es eine positive Rendite geben wird. Meine Bitte ist also eine zweifache: Durchführung einer detaillierten Umwelt- und Emissionsanalyse sowie eine Rentabilitätsrechnung für dieses Projekt in den verschiedenen Alternativen.		x
Abgelehnt.		x
Außer wesentlich höheren Kosten bringt diese Lösung auch keinen Mehrwert.		Kosten
Diese Variante kombiniert unterirdische und oberirdische Abschnitte, was eine interessante Balance darstellt. Der unterirdische Abschnitt zur Haltestelle Reeser Platz könnte den Verkehrsfluss verbessern.	Verkehr	
Variante D1 ist inakzeptabel und nicht nachvollziehbar. Die Rheinfront darf nicht derart ruiniert werden, der Nordpark schon gar nicht! Engländerrwiese und Nordpark bilden eine Einheit und können nicht getrennt betrachtet werden! Alle 7 vorgestellten Alternativen der Stadt dienen hauptsächlich der Erschließung des Südeingangs der Messe. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Es gibt unzählige Messegelände auf der ganzen Welt, die mit einem einzigen Anschluss einer U-Bahn / Straßenbahn auskommen, wie Leipzig, Hannover, Hamburg, Singapur, Tokio uvm. Alle werden nicht aufwendig umfahren. Das sollte für Düsseldorf ebenfalls ausreichen und die Stadt könnte sich diesen hohen Aufwand sparen!		Rheinpromenade, Nordpark
Nein Kosten!! Die Baustelle würde Jahre dauern und Messebesucher beeinträchtigen		x
Für eine einzige neue Haltestelle stehen die Eingriffe in die Wohnbebauung, die eine unterirdische Variante so nah am Rhein mit sich bringen außer jedem Verhältnis.		x
Wenn schon Tunnel, dann vom Kennedydamm aus. Alles andere ist m.E. Flickwerk. Wenn kein Tunnel Kaiserswerther Str., bekommt die Strassenbahn ein abgeteiltes Gleisbett, das wegen Hochbahnsteigen sehr breit sein wird. Was ist mit dem fließenden Verkehr, wenn z.B. Paket- oder Getränkelieferungen, etc. stattfinden?		Tunnel KWS
Ziele werden nicht erreicht - Kapazitätserhöhung, Aufhebung Kreuzungskonflikt zur Erhöhung der Betreissicherheit, Lärmreduktion KWS, zusätzlich neue Lärmbelastung		Lärm, Verkehr
Halbe Sachen sind nicht gut.		x
Abgelehnt wegen Unverhältnismäßigkeit		x
Totaler Blödsinn! Wer schon einmal bei Großveranstaltungen vor Ort war, weiß dass alle Stassen von ankommenden bzw. abfließenden Autoverkehr komplett überlastet sind. Eine oberirdische Strassenbahn wird den Zustand nur verschlechtert. Die Bahn wird nur im Stau stehen. Was will man mit diesem Vorschlag erreichen? Der einzige Park im Norden der Stadt wird damit zerstört. Den Aquazoo kann man wie den Nordpark zumachen.		Verkehr, Nordpark
Variante D1: Evtl. Kompromisslösung, da Teiluntertunnelung; noch weniger Anwohner betroffen. Dennoch: Neuer Lärm nördl. weiße Siedlung; die Rotterdamer Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon stark befahren; Darüber hinaus müssten zu viele Bäume gefällt werden. Es käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn im Bereich des oberirdischen Schienenverlaufs.		Lärm
hier gilt sinngemäß gleiches, wie zur Variante Grünwaldstraße, nur dass hier weniger Lärm für die Grünwaldstraße entsteht. Dafür werden auf der Kaiserswerther Straße aber zusätzliche Bäume gefällt.		Bäume

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ein wichtiges Naherholungsgebiet, auch wichtige (Sport-) Begegnungsstätte für viele Düsseldorf wird stark beeinträchtigt!		Nordpark
Keine Option		x
Lärmbelastung der Weißen Siedlung deutlich geringer als bei Variante A da die Anwohner der Weißen Siedlung deutlich weiter entfernt wohnen als auf der bereits engen Stockumer Kirchstr.	Lärm	
Diese Variante ist abzulehnen. Sämtliche Baumfällungen sind in der Zeit des Klimawandels zu vermeiden. Außerdem gelten hier die gleichen Argumente wie für die Varianten B und C.		Bäume
Gegenüber der oberirdischen Variante ist kein Vorteil zu erkennen, Lärm und Erschütterung werden nicht vermieden (im Gegenteil), dagegen steigen die Kosten.		Lärm, Erschütterungen, Kosten
Nicht akzeptabel!! Eingriff in die Natur, Freizeitpark wird zerstört Eine Straßenbahn auf der Rotterdamerstr. unnötig. Wo bleibt dann die Anfahrt und Abfahrt bei Veranstaltungen der Arena? Jetzt schon Stau bei An- und Abreise bei diesen mehreren Fahrspuren. Wieder künstliche Stauentwicklung vorprogrammiert. Nicht alle Besucher kann man zur Teilnahme an ÖVP zwingen. Die Engländerrwiese kann man dann sofort in einen Parkplatz verwandeln. Was braucht der Bürger solle Flächen! Diese Bahnstrecke ist mehr als unnötig und wirft viele Fragen an mich als Bürger für unsere Verwaltung auf. Weiterer Kommentar erübrigt sich. Ein klares Nein zur geplanten Trasse.		Verkehr, Nordpark
das lehne ich ab		x
Die Variante lehne ich ab. Siehe Kommentar Variante D.2 In unserer Zeit des Klimawandels sind alle Baumfällungen zu vermeiden. Also auch in der Kaiserswerther Straße.		Bäume
Variante ungeeignet, siehe Argumente Variante C.		x
Die sich mit Variante C deckende gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe mit einer Trassenführung entlang des südlichen Bereichs der Engländerrwiese dürfte betriebliche Vorteile gegenüber Variante A bieten. Der Bau des kurzen Tunnels vermeidet die Nachteile bei einer oberirdischen Ausfädelung der U80 aus der Nordstrecke (U78/U79) zwischen den Haltestellen Reeser Platz und Nordpark/Aquazoo und der Notwendigkeit, den westlichen Teil der Kaiserswerther Straße zu kreuzen. Nicht erforderlich erscheint allerdings die Tieferlegung der Haltestelle Reeser Platz. Diese sollte oberirdisch beibehalten werden und der Tunnel sollte letztlich auf eine Unterfahrung des südwärts führenden Gleises der Nordstrecke und des westlichen Teils der Kaiserswerther Straße reduziert werden. Hierfür sollte eine Rampe nördlich der Haltestelle Reeser Platz angelegt werden. Diese Rampe könnte (dank Auslegung des Mittelteils der Kaiserswerther Straße für vier Gleise, die derzeit nur zur Hälfte von der Bahn belegt wird) zwischen das nordwärts und das südwärts führende Gleis der Nordstrecke gelegt werden, so dass die U80 kreuzungsfrei ausgefädelt werden könnte (so wie es mit der U81 nördlich des Freiligrathplatzes passieren wird). Bei der jetzt geplanten unterirdischen Ausfädelung müsste hingegen die U80 das südwärts führende Gleis von U78/U79 kreuzen, was betrieblich nachteilig ist. Der Vorteil eines kurzen Tunnels wäre es außerdem, dass für die „Achillesferse“ der Nordstrecke des Düsseldorfer Stadtbahnnetzes (den Abschnitt zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke) eine optimal erscheinende Lösung gefunden werden kann, indem der U-Bahntunnel vom Kennedydamm bis zur Theodor-Heuss-Brücke verlängert wird. Die Bahn sollte zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Reeser Platz wieder an die Oberfläche geführt werden. Dort beginnt auf der Kaiserswerther Straße zwischen Gerhard-Domagk-Straße und Reeser Straße die eigene Trasse für die Bahn und es ist an dieser Stelle (wo früher die Verzweigung von zwei auf vier Gleise lag) ausreichend Platz für den Bau einer Rampe vorhanden (einschließlich der Möglichkeit, die Rampenbaustelle während der Bauzeit zu umfahren). Mit dieser Lösung könnte die vorhandene Infrastruktur (eigene Trasse der Bahn ab Gerhard-Domagk-Straße und vorhandener barrierefreier Hochbahnsteig am Reeser Platz) genutzt werden. Eine Verlegung der Haltestelle Reeser Platz unter die Erde ist überflüssig, weil die Bahn dort ihre eigene Trasse hat und bereits ein behindertengerechter Hochbahnsteig existiert. Nördlich an die Haltestelle Reeser Platz anschließen könnte sich dann die Rampe für die U80 (wie eben beschrieben). Fazit: Diese Lösung sollte in dem oben umrissenen Sinn modifiziert und um einen Tunnel zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke ergänzt werden. Optimal wäre es, den nördlicheren Tunnel nicht auf der Engländerrwiese enden zu lassen, sondern ihn bis zur Messe Süd durchzuführen, was allerdings noch einmal teurer wäre und betrieblich nicht so große Vorteile böte wie die Kombination aus der Verlängerung des Tunnels vom Kennedydamm zur Theodor-Heuss-Brücke und einem nördlich des Reeser Platzes zu bauenden Kurztunnel zum Zwecke der Ausfädelung der U80.	Verkehr	

# Variante D.1 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Teiluntertunnelung im Bereich der weißen Siedlung ist hinsichtlich der Beeinträchtigungen für die Anwohner (Bauschäden, Erschütterungen im Betrieb) sowie des Denkmalschutzes abzulehnen.		Erschütterung
Wie vor! Denkmalschutz, Satzungsbereich Nordpark - Engländerviese wird zerstört.		Nordpark
Die auswendig gebaute Barrierefreie U-Bahn Station müsste zurückgebaut werden!? Zu viele Bäume werden gefällt und Naherholungsgebiet zerstört.		Bäume, Nordpark
Auch hier wird der Park zerstört - das kann nicht das Argument sein! Und die Kosten?		Nordpark, Kosten
Das Fällen von Bäumen und der Eingriff in die Engländerviese ist inakzeptabel für einen sehr geringen Mehrwert, der durch diese Strecke entstehen würde!		Bäume, Nordpark
Die Variante wird nicht befürwortet. Ein Eingriff in den Erholungsbereich Engländerviese zusätzlich zum Rheinufer muss analog der Variante C vermieden werden. Es würde bei der Teil-Untertunnelung Privateigentum „unterfahren“ mit den aus vielen Städten bekannten Beeinträchtigungen an den bestehenden Gebäuden. Es würde sowohl zu physischen Schäden an der Bausubstanz kommen als auch zu permanenten Erschütterungen beim Unterfahren im laufenden Betrieb. Dies ist für die Betroffenen nicht hinnehmbar und unzumutbar und gilt umso mehr, als jede bauliche Maßnahme in der „Weißen Siedlung“ durch den Denkmalschutz bzw. die Denkmalsatzung äußerst restriktiv beurteilt bzw. untersagt wurde. Diese Schutzmaßnahmen des besonderen baulichen Ensembles „Weiße Siedlung & Nordpark“ würde hiermit komplett in Frage gestellt werden. Die Anwohner werden sich daher mit allen öffentlichen und juristischen Mitteln gegen jedweden Eingriff in den Gebietsbereich der „Weißen Siedlung“ wehren, was zu langjährigen Rechtsstreitigkeiten führen würde. Dies könnte allenfalls durch eine vollständige unterirdische Streckenführung im „öffentlichen Raum“ unterhalb des Nordparkes vermieden werden.		Rheinpromenade, Nordpark, Erschütterung
Wäre nur akzeptabel, wenn dadurch die Bäume auf der Kaiserswerther Straße nicht tangiert werden. Letztlich aber auch unverhältnismäßig und zu nachteilig für die Naherholungsfläche im Nordpark.		Bäume, Nordpark
- Prinzipiell ist eine teilweise unterirdische Lösung eher akzeptabel. - Eine Belästigung durch Lärm bzw. Schall ist auch bei dieser Variante nicht vollständig auszuschließen. Deshalb ist auch diese Variante nicht hinnehmbar. - Den Konflikt mit der Messelogistik sollte die Messe als Tochter der Stadt mit der Stadt intern klären – dies sollte nicht Gegenstand des Bürgerdialogs sein. Zumindest solange durch diesen Konflikt die Interessen anderer nicht beeinträchtigt würden. - Die Verlängerung der Bahnsteige bis zur Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke und der Haltestelle Nordpark/Aquazoo ist nicht notwendig, da diese Haltestellen erfahrungsgemäß – auch zu Messezeiten – nicht so frequentiert sind. - Die umfassende Fällung von Bäumen bzw. Baumallee, die größtenteils mehrere Jahrzehnte alt sind, ist in Zeiten in denen sich berechtigterweise alles um den Klimaschutz dreht völlig inakzeptabel. Die Bäume und Baumallee tragen maßgeblich dazu bei, dass das Leben im Stadtteil Golzheim so lebenswert ist. Wie bei Variante C würden bei dieser Variante zwar auch nicht so viele Bäume gefällt werden müssen, aber auch hier würde dafür in die Engländerviesen eingegriffen werden. An dieser Stelle könnte man darüber nachdenken, den Tunnel bis zur Haltestelle Messe Süd fortzuführen. - Der Kreuzungskonflikt mit dem Autoverkehr am Kennedydamm könnte als Anreiz gesehen werden endlich eine Verkehrswende einzuleiten und den Autoverkehr aus der Stadt zu verbannen. Zumindest aber eine teilweise unterirdische Lösung in Erwägung zu ziehen. - Die Tatsache, dass diese Variante keinen Mehrwert für Fußgänger und Radfahrer bietet ist überaus bedauerlich. In Ergänzung zum o.g. Punkt sollte bei jeder Variante ein Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr hohe Priorität genießen, da sich dies unmittelbar auf die Lebensqualität der Stadt auswirkt. Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen sind hier sehr gute Beispiele. - Erschütterungen durch eine Untertunnelung sollten selbstredend ausgeschlossen werden. - Die im Vergleich zu den Varianten A-C höheren CO2-Emissionen durch den Tunnelbau, könnten durch den Erhalt von Bäumen kompensiert werden.		Lärm, Kosten
Je nach Geld, von allem Übel für das Messe Prsartige. Für die Büreger hat es keinen Wert, das eigentliche Problem der Linien U78/79 ist ja die Kaiserswerther Str.		Tunnel KWS

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ich bin gegen die derzeitigen Pläne der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Ausbau der Stadtbahnstrecke vom Kennedydamm über Messe Süd bis zum U-Bahnhof MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord für die neue Stadtbahn U80, weil dabei das Naherholungsgebiet an der Rotterdamer str. in Golzheim betroffen wäre und etliche alte Bäume fallen müssten. Das widerspricht komplett dem Ziel, dass Düsseldorf Klimahauptstadt werden möchte. Es gibt Alternativen und bereits bestehende Verbindungen, die solch eine Maßnahme in Frage stellen		Bäume
Die oben vorgetragenen Bedenken teilen wir vollständig. Dabei halten wir insbesondere die Beeinträchtigung der Messe-Logistik sowie der Stadion-Logistik für wesentlich. Ferner stellt auch die Rotterdamer Str. bereits in erheblichem Ausmaß ein Naherholungsgebiet für Düsseldorf dar, welches sich über die Rheindeiche Richtung Kaiserswerth fortsetzt und hierdurch immer noch erheblich beeinträchtigt wird. Über die Anmerkungen der Planungswerkstatt hinaus halten wir die Naherholungsqualität des Nordparks ebenfalls für deutlich beeinträchtigt, ebenso wie die der Engländerviese. Ferner entstehen optisch unschöne, wenn nicht hässliche Situationen durch die für diese Variante erforderlichen Rampen zu Beginn und Ende der Unterführung, die stilistisch auch den Gesamteindruck (Alleestr.) der Kaiserswerther Str. beeinträchtigen. Durch die kurvenreiche Streckenführung über die Grünwaldstr. und dicht an der nördlichen Siedlung Golzheim verlaufende Trasse würden dort erhebliche Lärmbelastigungen entstehen, die wir bei einer Abwägung der (u.E. nicht gegebenen) Vorteile sowie der entstehenden Nachteile und Beeinträchtigungen für vollkommen unangemessen halten. Uns ist ferner auch in dieser Variante unverständlich, warum die Haltestelle Golzheimer Platz entfallen soll. Diese Haltestelle erscheint uns dringend notwendig für die dort befindlichen Büros und einen Entfall können wir nicht verstehen. Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir diese Variante in der vorgestellten Form grundsätzlich ab.		Kreuzung Messelogistik, Nordpark
Diese Strecke bietet keinen großen Vorteil da die Untertunnelung nur einen kurzen Abschnitt umfasst. Die Konflikte mit den übrigen Verkehrsträgern löst das nicht. Baumfällungen sind auch hier umfangreich. Die Eingriffe ins Stadtbild für das Ergebnis aus meiner Sicht nicht gerechtfertigt. Eine entscheidende Beschleunigung wird nicht erreicht.		Verkehr, Bäume, Stadtbild
Klares Nein zu dieser Variante! - Kritikpunkte: zu hohe Kosten für eine Untertunnelung - Verschandelung des Nordparks - Welcher Vorteil sollte diese Variante mit sich bringen? Die Haltestelle Reeser Platz ist bereits ebenerdig für Menschen mit Einschränkungen, Rollstühle und Kinderwagen bestens ausgebaut. - Variante ist unsinnig und unwirtschaftlich		Kosten, Nordpark
siehe Kommentar zur Variante D.2. Da die Engländerviese nicht mehr als solches existieren werden, ist diese Variante abzulehnen. In unserer Zeit des Klimawandels und der damit verbundenen häufigeren Tropennächten (mittlerweile haben wir schon Sommertemperaturen im Oktober) sind alle Baumfällungen zu vermeiden. Übrigens auch in der Kaiserswerther Straße!		Nordpark, Bäume

# Variante D.2 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Nordpark unberührt dürfte Planungen erleichtern und weniger Klagen/Initiativen hervorrufen, Untertunnelung des Engpasses kommt allen Verkehrsteilnehmern zu Gute.	Nordpark, Verkehr	
Die Variante zieht einen Eingriff in den Nordpark nach sich. Das sollte unterlassen werden, um den Grünbestand zu schützen.		Nordpark
Bessere Variante, da mehr Platz auf Kaiserswerther Straße und schnellere Fahrten möglich.	Tunnel KWS	
Gute Variante. Vielleicht sogar der beste Kompromiss aus Nutzen und Kosten -> Der Tunnel kommt auch U78/U79 zugute und wertet Kaiserswerther Straße auf; aber dort wo er nicht unbedingt notwendig ist, wird oberirdisch gebaut. Für Konflikt mit Messe-Logistik lässt sich bestimmt eine Lösung finden (z.B. Zeiten, in denen die U80 nicht verkehrt vor/nach den Messetagen) -> evtl. Wendegleis in Messe Süd einplanen, damit die zu Auf-/Abbauzeiten die U80 zwar noch fahren kann, aber der Abschnitt zwischen Messe und Rhein für die Boot genutzt werden kann; evtl. anhebbare Oberleitung erforderlich	Stadtbild	
Tunnelverlängerung gut! Aber wie muss ich mir den Abzweig zum Nordpark/Aquazoo vorstellen?	Tunnel KWS	
Sinnvoll. Kostengünstig aber effektiv.	Tunnel KWS, Kosten	
-Außengastronomie entlang der Kaiserwerther Straße kann aufgrund der unterirdischen Streckenführung prosperieren -Beeinträchtigung des Entspannungsortes Nordpark (zumindest lärmtechnisch)	Stadtbild	Nordpark
Gute Variante und zusätzlich eine deutliche Verbesserung für die U78/U79.	Tunnel KWS, Verkehr	
Tunnel ermöglicht Barrierefreiheit vs. Oberirdisch Ansonsten benötigt die Strecke für mich keinen Tunnel da nicht Hauptverkehrsader in die Stadt. Zu Veranstaltungen stauen sich die Bahnen auch im Tunnel, das zeigt sich auch bei anderen Städten! Zeitersparnis steht für mich in keiner Relation zu Mehrkosten. „Lärm“ ist ohnehin auf der Strecke.		teuer
Eine wirkliche Chance die Kaiserswerther Str. neu zu gestalten und die Lebensqualität und Attraktivität des Stadtviertels zu erhöhen. Der Messe und Flughafenverkehr kommt ungehindert ans Ziel und oberirdisch entsteht Platz für Fußgänger, Radfahrer, Grünflächen.	Tunnel KWS, Stadtbild, Verkehr	
Guter Weg aber im Verhältnis zu folgenden zwei Varianten die am wenigsten brauchbare Lösung, da immer noch eine oberirdische Fahrt durch eine wichtige Grünanlage vorgesehen wird.		Nordpark
Für mich schon fast gut, außer dass es auch hier größere Auswirkungen auf die Umgebung und die Natur gibt.	x	
Ergebnis muss sein, dass die unterirdisch U-Bahn Variante gebaut werden muss. Wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm (Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrte Messeverkehr, vermehrter Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm (Anwohner- massive Vorbeifahrgeräusche) im 2 Minuten Takt, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Taktung. Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt eine Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnellösung ist die Lösung!		Gesamttunnel
Diese Lösung ist logistisch nicht sinnvoll. Warum nicht gleich ganz untertunneln?		Gesamttunnel
Finger weg von Nordpark und Rücksicht auf die knappen Kassen		Nordpark, Kosten
Macht etwas leiser. Sieht ok aus	Lärm	
Deutliche Verbesserung im Bereich Kaiserswerther Straße, weniger Fällung von Bäumen. Insgesamt besserer Verkehrsfluss. Haltestelle Reeser Platz kann eventuell Oberirdisch verbleiben.	Verkehr	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Zu klein gehalten der Streckenverlauf		Gesamttunnel
Die Einfahrt Tor 1 der Messe sowie die Strasseneinmündung Rotterdamer Strasse in die Stockumer Kirchstrasse muss Kreuzungsfrei ausgelegt werden. Dieses setzt die Tieferlegung der Teilstrecke Messe-Nord/Arena bis Messe-Eingang Süd		Kreuzung Messelogistik
Aus meiner Sicht kann es nur zwischen den Varianten D2, E und F entscheiden werden. Mindestens D2 sollte realisiert werden, um die U-Bahn zwischen Messe und City signifikant zu beschleunigen. Das würde nicht nur einen großen Vorteil bzgl. der Verbindung Messe - City bedeuten, sondern auch die die Verbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf deutlich attraktiver machen. Ein ganz wichtiger Punkt wäre in dieser Hinsicht auch die Entlastung der Kreuzung Kennedydamm / Kaiserswerther Straße für den PKW Verkehr. Hier kommt es im Berufsverkehr regelmäßig zu großen Stauungen, weil die aktuell noch querenden U-Bahnen die Rotphasen für den PKW Verkehr deutlich verlängern. Eine unterirdische Streckenführung im Bereich der Messeschleife (Variante E/F) wäre sicherlich wünschenswert, aber mitnichten so wichtig wie die oben erwähnte unterirdische Streckenführung auf der Kaiserswerther Straße. Sollten hier noch ausreichende finanzielle Mittel über öffentliche Förderung zur Verfügung stehen, könnte Variante E/F realisiert werden. Zu erwähnen bleibt noch, dass die o.g. Attraktivierung der U-Bahn dem Büromarkt Kennedydamm zugute kommt, der gerade dabei ist sich für die Zukunft aufzustellen und das neue Eingangstor der Stadt zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das vor kurzem vorgestellte Projekt „New Heart on the Block“ mit einer einzigartigen Mischung aus Wohnen und Arbeiten und die bereits realisierten Projekte „Horizon“ (Loreal) und „Eclipse“ (PWC). Guido van Hees Düsseldorf	Verkehr, Kreuzung Kennedydamm, Anbindung Messe	
Erhalt der Straßenbäume entlang der KWS und Rotterdamer Str. im Bereich der Tunnellage, Eingriffe trotzdem durch Errichtung der unterirdischen Haltestellen bzw. durch oberirdischen Verlauf entlang der Rotterdamer Str. Verlust von Park- und Erholungsflächen, es werden Grünflächen versiegelt. Vorhaben widerspricht der Klimawandel-Anpassung.	Bäume	Klimaresilienz, Nordpark
Ich bin gegen einen Tunnel. Die entstehenden Kosten können effektiver in den Fuß- und Radverkehr investiert werden mit größeren Plus für Bürger und Umwelt. Die Investitionskosten als auch der Betrieb sind für den ÖPNV sowieso schön um ein vielfaches höher. Ich finde, es muss auch in Düsseldorf ein Umdenken geben - von der großen Lösung zu vielen kleinen Lösungen. Siehe Beispiele im In- und Ausland.		Kosten
Beste Variante! Die Engstelle von Kennedydamm bis Reeser Platz wird behoben, da es schon heute zu Bahnrückstau bei Veranstaltungen gibt durch die vielen Ampeln. Wenn noch eine Linie hinzukommt, wird die Situation noch schlimmer und die Bahnen haben mehr Verspätung. Da die U80 schon früher hochkommt als bei der letzten Variante werden Kosten eingespart und das frühere Auftauchen hat keine Konsequenzen auf die Verkehrsbehinderung der U80 durch den Autoverkehr. Außerdem können mit einer Untertunnelung der bisherigen Strecke länger Züge fahren und diese im engeren Taktung fahren, da sie unabhängig vom Autoverkehr fahren und es nicht wie bei der EM2024 zu einem zusätzlichen Busverkehr kommen muss.	Verkehr	
Die Variante D.2 ist aus meiner Sicht die erste Variante, die die wesentlichen Zielsetzungen hinsichtlich kurzer Fahrtzeit, Stadtbild Kaiserswerther Straße, Lärm (Kaiserswerther Straße) und Mehrwert für Fuß- und Radverkehr berücksichtigt. Bei einer unterirdischen Bauweise mit einer Tunnelvortriebsmaschine solle man dann aber auch noch die weitere Strecke bis einschließlich zur Messe Süd unterirdisch auffahren, um die hier zu dieser Variante genannten Nachteile dann auch noch zu vermeiden.	Verkehr, Kosten, Lärm	
Diese Variante ist verkehrstechnisch sinnvoll und erfüllt alle Bedingungen, die für einen schnellen Messeanschluss sowie eine zuverlässige Verbindung auch Richtung Kaiserswerth/Duisburg!	Verkehr	
Durchgangsverkehr aus der Kaiserswerther Straße raunehmen, dann ist ein Tunnel unnötig und viel zu teuer.		Kosten
Eine sehr gute Lösung, da durch den Tunnel KWS ein wichtiges Nadelöhr entfällt und somit alle Alinen in den Norden profitieren werden.	Verkehr, Kreuzung Kennedydamm	
Nein		x

# Variante D.2 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

<p>Für die Umsetzung der Barrierefreiheit wäre eine unterirdische Führung einschließlich der Theodor-Heuss-Brücke eine mögliche und sicherlich sinnvolle Option. Meiner Meinung nach sollte der Tunnel aber vor dem Reeser-Platz wieder oberirdisch führen und an die bereits bestehenden barrierefreien Bahnhaltestellen anknüpfen. So müsste die Verkehrsführung zwischen Reeser-Platz bis zum Freiligrath-Platz nicht beeinträchtigt werden und der Denkmalschutz Pflasterstein würde auch bestehen bleiben, Bäume müssten in dem Abschnitt nicht gefällt werden, usw. Die Abzweigung von Aquazoo bis zu Messe-Süd halte ich ohnehin für sinnlos und ineffizient, da wäre eine deutlich sinnvollere Alternative mein Vorschlag, dass die U80 über den Freiligrath-Platz führt mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fährt und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd hat. Ansonsten ist auch hier wieder die Kritik dieselbe. Positiv: Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz. Negativ: Fällen der Bäume auf der Kaiserswertherstr. ist absolut problematisch! Die Stadt sollte grüner werden, da ist dieses Vorgehen absolut nicht nachhaltig und kontraproduktiv. Außerdem ist das Straßenbahnnetz ab Reeser-Platz bis zur Messe meiner Meinung schon optimal, da macht es keinen Sinn die Streckenführung neu zu konzipieren. Auch hier nicht nachhaltig und Verschwendung von Ressourcen. In dem Zusammenhang ist auch fragwürdig, was mit dem Pflastersteinen geschieht, die zwischen Reeser-Platz und Freiligrathplatz verlaufen und denkmalgeschützt (!) sind. Auch ist es für mich nicht zu begreifen, wieso eine extra Straßenbahnlinie bis zur Messe erfolgen muss, die mit 10 Minuten Gehzeit problemlos von der Haltestelle Messe Ost zu erreichen ist. Hier wäre es deutlich sinnvoller die Fußgängerwege auszubauen und für einen vernünftigen Radweg zu sorgen. Dass die Bahn (ich vermute mal die U81) oberirdisch bis zum Flughafen über Messe-Süd fahren soll, halte ich auch für problematisch. Das Stadtbild am Rhein würde dadurch zerstört werden. Stattdessen sollte die U81 von der jetzigen Haltestelle Messe-Ost oder alternativ vom Freiligrathplatz zum Flughafen fahren. Das würde zwar den Komfort der Messegäste einschränken, was meiner Meinung nach aber absolut vertretbar ist, wenn dadurch das Stadtbild für die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger erhalten bleibt. Fazit: Die Barrierefreiheit zwischen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz ist absolut sinnvoll und längst überfällig. Den Rest der Planung und der eigentliche Fokus der Planung (Straßenbahnnetz zur Messe) halte ich für absolute Ressourcenverschwendung, nicht nachhaltig und unüberlegt. Für mich wäre ein möglicher Kompromiss, dass die Verbindung zwischen Messe-Süd und Aquazoo wegfällt (Messegäste könnten hier stattdessen einen entspannten Spaziergang durch unseren schönen Nordpark unternehmen) und hier eher in einen Ausbau des Fuß- sowie Radwegs investiert werden sollte. Stattdessen sollte die U80 über den Freiligrath-Platz führen mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fahren und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd haben. Personen die nicht gut zu Fuß sind könnten alternativ diese Strecke wählen, um die Haltestelle Messe-Süd zu erreichen.</p>		<p>Bäume, Kriminalität, Rheinpromenade</p>
<p>Die Variante D.2 hat durch ihr Kreuzungsfreie und Tunnelbauweise die Verbesserung Beschleunigung Autofrei Erhalt von Bäumen Verkehrsberuhigung Kaiserswerther Straße am Besten im Focus. Bevorzuge diese Ausbauvariante</p>	<p>Kreuzung Kennedydamm, Bäume, Stadtbild</p>	
<p>Bei dieser Variante ist die denkmalgeschützte Siedlung Rheinpark zwischen Kennedydamm und Theodor - Heuss- Brücke in Gefahr. Sie wurde auf einem alten Rheinarm gegründet und steht auf Kies. Bei der Untertunnelung der Kaiserswerther Straße stirbt die Baum-Allee durch Ablassen von Grundwasser, das denkmalgeschützte Kopfsteinpflaster ist ebenfalls in Gefahr. Die Weisse Siedlung, ebenfalls denkmalgeschützt, ist auch in Gefahr. Die oberirdische Weiterführung durch den Teil der Engländerrwiese im Nordpark unterliegt den gleichen Kritikpunkten, die ich in den Varianten davor genannt habe!</p>		<p>Bäume</p>
<p>Tunnel ist nicht mehr zeitgemäß. Dann lieber die Strasse für Autos sperren. Zu teuer und erst fertig für meine Urenkel. Und dann braucht vermutlich niemand mehr Straßen für Autos</p>		<p>Kosten</p>
<p>Würde zur Barrierefreiheit auf der Kaiserswerther Straße führen und die Betriebsqualität verbessern, fänd ich gut!</p>	<p>Verkehr</p>	

## Beitrag

## Positiv Negativ

<p>Die Messe Süd Erweiterung bietet generell keine positiven Effekte für den Alltag der Anwohner. Es werden keine nennenswerten neuen Wohngebiete angeschlossen. Auch für Messebesucher bringt es nur minimale Vorteile. Die größte positive Auswirkung hätte ein Tunnel unter der Kreuzung Kennedydamm und Uerdinger Str um die Fahrzeit zu verkürzen. Insgesamt sollte aber besser an anderer Stelle investiert werden.</p>	<p>Kreuzung Kennedydamm</p>	<p>Kosten</p>
<p>Zusätzlich zu den angegebenen Punkten: Während großen Veranstaltungen werden nicht hinreichend mehr Kapazitäten auf der Strecke möglich sein, da alle Linien in Zukunft trotzdem mindestens bis zum Reeser Platz auf dem gleichen Streckenabschnitt fahren. Der Fahrgaststrom am Messegelände kann durch eine bessere Koordinierung des bestehenden Busshuttles mit den bereits bestehenden Anknüpfungen zur Stadtbahn deutlich frequentierter, flexibler und erheblich günstiger erfolgen als ein neuer Streckenabschnitt für die Stadtbahn. Eine Verlängerung des Tunnels entlang der Kaiserswerther Straße bis zum Reeser Platz ist jedoch sehr praktisch und bringt mehr Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, trotz höherer Baukosten für einen Tunnel. Anstatt einer Messeumfahrung, die entweder zu langsam oder zu teuer ist und dabei nicht einmal hinreichend mehr Kapazitäten aufnehmen kann, würde ich eher vorschlagen, bei den Planungen zum zweiten Bauabschnitt der U81 am Anschluss in Lörick neben einem Abzweig nach Krefeld auch eine Verbindung in Richtung Oberkassel/Innenstadt einzubinden, damit mehr Kapazitäten zwischen Arena/Messe und der Innenstadt erzeugt werden. Zudem brauchen dann auch die Bürger aus Ober- bzw. Niederkassel und dem südlichen Teil von Lörick nicht mehr in der Innenstadt, an der Theodor-Heuss-Brücke oder an der Station Lörick umzusteigen, die dort in die bereits vollen Züge steigen und den Betriebsablauf stören würden.</p>		<p>Tunnel KWS, Kosten</p>
<p>Wenn nicht mehr Geld da ist, dann wäre dies die beste Lösung, sonst Variante E</p>	<p>Kosten</p>	
<p>Das ist immerhin ein Kompromiss. Der zukunftsweisende Weg einer Weltstadt ist das aber immer noch nicht. Machen wir es doch gleich richtig und unterirdisch.</p>		<p>Gesamtunnel</p>
<p>das wäre für mich tatsächlich die perfekte Variante, da die problematische oberirdische Trassenführung unter die Straße führt. Zudem würden die Fahrten erheblich beschleunigt werden Einer meiner persönlichen Favoriten</p>	<p>Tunnel KWS</p>	
<p>Finde ist aus Sicht der oberirdischen Verkehrsteilnehmenden gut. Deutliche Entlastung des Kreuzungsbereichs unter der Theodor-Heuss-Brücke, schnelleres Vorankommen aller, U-Bahn wird ihrem Namen gerecht. Mit gefällt nicht, die Beeinträchtigung im Nordpark und der Konflikt mit der Messelogsitik.</p>	<p>Kreuzung Kennedydamm</p>	<p>Kreuzung Messelogsitik, Nordpark</p>
<p>Variante D.2 - Weitgehende Untertunnelung mit Teiltunnel des Umspannwerk Ähnliche Bedenken wie bei der Variante D.1. Bei dieser Variante aber noch intensivere Eingriffe in den Bestand notwendig, da die Untertunnelung bereits vom Kennedydamm aus weitergeführt werden soll. Bei dieser Lösung wird nun nicht mehr von umfangreichen Baumfällungen auf der Kaiserswerther Strasse, sondern es wird nun von städtebaulichen Möglichkeiten auf der Kaiserswerther Strasse gesprochen. Was darunter zu verstehen ist bleibt offen.</p>		<p>Bäume, Untertunnelung Weiße Siedlung, höhere Kosten</p>
<p>Gute Lösung. Für die Kaiserswerther Str. ist ein Tunnel der Mindeststandard, der erreicht werden sollte. Das fehlende relativ kurze Tunnelstück zu Variante F sollte auf jeden Fall aber noch ergänzt werden - auch um das Rheinufer und die Engländerrwiese nicht mit Verkehr und Lärm zu verschandeln.</p>	<p>Tunnel KWS</p>	<p>Rheinpromenade, Nordpark</p>
<p>In meinen Augen ist dies mit Abstand die optimale Variante. Auto- und Fahrradverkehr werden durch die teilweise Untertunnelung weniger stark beeinträchtigt. Insbesondere im Bereich Theodor-Heuss-Brücke kommt es schon jetzt zu Stoßzeiten zu einem schleppenden Verkehr, auch bei der dort bereits fahrenden oberirdischen Straßenbahn. Zusätzliche oberirdischen Bahnen kann der dortige Verkehrsraum meines Erachtens nicht mehr stemmen. Die Untertunnelung in diesem Bereich könnte auch zu einer optischen Aufwertung führen. Ab dem Aquazoo ist in dieser Variante auch keine Umgestaltung der Kaiserswerther Straße notwendig, gleichzeitig findet eine Untertunnelung nur insoweit statt, wie sie meines Erachtens notwendig ist, um eine Überforderung der oberirdischen Verkehrsräume zu verhindern. Ein Konflikt mit der Messe lässt sich in meinen Augen bei keiner Variante verhindern, da auch die Haltestelle Messe Ost zu Messezeiten hochfrequentiert wird.</p>	<p>Tunnel KWS, Aufwertung KWS</p>	
<p>Städtebauliche Möglichkeiten für KWS attraktiv, zu hoheBaukosten. E-Bus alternativ für Schleife Messe Süd zu Messezeiten denkbar!</p>	<p>Stadtbild</p>	<p>Kosten</p>

# Variante D.2 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ergänzende Argumente: durch Tunnel nachhaltiger, schneller und daher akzeptierter/bessere Auslastung. Nordpark, Rheinmauer/Uferweg als Naherholungsort durch zusätzlichen Lärm stark beeinträchtigt. Engländers Wiese für Sport(Vereine) eingeschränkt. Baumbestand ohnehin bereits gestresst schon besser,aber ABLEHNUNG		Rheinpromenade, Nordpark, Bäume
Zu befürworten wegen dringend notwendiger Tunnelverlängerung Kaiserswerther Straße.	Tunnel KWS	
Unterschied D.2 und E ist nicht so groß.		
Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm der U-Bahn auf der Kaiserswerther Straße hat in den letzten Jahren zugenommen. Kürzlich habe ich eine Lärmmessung (Tadeto Digital Sound Level Meter TE017) auf der Höhe Kaiserswertherstr. 192 vorgenommen und Spitzenwerte um die 88 dBA gemessen. Der Einsatz zusätzlicher und/oder längerer Züge bzw. U-Bahnen verschärfen das Problem. Insofern sollte ein maximaler unterirdischer Ausbau der U-Bahn erfolgen. Ausserdem wird die An- und Abfahrt zur Messe attraktiver, störungsfreier und schneller. d.h. Variante D.2 wäre die Minimalvariante	Lärm, Verkehr, Messeanbindung	
Die U-Bahn sollte bis zum Reeser Platz unterirdisch geführt werden, um die Lärmbelastung auf der Kaiserswerther Straße zu verringern und die Straße mit ihrer Baumallee als solche zu erhalten.	Bäume, Lärm	
Beste Lösung! Weniger Lärm und eingeschränkte Fällung der Bäume an der KWS. Schutz der Baudenkmäler.	Bäume, Lärm, Denkmäler	
Absolute Entlastung für die Bewohner der Kaiserswertherstr.	Tunnel KWS	
Besser, aber immer noch keine schnelle Lösung für die U80. Auch ist der Erschliessungsgrad dieser Trasse fragwürdig. Wenn schon Tunnel, dann mit U-Bahnhöfen die mehr Fahrgäste erreichen.		Verkehr
Schienen entlang des Rheins stören die Naherholung. Die Messe braucht nicht dringend noch eine Haltestelle (unverhältnismäßig). Die barrierefreie Erschließung der vorhandenen Haltestellen halte ich jedoch für wichtig, ein Tunnel erscheint mir zur Erhaltung der Bäume als beste Lösung.		Rheinpromenade, Bäume
Lärmbelastung, keine Naherholung und Sport auf Engländerswiese möglich		Lärm, Nordpark
Keine oberirdische Bahn für die Kaiserswertherstrasse ist ein schöner Wunschtraum. Wieviele Jahrzehnte würde der Bau dauern und was würde das den Steuerzahler kosten? Macht doch eine oberirdische Elektrobahn Verbindung, kurz getaktet für ganz Düsseldorf Fazit: völlig absurde Lösung Viel zu teuer. Zu viel Aufwand für eine neue Haltestelle, die die Messe nicht benötigt. Eigentlich niemand!		Kosten, Bauzeit
ich finde diese idee sehr gut .	x	
gute idee aber könnte man wie in hamburg ein hochbahn bauen und das ist billiger	x	
Grundsätzlich gilt die Fragestellung des zusätzlichen Bedarfes für einen Halt "Messe Süd", wenn es schon Messe Nord gibt sowie einen akzeptablen Fußweg von den bestehenden Linie. Diese Variante besitzt katastrophale Auswirkungen auf die Naherholungsgebiete und gefährdet bestehende, hochwertige Bausubstanz. Durch eine mögliche Untertunnelung ist die Gefährdung an Gebäuden einer einmaligen Siedlung von historischer Bedeutung nicht auszuschließen. Kosten / Nutzen Überlegungen wären hier nochmals zu prüfen. Auch die zusätzlichen Lärmbelastung sind nicht zu verachten; ebenso wie Baumfällungen. Letzteres ist aus historischen und Klimaschutzgründen schwer zu bestehen.		Erschütterung, Lärm, Bäume
Die Variante macht zwar durchaus Sinn, vor allem die Hochflurbahnen schneller in die Stadt zu führen. Bei Veranstaltungen wie Messeverkehr oder Arenaveranstaltungen sollten aber grundsätzlich nur die Haltestellen Messe, Heinrich Heine Allee und Hauptbahnhof angefahren werden. So wären rein theoretisch schon heute die Nutzung von 4 Fahrzeugen auch an der Oberfläche möglich.	Verkehr	
Diese Variante ist ungeeignet. Der Eingriff in die Engländerswiese ist nicht akzeptabel, da sie von großem Freizeitwert für die Bürger ist. Außerdem ist der neue Lärm und die Erschütterungen für die Anwohner nicht zumutbar. Entlang der Kaiserswerther Straße würden bei einer Untertunnelung ebenfalls die Bäume wegfallen, da man ihnen Wurzeln und Grundwasser nimmt.		Nordpark, Lärm, Erschütterungen, Bäume
Deshalb ist doch die wunderschöne Fußgängerbrücke abgerissen worden...		

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Kaiserswerther Straße erlangt einen Mehrwert und die Stadtbahn kann zügig fahren. Kritikpunkt bleibt die Lärmbelastung im Nordpark und der Siedlung bei einer Rampe in der Grünwaldstraße. Auch weiss man nicht ob nicht eines Tages die Engländers Wiese für eventuelle städtische Veranstaltung benötigt wird. Allerdings muss die Frage gestellt werden: Muss man einen Tunnel bauen wenn ein vorhandener Bahneigener Körper, vom Reeser Platz an, vorhanden ist?	Stadtbild, Verkehr	Lärm, Nordpark
Etwas besser als Variante D.1.	x	
Die Untertunnelung bis Umspannwerk mit den Risiken der Untertunnelung der Häuser der „Weißen Siedlung“ und das Zerschneiden der Engländerswiese ist abzulehnen. Untertunnelung bis zum Reeser Platz ist absolut zielführend, sofern dafür die Baukosten überhaupt gestemmt werden können und die Nachhaltigkeitsansprüche der der uns folgenden Generationen gewährleistet werden können.		Erschütterung, Nordpark, Kosten
In der Abwägung erscheint mir diese Variante als mittel- bis langfristig nachhaltig zu sein. Leider etwas teurer.	x	Kosten
Geht garnicht, durch den Nordpark! Und zu viel Zerstörungsgefahr der anliegenden Häuser durch Tunnelbau.		Nordpark, Erschütterung
Verbesserung der Querung B1, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten entfällt. Erhöhung der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe sondern auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.) Vermeintliche geringere CO2-Emissionen müssen im realistischen Verhältnis zu erwartenden Staus betrachtet werden. Erst ab 2035 dürfen neu nur noch E-Modelle an den Markt gebracht werden. Verbrenner dürfen danach aktuell noch gebraucht gekauft bzw. betrieben werden. Eingriff in den Nordpark mit Versiegelung von Grünflächen und Verkleinerung dieser analog vorheriger Variante		Verkehr, Nordpark
Diese Version ist die, die gebaut werden muss. Alle anderen Varianten sind abzulehnen, da erst aufwendig für 10 Millionen Steuergelder die Bahnsteige umgebaut werden sollen, obwohl der Tunnel schon längst geplant wurde. Der Tunnel muss so schnell wie möglich bis Reeser Platz gebaut werden. Damit bleibt die Kaiserswertherstrasse offen für den Verkehr aus dem Düsseldorfer Nordens und der Messe	Tunnel KWS	
Warum vor 40 Jahren die unterirdische Strecke nur bis zum Kennedydamm gebaut wurde, obwohl die Verkehrsprobleme schon damals absehbar waren, hat sich mir noch nicht erschlossen. M.E. kann nur eine unterirdische Lösung, zumindest bis zum Reeser Platz, die Verkehrsprobleme auf der Kaiserswerther Straße nachhaltig verringern. Die erhöhten CO2-Emissionen treten doch nur während der Bauphase auf und sind danach wie die bisherige Lärmbelastung deutlich niedriger.	Lärm, Tunnel KWS	
Abzulehnen- siehe vorher		x
- unnötige zusätzliche Belastung der angespannten Stadtkasse ohne zusätzlichen Nutzen. - erhebliche und jahrelange Beeinträchtigung des gesamten Straßenverkehrs an der Kaiserswerther Strasse während der Baumassnahme zu erwarten - Erwartbarer Verlust eines erheblichen Teils des geschützten Baumbestandes an der Kaiserswerther strasse - Zerstörung des Erholungswertes der Rheinpromenade an der Rotterdamer Strasse - Störung / Verletzung des unter Denkmalschutz stehenden Areals Nordpark / Engländerswiese - zusätzliche Behinderung des auch mit einer U80 nicht verschwindenden Verkehrs auf der Rotterdamer Strasse bei Messen oder Grossveranstaltungen im Stadion -Erwartbare Nachteile / Folgeschäden der teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bebauung im gesamten umkreis der Tunnellung. - Sicherungsgutachten sind den betroffenen Anrainern vor Beginn der Baumassnahme dringend zu empfehlen, um spätere Ansprüche geltend machen zu können.		Kosten, Bauzeit, Bäume, Rheinpromenade, Erschütterung,
Variante D.2“ lehne ich ab und würde Klage einreichen!		x

# Variante D.2 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Genauso schlecht wie C oder D1 abzulehnen und noch viel teurer - Zudem gesteigerte Grundwasser Problematik für die Anwohner! Alles alte Häuser mit eh schon feuchten Kellern - die haben damals keine entsprechende Abdichtung verbaut!!! Grundsätzlich mag ich U Bahn und eine Verlängerung auf der geraden Strecke Richtung Variante A ist ggf interessant - aber lange Bauzeit, und die ganze Kaiserswerther Strasse müsste neu gestaltet werden... Positiv: ? Nichts - variante ist abzulehnen Negativ: - Starke Beeinträchtigung der Freizeitwerte am Rhein - hier fahren täglich viele Radfahrer und Kinder am Rhein entlang - Zu wenig Platz, Konflikt mit Messeverkehr - Zerteilt ein Denkmalgebiet ein - mit doppelter Lärmbelästigung - Teilt die Engländer Wiese die gerade als Sportstätte wichtig ist ab - Hohe Lärmbelästigung für Anwohner - Belastung für die Denkmal Immobilien - man darf den Bewohnern nicht einseitig hohe Auflagen für Umbauten/ Sanierung machen und dann als Stadt den Denkmalwert selbst so beeinträchtigen! - Diese Variante ist schon früher Gescheitert u.a. am Einspruch der Bürger und Anwaltlich von unserem ehemaligem Oberbürgermeister Erwin selbst abgelehnt! - Lange und Umwegreiche Anfahrt ohne Mehrwert - Teurer als die Variante A ohne Mehrwert		Kosten, Wasser, Baudauer, Rheinpromenade, Lärm, Erschütterung
Ablehnung		x
-sehr teuer - Erhaltung der Grünflächen für unser Klima SCHUTZ von Flora und Fauna Zu lange Bauzeit		Kosten, Baudauer
Engländerwiese muss als Ruhezone bestehen bleiben.		Nordpark
-sehr hohe Baukosten -sehr lange Bauzeit -sehr lange neue Trasse muss gebaut werden. - sehr hohe Lärmbelastung -schwerer Eingriff in ein bestehendes Naherholungsgebiet. -alter Baumbestand muss gefällt werden, -starke Überhitzung der Großstadt im Sommer, Rückzug in die Natur ist notwendig. -Versiegelung der Oberflächen durch Asphalt - multikultureller Treffpunkt von Menschen aus ganz NRW, die die Natur genießen möchten, -Ort zur freien Entfaltung -Zerstörung des Naherholungsgebietes an der Rotterdamer Straße. -Stadt Düsseldorf verliert an Attraktivität. -Stadt wird komplett zugebaut. -keine Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung sind mehr vorhanden, dies führt zu wachsenden Aggressionen bei den Menschen, die beengt wohnen. -Zerstörung der Engländerwiese -Kein Rückzugsraum für gestresste Bürger - Durchgangsverkehr kann nicht mehr über Kaiserswerther Straße in die Innenstadt fahren. - Kreuzungsproblematik auf der Kaiserswerther Straße. -Der gesamte Verkehr muss umgeleitet werden. -Zerstörung der historischen Siedlung Golzheim. -wichtiges Ausflugsziel für Touristen		Kosten, Bauzeit, Lärm, Bäume, Rheinpromenade, Nordpark, Verkehr
Indiskutabel!		x
Tunnel sind zu teuer. Wir haben viele andere Herausforderungen, die des Geldes bedürfen		Kosten
Eine kostenspielige Variante, die man sich in heutiger Zeit nicht mehr erlauben sollte! Ansonsten gleiche Kritik wie an den vorherigen Varianten!		Kosten
Alle Tunnellösungen stehen doch, was die Baukosten angeht, in überhaupt keinem Verhältnis zur Anbindung der Messe Süd. Es gibt - anders als bei bisherigen Projekten dieser Art - für den oberirdischen Raum keinerlei Mehrwert! Im Gegenteil werden durch die vermutlich sehr langen und umfangreichen Baumaßnahmen die Umwelt, Anwohner etc. auf Äußerste strapaziert. Ich kann auch nicht nachvollziehen, warum eine solche Planung eines Tunnels unter Teilen der weißen Siedlung hindurch erfolgen soll. Bei jeder Sanierung eines denkmalgeschützten Hauses in der weißen Siedlung wird von der städtischen Denkmalbehörde auf jedes noch so kleine Detail geachtet und aufwändige Abstimmungsarbeiten sind notwendig. Auch die Gestaltungssatzung wird penibel und zu Recht für ein einheitliches Erscheinungsbild der Siedlung angewendet. Jetzt sollen für eine nicht notwendige Streckenführung Erschütterungen und damit Bauschäden an Häusern der weißen Siedlung in Kauf genommen werden? Meiner Ansicht nach völlig verantwortungslos, widersprüchlich und unnötig! Wenn überhaupt notwendig ist eine Anbindung der Messe Süd über die Stockumer Kirchstraße denkbar!		Erschütterung
	x	
Der Nordpark soll der Erholung dienen, jeder weitere Eingriff verhindert dies.		Nordpark
Abgelehnt Unverhältnismäßig, unwirtschaftlich, rechtswidrig, Denkmalschutz, Natur- und Landschaftsschutz, Wasserhaltung, Lärmschutz, Eigentumsschutz von Anliegern		Kosten, Wasser, Lärm, Erschütterung
Ich lehne diese Variante ab, s. Die Ausführungen zu Variante A.		x

## Beitrag

## Positiv Negativ

Nicht akzeptabel. Für die Bewohner der Grünwaldstraße und den Nordpark / Engländerwiese eine Katastrophe. Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Weißen Siedlung.		Erschütterung, Nordpark
Abgelehnt, weil das für die völlig überschuldeten bezahle in der Kommune und beim Start Weil es unbezahlbar ist		Kosten
Ablehnung		x
Zu C und D1 eine weitere Verbesserung, da die Strecke vom Kennedydamm bis Reeser Platz eine Aufwertung erfährt. Aber die Einschränkungen der Erholungsflächen für alle Düsseldorfer in Stockum und Golzheim bleiben wie unter C genannt unzumutbar.	Stadtbild	Nordpark
Inakzeptabel, siehe Variante D1, unverhältnismässige Kosten und Umweltbelastung, rechtswidrig		Kosten
Warum muss die Streckenführung unter einer Wohnbebauung erfolgen? Wir befürchten Erschütterungen unter unserem Haus. Lärmbelästigung. Wertminderung für unser Grundstück.		Erschütterung, Lärm
Nicht akzeptabel, Gründe siehe Variante B		x
Gute Idee. Mehr Entlastung als neue Belastung der Anwohner und des übrigen Verkehrs Umfangreiche Möglichkeiten zur oberirdischen Neugestaltung auf der Kaiserswerth Str. zb Radweg und Grünstreifen.	Verkehr, Stadtbild	
Abgelehnt, weil aus meiner Sicht technisch nicht realisierbar.		x
Ich lehne diese Variante ab; von allen Varianten ist sie die schlechteste. Der Eingriff in den Nordpark/ Engländerwiese ist absolut inakzeptabel.		Nordpark
Die Variante wird abgelehnt. Siehe die Ausführungen zu D 1. Der Unterschied zwischen D1 und D2 besteht u.a. darin, dass der Teil-Tunnel am Umspannwerk etwas weiter nördlich abzweigt und dadurch weniger denkmalgeschützte Häuser unterfahren werden. Ein erheblicher Eingriff in private Grundstücke bleibt jedoch bestehen. Bei einer Verschiebung der Abzweigung nach Norden würde die Untertunnelung hingegen ausschließlich im öffentlichen Raum stattfinden, was die Akzeptanz erhöhen würde.		Erschütterung
Definitiv abzulehnen! Lärm und Erschütterungen unter den Wohnhäusern Weiße Siedlung in Bau- und Nutzphase. Jahrelange Klageverfahren mit den Anwohnern, die bereits Jahrzehnte lang hohe bauliche Auflagen der Stadt befolgen müssen, sind absehbar. Der Eingriff in die Siedlung und die lange Streckenführung für eine Haltestelle mehr sind nicht verhältnismäßig.		Lärm, Erschütterung
Hier gelten die Ausführungen zu D.1: der Eingriff in die weiße Siedlung unter dem Gesichtspunkt des Denkmalschutz sowie die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Anwohner (Erschütterung, Schäden an der Bausubstanz) ist nicht hinnehmbar.		Erschütterung
Gute Lösung (Platz 3)	x	
Nicht sinnvoll, siehe vorherige Ausführungen zu D1		x
Wird abgelehnt, vgl. Ausführungen zu D 1 Etwas weiter nördlich ist genügend öffentlicher Raum vorhanden, so dass den Beeinträchtigungen abgeholfen werden kann.		x
Die Weisse Siedlung ist ein schützenswerter Ort in diese Stadt! Häuser gefährdet! Bausubstanz ohne weisse Wanne, Grundwasser wird in die Häuser dringen können! Untergrund der Häuser auf altem Rheinarm gebaut / Poröses Gestein.. Das Ganze würden die Häuser nicht unbeschadet überstehen! Inakzeptabel!		Wasser
Halte ich nicht für sinnvoll!!		x
Die Unterscheidung Engländerwiese und Nordpark kann ich nicht nachvollziehen. Beides gehört zu dem Erholungsraum für den Düsseldorfer Norden und ist in seine Gesamtheit zu schützen. Wichtig ist es den Erholungswert der gesamten Park- und Grünanlagen (auch der Straßenbäume) zu erhalten und vor Lärm zu schützen		Nordpark, Lärm
Ablehnung, unverhältnismäßig, viel zu teuer und extrem Risikobehaftet für die weisse Siedlung		Kosten, Erschütterung
zukunftsorientierte Streckenführung! Entlastung und Beschleunigung der Kaiserswerther Straße und Kennedydamm v.a. im Berufs- und Messeverkehr! Erhaltung von Baumbestand und Alleebild der nördlichen Kaiserswerther Straße	Verkehr, Bäume, Stadtbild	
Die Variante wird aus den zu D 1 angeführten Gründen abgelehnt.		x
U-Bahn von Kennedydamm bis zum Reeser Platz ist eine Planungsuntersuchung wert. Die Bedürfnisse der über 420 Bäume umfassenden Platanenallee müssen als Ensemble brücksichtigt werden.	Bäume	

# Variante D.2 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Auch eine Tunnellösung würde den Bäumen entlang der Kaiserswerther Straße das Leben kosten, die Wurzeln würden gekappt werden und die Bäume eingehen. Oberirdisch wäre diese Variante natürlich attraktiv, weil die lauten Straßenbahnen verschwunden wären und mehr Platz für die Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden könnte.	Lärm Stadtbild	Bäume
Wenn unbegrenzt Geld vorhanden wäre, sicherlich bedenkenswert. Das muss dann aber auch zu einer qualitativen Aufwertung der oberirdischen Verkehrssituation führen und nicht nur zur Ausweitung von Radwegen, wie es auf der Verkehrsachse Friedrichstraße/Breite Straße passiert ist. So wichtig Radwege sind, dafür hunderte Millionen Euro Steuergeld auszugeben, ist etwas übertrieben. Da kann dann besser die Bahn oberirdisch bleiben.		Kosten
Diese Variante bietet die Möglichkeit eines längeren unterirdischen Abschnitts, was die Vorteile des Tunnelbaus besser nutzt. Die Kombination aus unterirdischen und oberirdischen Strecken macht sie zu einer vielversprechenden Option.	x	
Variante D2 ist inakzeptabel und nicht nachvollziehbar. Die Rheinfront darf nicht derart ruiniert werden, der Nordpark schon gar nicht! Engländerrwiese und Nordpark bilden eine Einheit und können nicht getrennt betrachtet werden! Alle 7 vorgestellten Alternativen der Stadt dienen hauptsächlich der Erschließung des Südeingangs der Messe. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Es gibt unzählige Messegelände auf der ganzen Welt, die mit einem einzigen Anschluss einer U-Bahn / Straßenbahn auskommen, wie Leipzig, Hannover, Hamburg, Singapur, Tokio uvm. Alle werden nicht aufwendig umfahren. Das sollte für Düsseldorf ebenfalls ausreichen und die Stadt könnte sich diesen hohen Aufwand sparen!		Rheinpromenade
Nein Siehe oben		x
Vgl. Anmerkung zur vorherigen Variante: Es steht außer Verhältnis für eine einzige neue Haltestelle mit einer unterirdischen Führung derart in die Wohnbebauung einzugreifen und Steuergelder einzusetzen.		x
Wir wollen keine Untertunnelung, da die Häuser in der Weißen Siedlung Risse haben werden. Wer bezahlt das?		Erschütterung
neue Lärmbelastung Weiße Siedlung, Christ Church, Kreuzungskonflikt Rotterdamer Str. /Stockumer Kirchstr.		Lärm, Kreuzung Messe-logistik
Auch nur halbgar.		x
Abgelehnt wegen Unverhältnismäßigkeit		x
Totaler Blödsinn! Wer schon einmal bei Großveranstaltungen vor Ort war, weiß dass alle Stassen von ankommenden bzw. abfließenden Autoverkehr komplett überlastet sind. Eine oberirdische Straßenbahn wird den Zustand nur verschlechtern. Die Bahn wird nur im Stau stehen. Was will man mit diesem Vorschlag erreichen? Der einzige Park im Norden der Stadt wird damit zerstört. Den Aquazoo kann man wie den Nordpark zumachen.		Verkehr
Variante D2: Evtl. Kompromisslösung, da durch größeren Teil der Untertunnelung erheblich weniger Anwohner betroffen sind und weniger Bäume gefällt werden müssen. Dennoch: nördl. weiße Siedlung; die Rotterdamer Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon stark befahren; Es käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn im Bereich des oberirdischen Schienenverlaufs.	Bäume	Verkehr
Lasst die Finger vom Nordpark und von der Engländerr Wiese. Auch die Engländerr Wiese gehört zum Nordpark und eine Teilung ist der Anfang vom Ende. Optisch kann ich mir das nicht schön vorstellen und lasst und doch weiter ohne Lärm durch den Nordpark oder über die Grünwaldstraße zum Rhein spazieren gehen. Wo sagen denn eigentlich unsere Naturschützer dazu ? Das neue Umspannwerk wurde ziemlich Nahe zur Erwin-von-Witzleben Straße gebaut, a) um die Denkmalschutzte Engländerrwiese nicht zu gefährden und b) um seltene Tierarten, die dort beheimatet sind (u.a. Bussard Pärchen) nicht zu stören. Ist der Denkmalschutz jetzt außer Kraft gesetzt und melden sich jetzt nicht die Naturschützer ?		Nordpark
Ein wichtiges Naherholungsgebiet, auch wichtige (Sport-) Begegnungsstätte für viele Düsseldorfer wird stark beeinträchtigt!		Nordpark
Keine Option		x

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Engländerrwiese gehört wie der Nordpark zum Düsseldorfer Erholungsraum. Sie ist zu schützen. Sämtlicher Park- und Erholungsraum muß erhalten bleiben. Dies gilt auch für die Kaiserswerther Straße (Bäume) . Diese Gebiete haben für die Bürger einen höheren Wert, als diese Stadtbahnlinie, welche nur der Messe und Dive zugute kommt.		Nordpark
Engländerr Wiese und Nordpark gehören zum Naherholungsraum für den Düsseldorfer Norden und ist zu schützen. Es ist wichtig den Erholungswert der gesamten Park- und Grünanlagen und sämtlicher Straßenbäume zu erhalten und vor Lärm zu schützen.		Nordpark, Bäume, Lärm
Das Gleiche gilt für Variante D.2. Ob eine Fortführung der Untertunnelung hinter der Haltestelle Kennedydamm für die bestehende Bahntrasse der U 78 und U 79 sinnvoll oder notwendig ist, wird seit Jahren kontrovers diskutiert. Für eine Planung einer Linie U 80 speziell im Hinblick auf die Anbindung der Messe Süd ist die Variante unerheblich, sie sollte im Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept zum U-Bahnbau in Düsseldorf diskutiert werden. Als Variante für die U 80 ist diese Lösung schon aus Kostengründen abzulehnen.		Kosten
Nicht akzeptabel! Unsere geringe Grünfläche wollen wir gegen was zerstören? Weiterer Kommentar erübrigt sich. Ein klares Nein zur geplanten Trasse.		Nordpark,
offensichtlich ist der Stadt nicht klar , dass die Engländerrwies lt Satzung zum Nordpark gehört und der Erholung der Bevölkerung dient.		Nordpark
Siehe Variante D. Aus gleichen Gründen abzulehnen. Die Untertunnelung der Weißen Siedlung wird zu Schäden an der dortigen Bausubstanz führen und in der weiteren Nutzung auch zu Erschütterungen beim Betrieb. Die Kosten des Vorhabens für die Allgemeinheit stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen für die Messe und den daraus folgenden Nutzen für die Allgemeinheit.		Erschütterung, Kosten
Der Nordpark und auch die Engländerrwiese gehören zum Erholungsgebiet des Düsseldorfer Nordens. Beides ist in seiner Gesamtheit zu schützen. Es ist wichtig, den Erholungswert der gesamten Park- und Grünanlagen, auch der Straßenbäume, zu erhalten und vor Lärm zu schützen.		Nordpark, Bäume
Variante ungeeignet, siehe Variante C		x
Die sich mit Variante C deckende gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe mit einer Trassenführung entlang des südlichen Bereichs der Engländerrwiese dürfte betriebliche Vorteile gegenüber Variante A bieten. Der Bau des Tunnels im Bereich der Ausfädelung der U80 aus der Nordstrecke (U78/U79) vermeidet die Nachteile bei einer oberirdischen Streckenführung. Endlich angegangen wird die „Achillesferse“ der Nordstrecke des Düsseldorfer Stadtbahnnetzes (der Abschnitt zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke) und es wird eine optimal erscheinende Lösung gefunden mit der Verlängerung des U-Bahntunnels über den Kennedydamm hinaus. Nicht notwendig erscheint es allerdings, den Tunnel über die Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke hinaus zu bauen. Die Bahn sollte zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Reeser Platz wieder an die Oberfläche geführt werden. Dort beginnt auf der Kaiserswerther Straße zwischen Gerhard-Domagk-Straße und Reeser Straße die eigene Trasse für die Bahn und es ist an dieser Stelle (wo früher die Verzweigung von zwei auf vier Gleise lag) ausreichend Platz für den Bau einer Rampe vorhanden (einschließlich der Möglichkeit, die Rampenbaustelle während der Bauzeit zu umfahren). Mit dieser Lösung könnte die vorhandene Infrastruktur (eigene Trasse der Bahn ab Gerhard-Domagk-Straße und vorhandener barrierefreier Hochbahnsteig am Reeser Platz) genutzt werden. Eine Verlegung der Haltestelle Reeser Platz unter die Erde ist überflüssig, weil die Bahn dort ihre eigene Trasse hat und bereits ein barrierefreier Hochbahnsteig existiert. Nördlich an die Haltestelle Reeser Platz anschließen sollte sich dann ein weiterer Tunnel, mit dem die U80 unter dem westlichen Teil der Kaiserswerther Straße hindurch in den Bereich Nordpark/Engländerrwiese geführt wird. Diese Lösung böte gegenüber dem geplanten vollständigen Tunnel den Vorteil, dass die U80 kreuzungsfrei aus der Nordstrecke ausgefädelt werden kann (so wie es mit der U81 nördlich des Freiligrathplatzes passieren wird) und neben dem westlichen Teil der Kaiserswerther Straße das südlich führende Gleis der Nordstrecke unterfahren könnte. Dank der Auslegung des Mittelteils der Kaiserswerther Straße nördlich des Reeser Platzes für vier Gleise könnte die Rampe zwischen dem nordwärts und dem südwärts führenden Gleis der Nordstrecke angelegt werden. Fazit: Ich wünsche mir, dass diese Lösung in dem oben umrissenen Sinn modifiziert wird. Optimal wäre es, den nördlicheren Tunnel nicht auf der Engländerrwiese enden zu lassen, sondern ihn bis zur Messe Süd durchzuführen, was allerdings noch einmal teurer wäre und betrieblich nicht so große Vorteile böte wie die Kombination aus der Verlängerung des Tunnels vom Kennedydamm zur Theodor-Heuss-Brücke und einem nördlich des Reeser Platzes zu bauenden Kurztunnel zum Zwecke der Ausfädelung der U80.	Kreuzung Kennedydamm	
Die Teiluntertunnelung im Bereich der weißen Siedlung ist hinsichtlich der Beeinträchtigungen für die Anwohner (Bauschäden, Erschütterungen im Betrieb) sowie des Denkmalschutzes abzulehnen.		Erschütterung

# Variante D.2 Umspannwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

gleiche Argumente wie vor. Inakzeptabel ! Zerstörung des Denkmalschutzes!		x
Das Fällen von Bäumen, der Eingriff in die Engländer Wiese und die weiße Siedlung sind inakzeptabel und völlig unverhältnismäßig im Vergleich zum sehr geringen Mehrwert, der durch diese Strecke entstehen würde!		Bäume, Nordpark, Erschütterung
Die Variante wird nicht befürwortet. Ein Eingriff in den Erholungsbereich Engländerwiese zusätzlich zum Rheinufer muss analog der Variante C vermieden werden. Es würde bei der Teil-Untertunnelung Privateigentum „unterfahren“ mit den aus vielen Städten bekannten Beeinträchtigungen an den bestehenden Gebäuden. Es würde sowohl zu physischen Schäden an der Bausubstanz kommen als auch zu permanenten Erschütterungen beim Unterfahren im laufenden Betrieb. Dies ist für die Betroffenen nicht hinnehmbar und unzumutbar und gilt umso mehr, als jede bauliche Maßnahme in der „Weißen Siedlung“ durch den Denkmalschutz bzw. die Denkmalsatzung äußerst restriktiv beurteilt bzw. untersagt wurde. Diese Schutzmaßnahmen des besonderen baulichen Ensembles „Weiße Siedlung & Nordpark“ würde hiermit komplett in Frage gestellt werden. Die Anwohner werden sich daher mit allen öffentlichen und juristischen Mitteln gegen jedweden Eingriff in den Gebietsbereich der „Weißen Siedlung“ wehren, was zu langjährigen Rechtsstreitigkeiten führen würde. Die unterirdische Führung entlang der Kaiserswerther Straße würde natürlich zur Reduzierung der Geräuschemission und Erschütterungen auf der Kaiserswerther Straße führen, aber zugleich das Projekt verteuern. Dies könnte allenfalls durch eine vollständige unterirdische Streckenführung im „öffentlichen Raum“ unterhalb des Nordparks vermieden werden.		Erschütterung
Wäre nur akzeptabel, wenn dadurch die Bäume auf der Kaiserswerther Straße nicht tangiert werden. Letztlich aber auch unverhältnismäßig und zu nachteilig für die Naherholungsfläche im Nordpark.		Bäume, Nordpark
- Prinzipiell ist eine teilweise unterirdische Lösung eher akzeptabel. - Die sich durch diese Variante ergebenden städtebaulichen Möglichkeiten i.V.m. einem Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr sind in Abhängigkeit von den konkreten Plänen sicherlich willkommen. Für eine abschließende Beurteilung, wäre aber an diesem Punkt ein konkretes Konzept wünschenswert. - Den Konflikt mit der Messelogistik sollte die Messe als Tochter der Stadt mit der Stadt intern klären – dies - sollte nicht Gegenstand des Bürgerdialogs sein. Zumindest solange durch diesen Konflikt die Interessen anderer nicht beeinträchtigt würden. - Selbst wenn bei dieser Variante weniger Bäumen bzw. Baumallee gefällt werden müssten als bei den oberirdischen Varianten, ist deren Fällung völlig inakzeptabel. Wie bei den Varianten C und D.1 würde dafür in die Engländer Wiesen eingegriffen werden. Auch an dieser Stelle könnte man darüber nachdenken, den Tunnel bis zur Haltestelle Messe Süd fortzuführen. - Eine Belästigung durch Lärm bzw. Schall ist auch bei dieser Variante nicht vollständig auszuschließen und diese Variante deshalb schon nicht hinnehmbar. Erschütterungen durch eine Untertunnelung sollten selbstredend ausgeschlossen werden. - Die im Vergleich zu den anderen Varianten höheren CO2-Emmissionen durch den Tunnelbau, könnten durch den Erhalt von Bäumen kompensiert werden.	Stadtbild	Bäume, Lärm
Wenn das Geld dafür das ist , besser als C	x	

## Beitrag

## Positiv Negativ

In Bezug auf diese Variante gelten hinsichtlich des Bereichs vom Reeser Platz bis zur Messe die bereits zu D.1 vorgetragenen Aspekte: Die oben vorgetragenen Bedenken teilen wir vollständig. Dabei halten wir insbesondere die Beeinträchtigung der Messe-Logistik sowie der Stadion-Logistik für wesentlich. Ferner stellt auch die Rotterdamer Str. bereits in erheblichem Ausmaß ein Naherholungsgebiet für Düsseldorf dar, welches sich über die Rheindeiche Richtung Kaiserswerth fortsetzt und hierdurch immer noch erheblich beeinträchtigt wird. Über die Anmerkungen der Planungswerkstatt hinaus halten wir die Naherholungsqualität des Nordparks ebenfalls für deutlich beeinträchtigt, ebenso wie die der Engländerwiese. Ferner entstehen optisch unschöne, wenn nicht hässliche Situationen durch die für diese Variante erforderlichen Rampen zu Beginn und Ende der Unterführung, die stilistisch auch den Gesamteindruck (Alleestr.) der Kaiserswerther Str. beeinträchtigen. Durch die kurvenreiche Streckenführung über die Grünwaldstr. und dicht an der nördlichen Siedlung Golzheim verlaufende Trasse würden dort erhebliche Lärmbeeinträchtigungen entstehen, die wir bei einer Abwägung der (u.E. nicht gegebenen) Vorteile sowie der entstehenden Nachteile und Beeinträchtigungen für vollkommen unangemessen halten. In Bezug auf die Untertunnelung der Kaiserswerther Straße zwischen dem Halt Kennedydamm und Reeser Platz sehen wir folgende Aspekte: Eine Untertunnelung der Kaiserswerther Str. zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke halten wir mit Blick auf enge Verkehrssituation (Konkurrenz der Verkehrsmittel) für sinnvoll. Dabei sollte die Rampe Richtung Reeser Platz aber bereits vor dem Erreichen des Reeser Platzes platziert sein, um den bestehenden Alleestraßen-Charakter der Kaiserswerther Str. nicht zu beeinträchtigen. Uns ist ferner auch in dieser Variante unverständlich, warum die Haltestelle Golzheimer Platz entfallen soll. Diese Haltestelle erscheint uns dringend notwendig für die dort befindlichen Büros und einen Entfall können wir nicht verstehen. Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir diese Variante in der vorgestellten Form zumindest in Bezug auf den Bereich zwischen Reeser Platz und Messe grundsätzlich ab.		Kreuzung Messe-Logistik, Nordpark, Stadtbild
Diese Variante bietet tatsächlichen Mehrwert. Sie lässt Beschleunigung zu, schont den Baumbestand, trennt die Bahn vom übrigen Verkehr, jedoch nur bis zur Engländer Wiese. Hier müsste sichergestellt werden, dass die Strecke auch oberirdisch kreuzungsfrei bis zur Arena weitergeführt wird. Dann wäre diese Lösung ein echter Fortschritt.	Bäume, Verkehr	
Klares Nein zu dieser Variante! - jahrzehntelange Umbaumaßnahmen auf der Kaiserswerther Strasse führen zu absolutem Verkehrschaos auf der Nord-Südachse der Stadt. - horrende Kosten, Kosten, Kosten zu Lasten der Steuerzahler - Verschandelung des Nordparks! - Zerstörung der Natur (Abholzung von uralttem Baumbestand auf der Kaiserswerther Strasse als grüne Lunge des Nordens und Rodung Teile des Nordparks. Unerträgliche Vorstellung.) - Siehe Kritikpunkte aus C und D1.		Bauzeit, Kosten, Nordpark
Die Unterscheidung Engländerwiese und Nordpark kann ich nicht nachvollziehen. Beides gehört zu dem Erholungsraum für den Düsseldorfer Norden und ist in seine Gesamtheit zu schützen. Wichtig ist es den Erholungswert der gesamten Park- und Grünanlagen (auch der Straßenbäume) zu erhalten und vor Lärm zu schützen		Nordpark, Lärm

# Variante E Regenklärwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Variante zieht einen Eingriff in den Nordpark nach sich. Das sollte unterlassen werden, um den Grünbestand zu schützen.		Nordpark
Neben Variante F die zweibeste Variante. Durch engere Kurven wahrscheinlich nicht ganz so schnell	x	Verkehr
Die unterirdische Streckenführung würde für eine deutliche Beschleunigung des ÖPNVs führen. Auch mit Blick auf die Anbindung an den Flughafen wäre dies sinnvoll, da eine echte (auch zeitliche) Alternative zur S11 geschaffen würde.	Verkehr	
Gute Variante. Jedoch macht hat der verlängerte Tunnel ggü. Variante D2 kaum Zusatznutzen aber mehr Kosten -> Variante D2 sollte bevorzugt werden. Für Konflikt mit Messe-Logistik lässt sich bestimmt eine Lösung finden (z.B. Zeiten, in denen die U80 nicht verkehrt vor/nach den Messetagen) -> evtl. Wendegleis in Messe Süd einplanen, damit die zu Auf-/Abbauzeiten die U80 zwar noch fahren kann, aber der Abschnitt zwischen Messe und Rhein für die Boot genutzt werden kann; evtl. anhebbare Oberleitung erforderlich	x	
Auch hier: Tunnelverlängerung gut! Aber wie muss ich mir den Abzweig zum Nordpark/Aquazoo vorstellen?	x	
Ebenso wie Variante D kostengünstig und sinnvoll.	Kosten	
-Außengastronomie entlang der Kaiserwerther Straße kann aufgrund der unterirdischen Streckenführung prosperieren -Beeinträchtigung des Entspannungsortes Nordpark (zumindest lärmtechnisch)	Stadtbild	Nordpark
Beste Variante beim Kosten/ Nutzen Faktor ohne Eingriff in den Nordpark.	Kosten, Nordpark	
siehe vorherige Anmerkungen. Von allen Problemen ist die Verschandelung des Rheinufer die schlimmste Konsequenz. Wie kann man nur auf so einen Gedanken kommen????		Rheinpromenade
Eine wirkliche Chance die Kaiserswerther Str. neu zu gestalten und die Lebensqualität und Attraktivität des Stadtviertels zu erhöhen. Der Messe und Flughafenverkehr kommt ungehindert ans Ziel und oberirdisch entsteht Platz für Fußgänger, Radfahrer, Grünflächen. Der im Protokoll genannte neue Lärm lässt sich übrigens nicht aufwiegen damit, dass alter Lärm auch bleibt.	Stadtbild, Verkehr	
Grundsätzlich eine gute Lösung. Sehe aber immer noch zu viel Konflikt und Kapazitätsprobleme, wenn Großveranstaltungen in der Messe und der Arena stattfinden.	x	
Für mich schon fast gut, außer dass es auch hier größere Auswirkungen auf die Umgebung und die Natur gibt.	x	Nordpark
Das Ergebnis muss sein, dass die unterirdisch U-Bahn Variante gebaut werden muss. Wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm (Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrte Messeverkehr, vermehrter Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm (Anwohner- massive Vorbeifahrgeräusche) im 2 Minuten Takt, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Tacktung. Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt eine Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnellösung ist die Lösung!	x	
Halte ich für die beste Lösung. Unterirdisch ist teurer und komplizierter als oberirdische Lösungen, jedoch deutlich entspannter für Anwohner. Viel zuverlässiger da diese losgelöst vom Verkehrsaufkommen sind. Klimawandel erhitzt die Städte und massiv die Bahnen und Busse. Unterirdisch ist es da deutlich angenehmer zu reisen und auf Bahnen zu warten.	Lärm	
Diese Lösung wirkt praktikabel, ist allerdings nicht der große Wurf	x	
Finger weg vom Nordpark und zu teuer in Zeiten leerer Haushaltskassen		Kosten, Nordpark
Gut	x	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Verbesserung im Bereich Kaiserswerther Straße, Fällung von Bäumen muss so weit wie möglich verhindert werden. Besserer Verkehrsfluss, aber keine Verbesserung im Vergleich zu Vorschlag D	x	
Keine sinnvolle Streckenführung		x
Die Einfahrt Tor 1 der Messe sowie die Strasseneinmündung Rotterdamer Strasse in die Stockumer Kirchstrasse muss Kreuzungsfrei ausgelegt werden. Dieses setzt die Tleferlegung der Teilstrecke Messe-Nord/Arena bis Messe-Eingang Süd	Kreuzung Messelogistik	
Aus meiner Sicht kann es nur zwischen den Varianten D2, E und F entscheiden werden. Mindestens D2 sollte realisiert werden, um die U-Bahn zwischen Messe und City signifikant zu beschleunigen. Das würde nicht nur einen großen Vorteil bzgl. der Verbindung Messe - City bedeuten, sondern auch die die Verbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf deutlich attraktiver machen. Ein ganz wichtiger Punkt wäre in dieser Hinsicht auch die Entlastung der Kreuzung Kennedydamm / Kaiserswerther Straße für den PKW Verkehr. Hier kommt es im Berufsverkehr regelmäßig zu großen Stauungen, weil die aktuell noch querenden U-Bahnen die Rotphasen für den PKW Verkehr deutlich verlängern. Eine unterirdische Streckenführung im Bereich der Messeschleife (Variante E/F) wäre sicherlich wünschenswert, aber mitnichten so wichtig wie die oben erwähnte unterirdische Streckenführung auf der Kaiserswerther Straße. Sollten hier noch ausreichende finanzielle Mittel über öffentliche Förderung zur Verfügung stehen, könnte Variante E/F realisiert werden. Zu erwähnen bleibt noch, dass die o.g. Attraktivierung der U-Bahn dem Büromarkt Kennedydamm zugute kommt, der gerade dabei ist sich für die Zukunft aufzustellen und das neue Eingangstor der Stadt zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das vor kurzem vorgestellte Projekt „New Heart on the Block“ mit einer einzigartigen Mischung aus Wohnen und Arbeiten und die bereits realisierten Projekte „Horizon“ (Loreal) und „Eclipse“ (PWC). Guido van Hees Düsseldorf	Verkehr, Kreuzung Kennedydamm, Anbindung Messe	
Erhalt der Straßenbäume entlang der KWS und Rotterdamer Str. im Bereich der Tunnellage, Eingriffe trotzdem durch Errichtung der unterirdischen Haltestellen bzw. durch oberirdischen Verlauf entlang der Rotterdamer Str. Verlust von Park- und Erholungsflächen, es werden Grünflächen versiegelt. Vorhaben widerspricht der Klimawandel-Anpassung.	Bäume	Nordpark
Ich bin gegen einen Tunnel. Die entstehenden Kosten können effektiver in den Fuß- und Radverkehr investiert werden mit größeren Plus für Bürger und Umwelt. Die Investitionskosten als auch der Betrieb sind für den ÖPNV sowieso schön um ein vielfaches höher. Ich finde, es muss auch in Düsseldorf ein Umdenken geben - von der großen Lösung zu vielen kleinen Lösungen. Siehe Beispiele im In- und Ausland.		Kosten
Die Variante E unterscheidet sich nur rudimentär von der Variante D.2		
Je nach Kosten kann auch diese Variante gewählt werden - ist meiner Meinung aber nicht gerechtfertigt - eher ein Nice-to-have.	Kosten	
Wofür soll der bereits bis fast zur Messe geführte Tunnel vor dem Eingang Süd noch/wieder auftauchen? Dies würde nur zu Lasten des Nordparks gehen, während entlang der Kongressgebäude kaum Grünflächen verloren gingen.		Nordpark
Viel zu teuer, unrealistisch. Das dauert dann 20 Jahre.		Kosten
Auch gut. Ggü D2 kaum Zusatznutzen	x	
Nein		x

# Variante E Regenklärwerk

## Beitrag

Da ich hier kaum einen Unterschied bzw. Besserung im Vergleich zur Variante D sehe, sind meine Anregungen dieselben. Für die Umsetzung der Barrierefreiheit wäre eine unterirdische Führung einschließlich der Theodor-Heuss-Brücke eine mögliche und sicherlich sinnvolle Option. Meiner Meinung nach sollte der Tunnel aber vor dem Reeser-Platz wieder oberirdisch führen und an die bereits bestehenden barrierefreien Bahnhaltestellen anknüpfen. So müsste die Verkehrsführung zwischen Reeser-Platz bis zum Freiligrath-Platz nicht beeinträchtigt werden und der Denkmalschutz Pflasterstein würde auch bestehen bleiben, Bäume müssten in dem Abschnitt nicht gefällt werden, usw. Die Abzweigung von Aquazoo bis zu Messe-Süd halte ich ohnehin für sinnlos und ineffizient, da wäre eine deutlich sinnvollere Alternative mein Vorschlag, dass die U80 über den Freiligrath-Platz führt mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fährt und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd hat. Ansonsten ist auch hier wieder die Kritik dieselbe. Positiv: Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz. Negativ: Fällen der Bäume auf der Kaiserswertherstr. ist absolut problematisch! Die Stadt sollte grüner werden, da ist dieses Vorgehen absolut nicht nachhaltig und kontraproduktiv. Außerdem ist das Straßennetz ab Reeser-Platz bis zur Messe meiner Meinung nach optimal, da macht es keinen Sinn die Streckenführung neu zu konzipieren. Auch hier nicht nachhaltig und Verschwendung von Ressourcen. In dem Zusammenhang ist auch fragwürdig, was mit dem Pflastersteinen geschieht, die zwischen Reeser-Platz und Freiligrathplatz verlaufen und denkmalgeschützt (!) sind. Auch ist es für mich nicht zu begreifen, wieso eine extra Straßenbahnlinie bis zur Messe erfolgen muss, die mit 10 Minuten Gehzeit problemlos von der Haltestelle Messe Ost zu erreichen ist. Hier wäre es deutlich sinnvoller die Fußgängerwege auszubauen und für einen vernünftigen Radweg zu sorgen. Dass die Bahn (ich vermute mal die U81) oberirdisch bis zum Flughafen über Messe-Süd fahren soll, halte ich auch für problematisch. Das Stadtbild am Rhein würde dadurch zerstört werden. Stattdessen sollte die U81 von der jetzigen Haltestelle Messe-Ost oder alternativ vom Freiligrathplatz zum Flughafen fahren. Das würde zwar den Komfort der Messegäste einschränken, was meiner Meinung nach aber absolut vertretbar ist, wenn dadurch das Stadtbild für die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger erhalten bleibt. Fazit: Die Barrierefreiheit zwischen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz ist absolut sinnvoll und längst überfällig. Den Rest der Planung und der eigentliche Fokus der Planung (Straßennetz zur Messe) halte ich für absolute Ressourcenverschwendung, nicht nachhaltig und unüberlegt. Für mich wäre ein möglicher Kompromiss, dass die Verbindung zwischen Messe-Süd und Aquazoo wegfällt (Messegäste könnten hier stattdessen einen entspannten Spaziergang durch unseren schönen Nordpark unternehmen) und hier eher in einen Ausbau des Fuß- sowie Radwegs investiert werden sollte. Stattdessen sollte die U80 über den Freiligrath-Platz führen mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fahren und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd haben. Personen die nicht gut zu Fuß sind könnten alternativ diese Strecke wählen, um die Haltestelle Messe-Süd zu erreichen.		Bäume, Kinder Rheinpromenade
Alle Kritikpunkte, wie bei den Varianten zuvor!		x
Viel zu teuer für wenig Nutzen. Fertig in 40 Jahren. Wer braucht das dann noch?		Kosten
Aus Sicht eines Anwohners der Kaiserswerther Straße befürworte ich diese Mindesttunnellänge. Die Geräuschentwicklung des vergleichsweise besonders alten Rollmaterials von U78 und U79 ist schlafbeeinträchtigend. Als ehemaliger Stadtbahnpendler in Richtung Innenstadt halte die Untertunnelung des Kennedydamms für die einzig sinnvolle Lösung der regelmäßigen Rückstau-Blockaden der vielbefahrenen Kreuzung. Im Vergleich etwa zur Neugewinnung von Straßenraum entlang der Wehrhahn-Linienführung wäre es verwunderlich hier im Düsseldorfer Verkehrskonzept oberirdisch zu investieren. Der Messe-, Sport- und Großveranstaltungsstandort Stockum würde durch die unterbrechungsfreie Fahrt an Attraktivität und schnellere innerstädtische Anbindung gewinnen. Ebenfalls ist hier an die Arbeitsweg-Pendler zum Flughafen genauso wie an internationale Flug-Gäste des Büro- und Hotel-Standorts Golzheim zu denken. Zudem würde Gefahrenpotential auf der Kaiserswerther Straße verringert, da Autos bei Teilsperren derzeit auf den Schienenweg ausweichen müssen. Die Anwohner-Parksituation und Fahrradwegführung bekämen somit Verbesserungsmöglichkeiten.	Lärm, Kreuzung Kennedydamm	

## Positiv Negativ

## Beitrag

Die Messe Süd Erweiterung bietet generell keine positiven Effekte für den Alltag der Anwohner. Es werden keine nennenswerten neuen Wohngebiete angeschlossen. Auch für Messebesucher bringt es nur minimale Vorteile. Die größte positive Auswirkung hätte ein Tunnel unter der Kreuzung Kennedydamm und Uerdinger Str um die Fahrzeit zu verkürzen. Insgesamt sollte aber besser an anderer Stelle investiert werden.	Tunnel KWS	Kosten
Zusätzlich zu den angegebenen Punkten: Während großen Veranstaltungen werden nicht hinreichend mehr Kapazitäten auf der Strecke möglich sein, da alle Linien in Zukunft trotzdem mindestens bis zum Reeser Platz auf dem gleichen Streckenabschnitt fahren. Der Fahrgaststrom am Messegelände kann durch eine bessere Koordinierung des bestehenden Busshuttles mit den bereits bestehenden Anknüpfungen zur Stadtbahn deutlich frequenter, flexibler und erheblich günstiger erfolgen als ein neuer Streckenabschnitt für die Stadtbahn. Zudem ein Tunnel bis zur Rotterdamer Straße noch viel teurer ist als die oberirdischen Varianten. Eine Verlängerung des Tunnels entlang der Kaiserswerther Straße bis zum Reeser Platz ist jedoch sehr praktisch und bringt mehr Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, trotz höherer Baukosten für einen Tunnel. Anstatt einer Messeumfahrung, die entweder zu langsam oder zu teuer ist und dabei nicht einmal hinreichend mehr Kapazitäten aufnehmen kann, würde ich eher vorschlagen, bei den Planungen zum zweiten Bauabschnitt der U81 am Anschluss in Lörick neben einem Abzweig nach Krefeld auch eine Verbindung in Richtung Oberkassel/Innenstadt einzubinden, damit mehr Kapazitäten zwischen Arena/Messe und der Innenstadt erzeugt werden. Zudem brauchen dann auch die Bürger aus Ober- bzw. Niederkassel und dem südlichen Teil von Lörick nicht mehr in der Innenstadt, an der Theodor-Heuss-Brücke oder an der Station Lörick umzusteigen, die dort in die bereits vollen Züge steigen und den Betriebsablauf stören würden.		Kosten
besser als D2, wenn möglich so machen	x	
auch diese Varianten wäre sehr überlegenswert	x	
Besser als D.2, der Konflikt mit der Messe bleibt. Bäume bleiben erhalten, der Nordpark bleibt in seiner Integrität intakt. Win-Win_win für Anwohnende, Verkehrsteilnehmende und Natur.	Bäume	Kreuzung Messelogistik
Variante E - Weitestgehend unterirdische Tunnellösung Im Grunde können auch bei dieser weitgehenden Tunnellösung mit einem „Auftauchen der U80 auf der Engländer Wiese“ nicht wirklich zufriedenstellen. Dafür sind auf den Weg dorthin zu viele Unwägbarkeiten zu umfahren. Einzig was zufriedenstellen könnte, wäre eine Baumaßnahme, die weitgehend aus dem Sichtfeld der Anwohner verschwindet. Dafür werden hier die höchsten Kosten aufgerufen für eine Lösung, die eigentlich nicht in unsere Zeit hineinpasst.		Nordpark
Gute Lösung. Für die Kaiserswerther Str. ist ein Tunnel der Mindeststandard, der erreicht werden sollte. Das fehlende relativ kurze Tunnelstück zu Variante F sollte auf jeden Fall aber noch ergänzt werden - auch um das Rheinufer nicht mit Verkehr und Lärm zu verschandeln.		Gesamt-tunnel, Rheinpromenade
Städtebauliche Möglichkeiten für KWS attraktiv, zu hohe Baukosten. E-Bus alternativ für Schleife Messe Süd zu Messezeiten denkbar!	Stadtbild	Kosten
Zu befürworten wegen dringend notwendiger Tunnelverlängerung Kaiserswerther Straße.	Tunnel KWS	
Die kurze Verlängerung des Tunnels ggü. D.2 dürfte die Kosten nicht wesentlich erhöhen. Das Problem an der Stockiger Kirchstraße kann mit diesen Plänen hier nicht wirklich beurteilt werden.	x	
Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm der U-Bahn auf der Kaiserswerther Straße hat in den letzten Jahren zugenommen. Kürzlich habe ich eine Lärmmessung (Tadeto Digital Sound Level Meter TE017) auf der Höhe Kaiserswertherstr. 192 vorgenommen und Spitzenwerte um die 88 dBA gemessen. Der Einsatz zusätzlicher und/oder längerer Züge bzw. U-Bahnen verschärfen das Problem. Insofern sollte ein maximaler unterirdischer Ausbau der U-Bahn erfolgen. Ausserdem wird die An- und Abfahrt zur Messe attraktiver, störungsfreier und schneller. d.h. Variante E wäre annehmbare Variante	Lärm	
Die U-Bahn sollte bis zum Reeser Platz unterirdisch geführt werden, um die Lärmbelastung auf der Kaiserswerther Straße zu verringern und die Straße mit ihrer Baumallee als solche zu erhalten.	Lärm, Bäume	
Variante E erhöht Kosten, ohne einen wirklichen Mehrwert im Vergleich zur Variante D zu erbringen	x	Kosten
Schienen entlang des Rheins stören die Naherholung. Die Messe braucht nicht dringend noch eine Haltestelle (unverhältnismäßig). Die barrierefreie Erschließung der vorhandenen Haltestellen halte ich jedoch für wichtig, ein Tunnel erscheint mir zur Erhaltung der Bäume als beste Lösung.	Bäume	Rheinpromenade

## Positiv Negativ

# Variante E Regenklärwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Keine oberirdische Bahn für die Kaiserswertherstrasse ist ein schöner Wunschtraum. Wieviele Jahrzehnte würde der Bau dauern und was würde das den Steuerzahler kosten? Macht doch eine oberirdische Elektrobahn Verbindung, kurz getaktet für ganz Düsseldorf Fazit: völlig absurde Lösung Viel zu teuer. Zu viel Aufwand für eine neue Haltestelle, die die Messe nicht benötigt. Eigentlich niemand!		Baudauer
ich finde die idee sehr sehr gut . aber es ist für mich besser das man für die u 78 und 79 den tunel bis nordpark aquazoo verlängert. v	Tunnel KWS	
Grundsätzlich gilt die Fragestellung des zusätzlichen Bedarfes für einen Halt "Messe Süd", wenn es schon Messe Nord gibt sowie einen akzeptablen Fußweg von den bestehenden Linie. Diese Variante besitzt katastrophale Auswirkungen auf die Naherholungsgebiete und gefährdet bestehende, hochwertige Bausubstanz. Durch eine mögliche Untertunnelung ist die Gefährdung an Gebäuden einer einmaligen Siedlung von historischer Bedeutung nicht auszuschließen. Kosten / Nutzen Überlegungen wären hier nochmals zu prüfen. Auch die zusätzlichen Lärmbelastung sind nicht zu verachten; ebenso wie Bäumfällungen. Letzteres ist aus historischen und Klimaschutzgründen schwer zu bestehen.		Erschütterung, Nordpark
Macht auch Sinn. Sollte eine insgesamte Tunnelstrecke als Favorit gelten sollte eine oberirdische Strecke der Kaiserswerther Straße für die Straßenbahn bedacht werden.	x	
Diese Variante ist nicht geeignet, da hier ein großer Eingriff in unsere wichtige Natur darstellt. Auch hier würden durch die Untertunnelung sämtliche Wurzeln der Bäume kaputt gemacht, was ihr Ende bedeutet. Das ist kein Mehrwert für die Bevölkerung. Außerdem ist die neue Lärmbelastung der Anwohner nicht zumutbar. Lärm macht krank!		Bäume, Lärm
Wieso muss bei fast jedem Entwurf die Engländer Wiese geteilt werden , da müssen aber auch etliche Bäume gefällt werden ....		Bäume, nordpark
Im Grunde wie D2. Muss man einen Tunnel bauen wenn ein vorhandener Bahneigener Körper vorhanden ist? Der Tunnel sollte jedoch bis kurz nach der Haltestelle „ Messe Süd „ gebaut werden, damit es kein Konflikt mit der Messe Boot gibt. Auch könnte der Schwenk des Tunnels für die U80 hinter der Grünwaldstraße gebaut werden ( unter dem Nordpark ) damit es keine Erschütterungen in der Siedlung zu spüren sind. Haltestelle „ Nordpark/Aquazoo „ sollte nach Neubau der Hochbahnsteige entfallen.		Erschütterung, Kreuzung Messelogistik
Gleiche Meinung wie zu D.2.		
Die Risiken von Erschütterungen bei der Untertunnelung der „Weißen Siedlung“ sind nicht absehbar. Die Häuser sind i.d.R. aus den 1930er und 1960er Jahren. Hinzu kommt bei unterirdischer Verdichtung die fehlenden Auslaufflächen bei Hochwasser des Rhein. Viel zu teuer, viel zu riskant. Nicht nachhaltig.		Erschütterung, Kosten, Wasser
Geht garnicht, durch den Nordpark! Und zu viel Zerstörungsgefahr der anliegenden Häuser durch Tunnelbau.		Nordpark, Erschütterung
Verbesserung der Querung B1, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten entfällt. Erhöhung der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe sonder auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.) Vermeintliche geringere CO2-Emissionen müssen im realistischen Verhältnis zu erwartenden Staus betrachtet werden. Erst ab 2035 dürfen neu nur noch E-Modelle an den Markt gebracht werden. Verbrenner dürfen danach aktuell noch gebraucht gekauft bzw. betrieben werden. Eingriff in den Nordpark mit Versiegelung von Grünflächen und Verkleinerung dieser analog vorheriger Variante. Keine Verbesserung.	Kreuzung Kennedydamm	Verkehr, Nordpark
Diese Variante ist noch besser, weil die Rampeder zukünftigen U bahn	x	
Halte ich für die beste Lösung, da Verkehrsprobleme am Kennedydamm/ Kaiserswerther Straße beseitigt werden. Lärmbelastigungen im Bereich der Weißen Siedlung durch U-Bahnen ist doch heutzutage geringer als Verkehrslärm, zumal des Nachts nur bei vereinzelt Großveranstaltungen mit Bahnen in den Nachtstunden zu rechnen ist. Fluglärm dürfte höher sein. Erschütterungen durch die Untertunnelung sollten beherscher sein. Die Konflikte mit der Messelogistik ist nur an wenigen Tagen gegeben und m. E. tollerabel.	Kreuzung Kennedydamm	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Abzulehnen- siehe wie vor		x
- unnötige zusätzliche Belastung der angespannten Stadtkasse ohne zusätzlichen Nutzen. - erhebliche und jahrelange Beeinträchtigung des gesamten Straßenverkehrs an der Kaiserswerther Strasse während der Baumassnahme zu erwarten - Erwartbarer Verlust eines erheblichen Teils des geschützten Baumbestandes an der Kaiserswerther strasse - Zerstörung des Erholungswertes der Rheinpromenade an der Rotterdamer Strasse - Störung / Verletzung des unter Denkmalschutz stehenden Areals Nordpark / Engländerwiese - zusätzliche Behinderung des auch mit einer U80 nicht verschwindenden Verkehrs auf der Rotterdamer Strasse bei Messen oder Grossveranstaltungen im Stadion -Erwartbare Nachteile / Folgeschäden der teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bebauung im gesamten umkreis der Tunnellung. - Sicherungsgutachten sind den betroffenen Anrainern vor Beginn der Baumassnahme dringend zu empfehlen, um spätere Ansprüche geltend machen zu können.		Kosten, Baudauer, Baum, Rheinpromenade Nordpark, Erschütterung, Verkehr
Variante E lehne ich ab und würde Klage einreichen!		x
Genauso schlecht wie C oder D1 abzulehnen und noch viel viel teurer - Zudem gesteigerte Grundwasser Problematik für die Anwohner! Alles alte Häuser mit eh schon feuchten Kellern - die haben damals keine entsprechende Abdichtung verbaut!!! Grundsätzlich mag ich U Bahn und eine Verlängerung auf der geraden Strecke Richtung Variante A ist ggf interessant - aber lange Bauzeit, und die ganze Kaiserswerther Strasse müsste neu gestaltet werden... Positiv: ? Nichts - variante ist abzulehnen Negativ: - Starke Beeinträchtigung der Freizeitwerte am Rhein - hier fahren täglich viele Radfahrer und Kinder am Rhein entlang - Zu wenig Platz, Konflikt mit Messeverkehr - Zerteilt ein Denkmalgebiet ein - mit doppelter Lärmbelastigung - Teilt die Engländer Wiese die gerade als Sportstätte wichtig ist ab - Hohe Lärmbelastigung für Anwohner - Belastung für die Denkmal Immobilien - man darf den Bewohnern nicht einseitig hohe Auflagen für Umbauten/ Sanierung machen und dann als Stadt den Denkmalwert selbst so beeinträchtigen! - Diese Variante ist schon früher gescheitert u.a. am Einspruch der Bürger und Anwaltlich von unserem ehemaligem Oberbürgermeister Erwin selbst abgelehnt! - Lange und Umwegreiche Anfahrt ohne Mehrwert - Teurer als die Variante A ohne Mehrwert		Kosten, Wasser, Rheinpromenade, Nordpark
Genau so wie D2, besser als alle Oberflächenlösungen	x	
Ablehnung		x
-zu teuer Ausbau der neuen Trasse ist viel zu lange. -lange Bauzeit - Naturraum Engländerwiese muss geschützt werden. -Bürger NRW benötigen Ruhezone Rhein Ruhrgebiet ist bereits sehr stark zugebaut. -Soziale Integration ist nur möglich, wenn Menschen in NRW sich am Rhein UND IM Park auf der Engländerwiese erholen können. -Engländerwiese wird als Sportplatz genutzt.		Nordpark, Kosten
Nicht die Engländerwiese zerstören!!!!		Nordpark
- sehr kostenintensiv -sehr lange Bauzeit -sehr hohe Lärmbelastung -schwerer Eingriff in die Natur -Fällen von zahlreichen Bäumen -Lebensraum von seltenen Jagdvögeln wird zerstört. -Zerschneidung der Grünflächen auf der Engländerwiese und dem Nordpark - Nordpark, Engländerwiese und die angrenzende Siedlung als historischer Ort der unter Ensemble Denkmalschutz steht wird zerstört. - Nordpark und Engländerwiese und Siedlung als Gedenkstätte und Mahnmal, um auf die Gräuelt der NS Zeit hinzuweisen. Wichtig für alle Schülerinnen und Schüler ist es sich immer wieder mit der deutschen Vergangenheit zu beschäftigen.		Kosten, Lärm, Baudauer, Bäume, Nordpark
Ein Tunnel wäre gut.	x	
Indiskutabel!		x
Der Nordpark hat schon durch das überdimensionierten Messe Vordach anschauen verloren. Wir sollten ihm nicht noch mehr Verkehrslärm zumuten.		Nordpark
Eine kostenspielige Variante, die man sich in heutiger Zeit nicht mehr erlauben sollte! Ansonsten gleiche Kritik wie an den vorherigen Varianten!		Kosten

# Variante E Regenklärwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Alle Tunnellösungen stehen doch, was die Baukosten angeht, in überhaupt keinem Verhältnis zur Anbindung der Messe Süd. Es gibt - anders als bei bisherigen Projekten dieser Art - für den oberirdischen Raum keinerlei Mehrwert! Im Gegenteil werden durch die vermutlich sehr langen und umfangreichen Baumaßnahmen die Umwelt, Anwohner etc. auf Äußerste strapaziert. Ich kann auch nicht nachvollziehen, warum eine solche Planung eines Tunnels unter Teilen der weißen Siedlung hindurch erfolgen soll. Bei jeder Sanierung eines denkmalgeschützten Hauses in der weißen Siedlung wird von der städtischen Denkmalbehörde auf jedes noch so kleine Detail geachtet und aufwändige Abstimmungsarbeiten sind notwendig. Auch die Gestaltungssatzung wird penibel und zu Recht für ein einheitliches Erscheinungsbild der Siedlung angewendet. Jetzt sollen für eine nicht notwendige Streckenführung Erschütterungen und damit Bauschäden an Häusern der weißen Siedlung in Kauf genommen werden? Meiner Ansicht nach völlig verantwortungslos, widersprüchlich und unnötig! Wenn überhaupt notwendig ist eine Anbindung der Messe Süd über die Stockumer Kirchstraße denkbar!		Erschütterung, Kosten
	x	
Diese Variante halte ich für gerade eben vertretbar.	x	
Erträgliche minimale Lösung	x	
Abgelehnt Unverhältnismäßig, unwirtschaftlich, rechtswidrig, Natur- und Landschaftsschutz, Denkmalschutz, Lärmschutz, Wasserhaltung, Eigentumsschutz von Anliegern		Kosten, Lärm, Wasser, Erschütterung
Ich lehne diese Variante ab s. die Argumente zu Variante A.		x
Nicht akzeptabel. Beeinträchtigung des Nordparks /Engländerwiese und der denkmalgeschützten Weißen Siedlung.		Nordpark, Erschütterung
Abgelehnt, weil Unbezahlbar		Kosten
Ablehnung		x
Der erste Plan in die richtige Richtung. Leider bleibt immer noch die Einschränkung der Verbindung des Nordparks und des japanischen Gartens mit dem Rhein. Weiterhin ergeben sich neue Gefahrenstellen bei der Überquerung und Einschränkung des Radverkehrs. Gerade im Sommer nutzen etliche Anwohner den Zugang zum Rhein und genießen Ihre Stadt. Jogger laufen am Rhein und Park. Auch hier ergeben sich beträchtliche Einschränkungen für die Anwohner.		Nordpark, Rheinpromenade
Inakzeptabel, siehe vorherige Varianten. Warum muss der Tunnel eigentlich unter einem denkmalgeschützten Wohnviertel geführt werden? es kommt einer Enteignung der betroffenen Grundstücke gleich und ist rechtswidrig.		Erschütterung
Warum muss die Streckenführung unter einer Wohnbebauung erfolgen? Wir befürchten Erschütterungen unter unserem Haus. Lärmbelästigung. Wertminderung für unser Grundstück.		Erschütterung, Lärm
nicht akzeptabel, Gründe siehe Variante B		x
Gute Variante Mehr Entlastung als neue Belastung der Anwohner und des übrigen Verkehrs Umfangreiche Möglichkeiten zur oberirdischen Neugestaltung auf der Kaiserswerth Str. zb Radweg und Grünstreifen.	Verkehr, Stadtbild	
Das ist sicher nicht bezahlbar. Abgelehnt		Kosten
Ich lehne diese Variante ab; von allen Varianten ist sie die schlechteste. Der Eingriff in den Nordpark/Engländerwiese ist absolut inakzeptabel.		Nordpark
Die Variante wird abgelehnt. Die Beeinträchtigungen in der denkmalgeschützten „Weißen Siedlung“ durch Bauschäden und Erschütterungen im laufenden Betrieb sind nicht hinnehmbar. Die Anwohner werden sich daher mit allen – auch juristischen – Mitteln gegen jedweden Eingriff in den Gebietsbereich der „Weißen Siedlung“ wehren, was zu langjährigen Rechtsstreitigkeiten führen würde. Dies könnte allerdings durch eine vollständige Streckenführung im „öffentlichen Raum“ vermieden werden. (vgl. die Ausführungen zu D1).		Erschütterung

## Beitrag

## Positiv Negativ

Definitiv abzulehnen! Lärm und Erschütterungen unter den Wohnhäusern Weiße Siedlung in Bau- und Nutzphase. Jahrelange Klageverfahren mit den Anwohnern, die bereits Jahrzehnte lang hohe bauliche Auflagen der Stadt befolgen müssen, sind absehbar. Der Eingriff in die Siedlung und die lange Streckenführung für eine Haltestelle mehr sind nicht verhältnismäßig.		Lärm, Erschütterung
Analog zu den Ausführungen zu D.1/.2: die Untertunnelung der denkmalgeschützten weißen Siedlung lehne ich ab, da es zu Schäden an der Bausubstanz kommen wird und die Beeinträchtigung für Anwohner durch die Erschütterungen im laufenden Betrieb nicht hinnehmbar sind. Zudem wäre eine Lösung im öffentlichen Raum (z.B. Aquazoo und Nordpark) möglich.		Erschütterung
Sehr gute Lösung (Platz 2)	x	
Nicht sinnvoll hinsichtlich der Streckenführung unter geschütztem Wohnbestand weiße Siedlung.		Erschütterung
Wird abgelehnt, vgl. Ausführungen zu D 1		x
Kein Vorteil zu Variante D die weisse Siedlung betreffend!		x
Variante E. Wird mit den Begründungen zu den Varianten B - D.2 ebenso abgelehnt. Meine Frage zum genannten Argument, dass nach dem Reeser Platz eine unterirdische Kurvenführung (gemeint ist eigentlich kurvenlose Streckenführung) eine schnellere Fahrt ermöglichen würde. Wieviel Sekunden holt man mit dieser Streckenführung zeitlich raus und wer hätte davon den Nutzen?		x
Halte ich nicht für sinnvoll!!!		x
Wenn es eine unterirdische Lösung gibt, wird viel Lebensqualität für Mensch und Natur entstehen. Sollte es eine oberirdische Lösung geben, wird sich das Bild der Kaiserswerther Straße massiv ändern, Bäume werden abgeholzt, Parkplätze fallen weg und es gibt zukünftig nur noch eine Fahrspur pro Richtung. Ich empfehle bitte nehmen die unterirdisch wählen- es ist immer auch schneller für reiser	x	
Klarstellung: Die Verlängerung des Tunnels (bis zum Reeser Platz oder gar bis Aquazoo) wird keine Verbesserung bringen, da mit der U 80 eine weitere Linie über die Kaiserswerther Straße und über den Freiligrathplatz kommen wird. Beide Verkehrsknoten sind heute schon überlastet. Diese Variante ist vergleichbar mit dem Tunnelbau nur bis zum Kennedydamm, was schon damals zu kurz gebaut wurde. So holt man sich die Schwierigkeiten ans Rheinufer, zumal die Oberleitung dann der boot im Wege ist.		Kreuzung Messelogistik
Ablehnung, unverhältnismäßig, viel zu teuer und extrem Risikobehaftet für die weisse Siedlung		Kosten, Erschütterung
zukunftsorientierte Streckenführung! Entlastung und Beschleunigung der Kaiserswerther Straße und Kennedydamm v.a. im Berufs- und Messeverkehr! Erhaltung von Baumbestand und Alleebild der nördlichen Kaiserswerther Straße	Verkehr, Bäume, Stadtbild	
Eine gute Lösung, aber wegen der Logistik der Messe an der Haltestelle „Messe Süd“ nicht 100%-ig.	x	Kreuzung Messelogistik
Ähnlich wie Variante D.2, bietet diese Variante die Vorteile der unterirdischen Abschnitte. Die Umsetzung des Tunnelteils vor dem Kennedydamm könnte zusätzliche Vorteile bieten.	Kreuzung Kennedydamm	
Variante E ist inakzeptabel und nicht nachvollziehbar. Die Rheinfront darf nicht derart mit einer langen Rampeanlage ruiniert werden, der Nordpark schon gar nicht! Alle 7 vorgestellten Alternativen der Stadt dienen hauptsächlich der Erschließung des Südeingangs der Messe. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Es gibt unzählige Messengelände auf der ganzen Welt, die mit einem einzigen Anschluss einer U-Bahn / Straßenbahn auskommen, wie Leipzig, Hannover, Hamburg, Singapur, Tokio uvm. Alle werden nicht aufwendig umfahren. Das sollte für Düsseldorf ebenfalls ausreichen und die Stadt könnte sich diesen hohen Aufwand sparen!		Rheinpromenade
Nein Nicht nur wegen Kosten und jahrelange Baustelle aber auch unnötige Fällung von Bäumen und Beeinträchtigungen des Nordparks		Kosten, Nordpark, Bäume
Diese Variante ist aufgrund der neuen Lärmbelastungen (vgl. Oben) und die Erschütterungen sowie die Eingriffe in die anliegenden Grundstücke bei der Wasserhaltung während der Bauzeit abzulehnen.		Lärm, Wasser

# Variante E Regenklärwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Strikt dagegen, wegen evtl. Setzrisse in den Häusern der Weissen Siedlung. Wer kommt für die Folgekosten auf?		Erschütterung
neue Lärmbelastung Weiße Siedlung, Christ Church, Kreuzungskonflikt Rotterdamer Str./Stockumer Kirchstr.		Lärm, Verkehr
Auch genau wie d halbgar.		x
Tolle Variante! Ich kann als Außenstehender den Konflikt mit der Messelogistik nicht bewerten/nachvollziehen, für mich gleicht die Rotterdamer Straße einem Fußballplatz. Einen Tunnel erachte ich hier als Verschwendung von Geldern.	x	
Abgelehnt wegen Unverhältnismäßigkeit		x
Totaler Blödsinn! Wer schon einmal bei Großveranstaltungen vor Ort war, weiß dass alle Stassen von ankommenden bzw. abfließenden Autoverkehr komplett überlastet sind. Eine oberirdische Strassenbahn wird den Zustand nur verschlechtert. Die Bahn wird nur im Stau stehen. Was will man mit diesem Vorschlag erreichen? Der einzige Park im Norden der Stadt wird damit zerstört. Den Aquazoo kann man wie den Nordpark zumachen.		Nordpark, Verkehr
Variante E: Evtl. Kompromisslösung, da durch größeren Teil der Untertunnelung erheblich weniger Anwohner betroffen sind und weniger Bäume gefällt werden müssen. Dennoch: nördl. weiße Siedlung; die Rotterdamer Straße ist zu Veranstaltungszeiten ohnehin schon stark befahren; Es käme es zu einer Erhöhung durch Feinstaubpartikel von den Bremsen und den Rädern auf den Schienen der Straßenbahn im Bereich des oberirdischen Schienenverlaufs.	Bäume	Verkehr
läßt den Nordpark / Engländewiese in Ruhe		Nordpark
Ein wichtiges Naherholungsgebiet, auch wichtige (Sport-) Begegnungsstätte für viele Düsseldorfer wird stark beeinträchtigt!		Nordpark
Keine Option		x
Guten Variante Aus welchem Grund sollte es bei dieser Lösung zu einer höheren Lärmbelästigung für die Weiße Siedlung kommen? Diese wird doch eher reduziert durch die Untertunnelung der KWS bis zum Aquazoo.	Lärm	
Gegen Variante E sprechen sämtliche zu den vorigen Varianten aufgezählten Argumente, einschließlich des Kostenarguments.		Kosten
Weiterer Kommentar erübrigt sich. Ein klares Nein zur geplanten Trasse.		x
1. Mit der U-80 wird eine weitere Linie über die Kaiserswerther Straße und über den Freiligrathplatz geführt. Dort, wo bereits viele Straßenbahnlinien ganztägig fahren. Es ist daher nicht nachvollziehbar, inwiefern die U-80 einen Mehrwert darstellt, da die U78, die aktuell zur Messe fährt, ausserhalb der Messe Zeiten zum Großteil leer ist. Wieso verlängert man nicht die U79 Richtung Duisburg mit mehr Wagons, diese ist nämlich meistens zu kurz und daher überfüllt. 2. auch bei dieser Linienführung wäre die Oberleitung der Messe im Weg. Daher lehne ich diese Linienführung ab.		Kreuzung Messelogistik
Variante ist ungeeignet, siehe Variante C.		x

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die sich mit Variante C deckende gewünschte Anbindung des Südeingangs der Messe mit einer Trassenführung entlang des südlichen Bereichs der Engländewiese dürfte betriebliche Vorteile gegenüber Variante A bieten. Der Bau des Tunnels im Bereich der Ausfädelung der U80 aus der Nordstrecke (U78/U79) vermeidet die Nachteile bei einer oberirdischen Streckenführung. Endlich angegangen wird die „Achillesferse“ der Nordstrecke des Düsseldorfer Stadtbahnnetzes (der Abschnitt zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke) und es wird eine optimal erscheinende Lösung gefunden mit der Verlängerung des U-Bahntunnels über den Kennedydamm hinaus. Nicht notwendig erscheint es allerdings, den Tunnel über die Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke hinaus zu bauen. Die Bahn sollte zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Reeser Platz wieder an die Oberfläche geführt werden. Dort beginnt auf der Kaiserswerther Straße zwischen Gerhard-Domagk-Straße und Reeser Straße die eigene Trasse für die Bahn und es ist an dieser Stelle (wo früher die Verzweigung von zwei auf vier Gleise lag) ausreichend Platz für den Bau einer Rampe vorhanden (einschließlich der Möglichkeit, die Rampenbaustelle während der Bauzeit zu umfahren). Mit dieser Lösung könnte die vorhandene Infrastruktur (eigene Trasse der Bahn ab Gerhard-Domagk-Straße und vorhandener barrierefreier Hochbahnsteig am Reeser Platz) genutzt werden. Eine Verlegung der Haltestelle Reeser Platz unter die Erde ist überflüssig, weil die Bahn dort ihre eigene Trasse hat und bereits ein barrierefreier Hochbahnsteig existiert. Nördlich an die Haltestelle Reeser Platz anschließen sollte sich dann ein weiterer Tunnel, mit dem die U80 unter dem westlichen Teil der Kaiserswerther Straße hindurch in den Bereich Nordpark/Engländewiese geführt wird. Diese Lösung böte gegenüber dem geplanten vollständigen Tunnel den Vorteil, dass die U80 kreuzungsfrei aus der Nordstrecke ausgefädelt werden kann (so wie es mit der U81 nördlich des Freiligrathplatzes passieren wird) und neben dem westlichen Teil der Kaiserswerther Straße das südlich führende Gleis der Nordstrecke unterfahren könnte. Dank der Auslegung des Mittelteils der Kaiserswerther Straße nördlich des Reeser Platzes für vier Gleise könnte die Rampe zwischen dem nordwärts und dem südwärts führenden Gleis der Nordstrecke angelegt werden. Fazit: Ich wünsche mir, dass diese Lösung in dem oben umrissenen Sinn modifiziert wird. Optimal wäre es, den nördlicheren Tunnel nicht auf der Engländewiese enden zu lassen, sondern ihn bis zur Messe Süd durchzuführen, was allerdings noch einmal teurer wäre und betrieblich nicht so große Vorteile böte wie die Kombination aus der Verlängerung des Tunnels vom Kennedydamm zur Theodor-Heuss-Brücke und einem nördlich des Reeser Platzes zu bauenden Kurztunnel zum Zwecke der Ausfädelung der U80.	Kreuzung Kennedydamm	
Die Teiluntertunnelung im Bereich der weißen Siedlung ist hinsichtlich der Beeinträchtigungen für die Anwohner (Bauschäden, Erschütterungen im Betrieb) sowie des Denkmalschutzes abzulehnen.		Erschütterung
Inakzeptabel und zu teuer, Grundwasserabsenkung, Versiegelung der Flächen lässt Keller volllaufen bei Starkregen. Es sterben viel zu viele Bäume!		Wasser, Bäume, Kosten
Gute Lösung Die Lärmbelästigung der weißen Siedlung wird hier insgesamt verringert, weil kein zusätzlicher Lärm von der KWS Straße anfällt. Warum sollte es hier zu Erschütterung aufgrund der Untertunnelung kommen? Beim Bau der Wehrhahnlinie wurde die Innenstadt mit großen Mehrfamilienhäusern, Bürogebäuden und historischen Gebäuden ohne Schäden untertunnelt, da werden Einfamilienhäuser wohl wesentlich weniger ins Gewicht fallen. Es geht hier doch nur darum den Empfindlichkeiten einer kleinen elitären Gruppe von Düsseldorfern zu entsprechen was nicht dem Gemeinwohl entspricht.	x	
Ich wusste gar nicht, das die Stadt so viel Geld hat. Geld für einen U81 Tunnel ist nicht da, Geld für Tunnel unterm Rhein ist nicht da und dann eine überflüssige Bahnlinie unter den Nordpark buddeln?		Kosten
Das Fällen von Bäumen, der Eingriff in die Engländewiese und die weiße Siedlung sind inakzeptabel und völlig unverhältnismäßig im Vergleich zum sehr geringen Mehrwert, der durch diese Strecke entstehen würde!		Bäume, Nordpark, Erschütterung

# Variante E Regenklärwerk

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Variante wird nicht befürwortet. Ein Eingriff in den Erholungsbereich Engländerwiese zusätzlich zum Rheinufer muss analog der Variante C vermieden werden. Es würde bei der Teil-Untertunnelung Privateigentum „unterfahren“ mit den aus vielen Städten bekannten Beeinträchtigungen an den bestehenden Gebäuden. Es würde sowohl zu physischen Schäden an der Bausubstanz kommen als auch zu permanenten Erschütterungen beim Unterfahren im laufenden Betrieb. Dies ist für die Betroffenen nicht hinnehmbar und unzumutbar und gilt umso mehr, als jede bauliche Maßnahme in der „Weißen Siedlung“ durch den Denkmalschutz bzw. die Denkmalsatzung äußerst restriktiv beurteilt bzw. untersagt wurde. Diese Schutzmaßnahmen des besonderen baulichen Ensembles „Weiße Siedlung & Nordpark“ würde hiermit komplett in Frage gestellt werden. Die Anwohner werden sich daher mit allen öffentlichen und juristischen Mitteln gegen jedweden Eingriff in den Gebietsbereich der „Weißen Siedlung“ wehren, was zu langjährigen Rechtsstreitigkeiten führen würde. Die unterirdische Führung entlang der Kaiserswerther Straße würde natürlich zur Reduzierung der Geräuschemission und Erschütterungen auf der Kaiserswerther Straße führen, aber zugleich das Projekt verteuern. Dies könnte allenfalls durch eine vollständige unterirdische Streckenführung im „öffentlichen Raum“ unterhalb des Nordparks vermieden werden.		Rheinpromenade, Nordpark, Erschütterung
Wäre nur akzeptabel, wenn dadurch die Bäume auf der Kaiserswerther Straße nicht tangiert werden. Letztlich aber auch unverhältnismäßig und nicht akzeptabel, weil der Nordpark durch die Bahntrasse vom Rheinufer abgetrennt würde.		Nordpark, Rheinpromenade
- Prinzipiell ist eine teilweise unterirdische Lösung eher akzeptabel. - Die sich durch diese Variante ergebenden städtebaulichen Möglichkeiten i.V.m. einem Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr sind in Abhängigkeit von den konkreten Plänen sicherlich willkommen. Für eine abschließende Beurteilung, wäre aber an diesem Punkt ein konkretes Konzept wünschenswert. - Den Konflikt mit der Messelogistik sollte die Messe als Tochter der Stadt mit der Stadt intern klären – dies sollte nicht Gegenstand des Bürgerdialogs sein. Zumindest solange durch diesen Konflikt die Interessen anderer nicht beeinträchtigt würden. - Selbst wenn bei dieser Variante weniger Bäumen bzw. Baumallee gefällt werden müssten als bei den oberirdischen Varianten, ist deren Fällung völlig inakzeptabel. Auch bei dieser Variante würde bedauerlicherweise in die Engländer Wiese eingegriffen werden. Auch wenn der Eingriff nicht so tiefgreifend wäre, wie bei anderen Varianten, sollte dieser vermieden werden. Beispielsweise durch eine Fortführung des Tunnels. - Eine Belästigung durch Lärm bzw. Schall ist auch bei dieser Variante nicht vollständig auszuschließen und diese Variante deshalb schon nicht hinnehmbar. Erschütterungen durch eine Untertunnelung sollten selbstredend ausgeschlossen werden. - Die im Vergleich zu den anderen Varianten höheren CO2-Emissionen durch den Tunnelbau, könnten durch den Erhalt von Bäumen kompensiert werden.	Verkehr	
Wenn das Geld da ist, besser als D	x	
Siehe D1-D2		
Die Rotterdamer Str. ist bereits in erheblichem Ausmaß ein Naherholungsgebiet für Düsseldorf, welches sich über die Rheindeiche Richtung Kaiserswerth fortsetzt und auch durch diese Variante erheblich beeinträchtigt wird, zum einen durch die zusätzlichen Lärmbelastigungen der Anwohner, zum anderen durch den Bau einer hässlichen Rampe auf der Rotterdamer Str. sowie einer ebenfalls hässlichen Rampe auf der Kaiserswerther Str. zwischen Reeser Platz und Aquazoo. Über die Anmerkungen der Planungswerkstatt hinaus halten wir die Naherholungsqualität des Nordparks ebenfalls für sehr deutlich beeinträchtigt, ebenso wie die der Engländerwiese. Durch die Rampe auf der Kaiserswerther Str. sind ferner weitere Lärmbelastigungen auch für die Anwohner zu befürchten. Bei einer Abwägung der vorgetragenen Vorteile sowie der u.E. entstehenden Nachteile und Beeinträchtigungen halten wir auch diese Variante für unverhältnismäßig. In Bezug auf die Untertunnelung der Kaiserswerther Straße zwischen dem Halt Kennedydamm und Reeser Platz sehen wir folgende Aspekte: Eine Untertunnelung der Kaiserswerther Str. zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke halten wir mit Blick auf enge Verkehrssituation (Konkurrenz der Verkehrsmittel) für sinnvoll. Dabei sollte die Rampe Richtung Reeser Platz aber bereits vor dem Erreichen des Reeser Platzes platziert sein, um den bestehenden Alleestraßen-Charakter der Kaiserswerther Str. nicht zu beeinträchtigen. Uns ist ferner auch in dieser Variante unverständlich, warum die Haltestelle Golzheimer Platz entfallen soll. Diese Haltestelle erscheint uns dringend notwendig für die dort befindlichen Büros und einen Entfall können wir nicht verstehen. Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir diese Variante in der vorgestellten Form zumindest in Bezug auf den Bereich zwischen Reeser Platz und Messe grundsätzlich ab.	Tunnel KWS	Rheinpromenade, Nordpark, Lärm

## Beitrag

## Positiv Negativ

Diese Variante ist noch ein deutliches Stück besser da der Tunnel bis zur Messe Süd geführt wird.	x	
Klares Nein zu dieser Variante! - jahrzehntelange Umbaumaßnahmen auf der Kaiserswerther Strasse führen zu absolutem Verkehrschaos auf der Nord-Südachse der Stadt. - horrenden Kosten, Kosten, Kosten zu Lasten der Steuerzahler - Verschandelung des Nordparks! - Zerstörung der Natur (Abholzung von uraltem Baumbestand auf der Kaiserswerther Strasse als grüne Lunge des Nordens und Rodung Teile des Nordparks. Unerträgliche Vorstellung.) - Siehe Kritikpunkte aus C und D1 und D2		Kosten, Nordpark, Bäume
Klarstellung: Die Verlängerung des Tunnels (bis zum Reeser Platz) wird keine Verbesserung bringen, da mit der U 80 eine weitere Linie über die Kaiserswerther Straße und über den Freiligrathplatz kommen wird. Beide Verkehrsknoten sind heute schon überlastet. Diese Variante ist vergleichbar mit dem Tunnelbau nur bis zum Kennedydamm, was schon damals zu kurz gebaut wurde. So holt man sich die Schwierigkeiten ans Rheinufer, zumal die Oberleitung dann der Boot im Wege ist.		Verkehr, Kreuzung

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

Diese Variante gefällt mir am besten.	x	
Vorzugsvariante. Ist zwar am teuersten umzusetzen und wird die meiste Planung benötigen, bietet aber die meisten Vorteile an allen Stellen. Bitte zügig umsetzen.	x	
Die Bahntrasse sollte nicht unter dem Nordpark geführt werden, da ein Tunnelbau eine Gefahr für den Wasserhaushalt im Nordpark darstellt. Die Klimakrise macht das Überleben für unsere Bestandsbäume immer schwieriger. Sie sollten nicht gefährdet werden.		Grundwasser
Die wohl beste Option ist F. Die Erschütterung müssen vorher intensiv geprüft werden. Eine Planung nahe des Nordparks sollte definitiv einen Tunnel haben, da der Park ein Erholung und Rückzugsort bleiben sollte. Zudem dürfte sich die Verkehrssicherheit an der Kaiserswetherstraße drastisch verbessern. Neue Radwege und Außengastronomie können an dem Platzgewinn profitieren. Durch den vermiedenen Straßenstau dürfte sich Pünktlichkeit der Bahn verbessern.	Nordpark, Verkehr, Stadtbild	
Beste Variante. Park und Wiese nicht beeinträchtigt, weniger Verkehrslärm, mehr Platz für Begrünung und Fußgänger. Zudem die schnellste Variante, was für Veranstaltung in der Arena und der Messe ein großer Vorteil ist.	Nordpark, Verkehr, Lärm, Messeanbindung	
Die einzig sinnvolle Variante wäre in meinen Augen die Variante F. Nur bei der Variante F kann ein minimalinvasiver Eingriff in die Natur sowie auch ein reibungsloser Betriebsablauf gewährleistet werden. Insbesondere auf der Kaiserswerther Straße ist eine Tunnelösung zwingend erforderlich, da eine Oberflächenlösung sowohl zu großem Verlust an Baumbestand führen würde aber auch erhebliche Schwierigkeiten im Betriebsablauf mit sich bringen würde. Da mit der U80, U78 und U79 ja im Schnitt ca. alle 2,5 Min. eine Bahn pro Richtung, also alle 1,25 Min. in beide Richtungen verkehren würde, wäre der Lärm der durch das Vorbeifahren der Bahnen entsteht, auch den Anwohnern nicht zuzumuten. Eine Oberflächenlösung im Nordpark wäre aus Gründen des Umweltschutzes ebenfalls nicht wünschenswert. Eine Oberflächenlösung auf der Rotterdamer Straße wiederum würde zu erheblichen Problemen bei Anliegern zur Messe über den Wasserweg führen, da dort die Oberleitungen demontiert werden müssten. Alles in allem ist in meinen Augen in keinem Streckenbereich eine Oberflächenlösung umsetzbar, weshalb die Variante 7 die einzig sinnvoll machbare Lösung wäre.	Tunnel KWS, Bäume, Lärm, Kreuzung Messe	
Lieber einmal richtig vernünftig. Verbesserung für den Kennedydamm und angrenzenden Straßen	Kreuzung Kennedydamm, Verkehr	
Beste Variante, keine halb-garen Kompromisse -> nur ohne Kreuzungen kann die U-Bahn deutlich besser werden als der Straßenverkehr. Der Tunnel kommt auch U78/U79 zugute -> Bsp. U79 dann auf Düsseldorfer Stadtgebiet fast ausschließlich auf eigenem Gleiskörper unterwegs!	Kreuzung Kennedydamm, Verkehr	
Wahrscheinlich die beste Variante. Schade, dass es keine OHNE Messeumfahrung gibt. Ist ja ganz nett für Messegäste. Aber mehr Pendler werden den ÖPNV dadurch nicht nutzen.	x	
Zu teuer		Kosten
Lieber mehr Geld in die Hand nehmen (7) und damit eine vernünftige zukunftsfähige und weitestgehend störungsfreie Lösung mit entsprechen höherer Zuverlässigkeit umsetzen. Alle anderen Varianten (1-6) sind m. E. einfach unzureichend und werden der vorgesehenen Nutzung nicht gerecht.	Verkehr	
-Außengastronomie entlang der Kaiserwerther Straße kann aufgrund der unterirdischen Streckenführung prosperieren -Nordpark bleibt als Ruhepol erhalten	Nordpark, Stadtbild	
Unnötig langer Tunnel, da der Verkehr zum Auf- und Abbau der Messe außerhalb der eigentlichen Messe stattfindet und somit auch zu Zeiten, wo die U80 nicht so oft fahren wird.		x
Die optimale Lösung - schnell und kaum Beeinträchtigung auf der Strecke	Verkehr	
Düsseldorf braucht mehr U-Bahn gerade auch für eine schnelle Messeverbindung. Komplet-Tunnel ist die beste Lösung, Teil-Tunnel funktioniert auch, mit den oberirdischen Varianten ist niemandem geholfen.	x	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Meiner Meinung nach die beste, sowie störungsfreie Variante.	Verkehr	
Diese Variante wäre aus städtebaulicher Sicht die beste wenn auch teuerste aber sie ist notwendig	Stadtbild	
Diese Varianten zerstört wenigstens nichts. Was soll man sagen. Kompletter Irrsinn. Milliarden für ein solches Projekt???		Kosten
Eine unterirdische Verkehrsführung ist schneller und führt nicht zu einer „Spaltung“ der Stadt, weil die Gleise kein Hindernis zum Queren darstellen.	Verkehr, Stadtbild	
Beste Lösung	x	
Unterirdische Geldfressmaschine ist Schwachsinn. Braucht kein Mensch! 100 Jahre Baustelle, wie am Wehrhahn, wo die Geschäfte nach und nach pleite gegangen sind.		Kosten
Mit Abstand beste Variante!	x	
Am Ende ist es die Variante, die am besten für die ganze Sache ist. Insbesondere die Kreuzung am Kennedy-Damm und die KWS werden entlastet, was den Verkehrsfluss nicht unnötig unterbricht. Es muss am Ende finanzierbar sein und für alle sinnvoll sein	Kreuzung Kennedydamm, Verkehr, Tunnel KWS	
Eine oberirdische Bahnstrecke entlang des Rheins und im/am Nordpark samt Engländer-Wiese ist ein UNBEDINGT zu vermeiden. Alle anderen Varianten gehen zu sehr zu Lasten des Naherholungsraums der Bürger.	Rheinpromenade	
Eine wirkliche Chance die Kaiserswerther Str. neu zu gestalten und die Lebensqualität und Attraktivität des Stadtviertels zu erhöhen. Der Messe und Flughafenverkehr kommt ungehindert ans Ziel und oberirdisch entsteht Platz für Fußgänger, Radfahrer, Grünflächen. Diese Variante ist die beste, modernste und bürgerfreundlichste.	Stadtbild	
Beste und am ehesten in die Zukunft gerichtete Gesamtlösung. Ich würde mich über den Mut zu Investieren sehr freuen und denke, dass es die folgenden Generationen auch tun.	Zukunft	
Für mich die beste Variante, auch wenn die Baukosten und CO2 Emissionen hierbei besonders hoch sind. Die Erschütterung der weißen Siedlung sollte durch demensprechende Maßnahmen im Untergrund unbedingt vermieden werden.	x	
Das Ergebnis muss sein, dass die unterirdisch U-Bahn Variante gebaut werden muss. Wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm (Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrte Messeverkehr, vermehrter Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm (Anwohner- massive Vorbeifahrgeräusche) im 2 Minuten Takt, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Tacktung. Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt eine Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnelösung ist die Lösung!	Verkehr, Lärm	
Einzig richtige Variante	x	
Das Ergebnis muss sein, dass die unterirdisch U-Bahn Variante gebaut werden muss. Es dürfen keine Kompromisse gemacht werden, mit halben Sachen klappt keine Verkehrswende. Wie soll sonst die Verkehrswende klappen?! Bestes Vorbild ist die Wehrhahnlinie - Sie bringt und verbindet alle Menschen schnell, verlässlich und ohne oberirdischen Straßenlärm. Bestand - bisherige oberirdische Trasse: Die Stadt Düsseldorf wächst - Einwohner, U-Bahn Anbindung an den Flughafen, vermehrter Messeverkehr + Arena Verkehr - der oberirdische Trassenverlauf stößt jetzt schon an seine Grenzen, in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Lärm, Staub- und Dreckbelastung durch die oberirdischen U-Bahnen und keine Barrierefreiheit! Kein Komfort für Fahrgäste, keine Wachstumsmöglichkeit in Bezug engerer Tacktung. Besonders die hohe Lärmbelastung durch alte U-Bahnen, alte Gleisbetten, Geschwindigkeitsüberschreitungen Tag&Nacht dadurch massive Vorbeifahrgeräusche für Anwohner). Lärm macht krank! Durch eine unterirdische U-Bahn Linie - siehe Wehrhahnlinie - würden alle oben genannten negativen Punkte wegfallen - und die Nutzerfreundlichkeit würde entstehen, nur so gelingt Verkehrswende - keine Kompromisse - nur eine Tunnelösung ist die Lösung!	Verkehr, Lärm	
Einen Tunnel bis zur Messe ist glaube ich zu weit und nicht nötig.		x

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

Nach heutigen Maßstäben großer nachhaltiger Metropolen (vgl. Singapur) ist diese Gesamtuntertunnelung langfristig am Sinnvollsten! Nachfolgende Generationen werden es uns danken und können die Oberfläche ggf neu gestalten. Auch eine Vergrößerung des Nordparks ist denkbar	Nordpark	
Ist zwar die teuerste Variante aber zugleich die beste. Die Bahn ist möglichst viel unterirdisch und stört dadurch den PKW und Radverkehr nicht, und mit dem neuen Eingang Süd der Messe wäre eine U Bahn Station ideal.	Verkehr	
Toll, wenn man Geld hätte, so leider nur ein Traum und somit heißt es: Oben bleiben!		Kosten
Variante F ist wohl die beste Variante für alle Anwohner. Außerdem ist die Logistik der Messe Düsseldorf hier viel deutlicher berücksichtigt. Variante F kann eine Chance für die Stadt Düsseldorf als Messe Standort darstellen ohne die Anwohner mit Bahnverkehr zu belästigen. Für mich als Anwohnerin die einzige Option.	Kreuzung Messe- logistik, Lärm	
Ist die beste idee!	x	
A oder F Dies wäre für Anwohner die entspanntesten Varianten	lärm	
Zukunfts-fähige Lösung, die auch hohen Fahrgastzahlen und kurzen Zugabständen gerecht wird. Das Ganze störungsfrei mit jeglichem Straßenverkehr und damit zeitlich attraktiv. Diese Variante ist endlich eine Vollendung der ersten Düsseldorfer Zulaufstraße zur Messe und wird einer U-Bahn gerecht. Irgendwann ggf. automatischer Betrieb einer U- Bahn möglich, was fehlendem Personal gerecht wird. Jegliche andere Lösung wäre nur ein erneutes Stückwerk. Wir müssen aufhören Dinge nur halb zu Ende zu bringen und Verkehrslösungen schaffen. Das bedeutet keine Tunnel noch im eigentlich zu untertunnelnden Abschnitt wieder ans Tageslicht kommen zu lassen. Als Negativbeispiele füge ich an, die heutige Lösung am Kennedydamm vor einer großen Kreuzung, beide Enden der Wehrhahnlinie, den Rheinufertunnel vor der Tonhalle, den Kö-Bogen Tunnel Nord vor der Maximilian-Weyhe-Allee, den Unitunnel in Wersten, dessen Mittelstück nicht gedeckelt wurde. Zeigt Mut! Bringt das große Projekt ans Laufen. Ich bin überzeugt, dass sich das Ganze auch kalkulatorisch rechnet und abbildbar ist.	Verkehr	
Kaum Verbesserung zu Vorschlag D, Messe Logistik vereinfacht, aber hohe Kosten		Kosten
Variante D2 oder E unterirdisch um auch mehr Ruhe für die Anwohner in der KWS zu bekomme	Lärm	
Kein Lärm, kein dauerhafter Eingriff in den Nordpark, schnellerer, störungsfreier Verkehr auch bei Veranstaltungen. Weniger Eingriff (Bäume fällen). Schnellste Direktverbindung zum Flughafen. Alles Gründe die die Akzeptanz der Maßnahmen und sich höhere Kosten rechtfertigen. Bitte bei ubahn auch eine weitere Haltestelle golzheimer Platz (oder in der Nähe) einplanen, da diese sehr wichtig für die Versorgung Kennedydamm und (über Fußgängerbrücke) darüber hinaus wichtig ist!	Lärm, nordpark, Bäume	
Macht keinen Sinn		x
Für alle die beste und nachhaltigste Lösung	x	
Zum Erhalt der Baumstrukturen die Variante 5-7, dadurch kann oberirdischen eine vernünftige Infrastruktur für Radfahrer hergestellt werden.	Bäume	
Diese Variante halte ich für erstrebenswert, da diese aus meiner Sicht folgende Vorzüge hat: -Beschleunigung zwischen Kennedydamm und Reeser Platz, da keine Konflikte mehr mit dem Individualverkehr. -Messe Süd unterirdisch. Dieser Bereich sollte nicht durch eine oberirdische Trasse eingeschränkt werden. -Kaiserswerther Straße muss nicht oberirdisch passiert werden (Wartezeiten für Kfz mit gleichzeitiger unnötiger Emission), zudem Verlangsamung der Gesamtstrecke)	Verkehr, Kreuzung Messe- logistik, Kreuzung Kennedy- damm	
Unterirdisch finde ich gut!	x	
Variante F, gesamt Tunnel. Durch den Wegfall des oi ÖPNVs lässt sich der Straßenrand neu ordnen. Dadurch entsteht weniger Stau und CO2 Einsparung	x	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Aus meiner Sicht kann es nur zwischen den Varianten D2, E und F entscheiden werden. Mindestens D2 sollte realisiert werden, um die U-Bahn zwischen Messe und City signifikant zu beschleunigen. Das würde nicht nur einen großen Vorteil bzgl. der Verbindung Messe - City bedeuten, sondern auch die die Verbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf deutlich attraktiver machen. Ein ganz wichtiger Punkt wäre in dieser Hinsicht auch die Entlastung der Kreuzung Kennedydamm / Kaiserswerther Straße für den PKW Verkehr. Hier kommt es im Berufsverkehr regelmäßig zu großen Stauungen, weil die aktuell noch querenden U-Bahnen die Rotphasen für den PKW Verkehr deutlich verlängern. Eine unterirdische Streckenführung im Bereich der Messeschleife (Variante E/F) wäre sicherlich wünschenswert, aber mitnichten so wichtig wie die oben erwähnte unterirdische Streckenführung auf der Kaiserswerther Straße. Sollten hier noch ausreichende finanzielle Mittel über öffentliche Förderung zur Verfügung stehen, könnte Variante E/F realisiert werden. Zu erwähnen bleibt noch, dass die o.g. Attraktivierung der U-Bahn dem Büromarkt Kennedydamm zugute kommt, der gerade dabei ist sich für die Zukunft aufzustellen und das neue Eingangstor der Stadt zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das vor kurzem vorgestellte Projekt „New Heart on the Block“ mit einer einzigartigen Mischung aus Wohnen und Arbeiten und die bereits realisierten Projekte „Horizon“ (Loreal) und „Eclipse“ (PWC). Guido van Hees Düsseldorf	Verkehr, Kreuzung Kennedy- damm, An- bindung Messe	
Variante F ist definitiv die beste Variante von allen, bin hauptsächlich zu Fuß und Fahrrad unterwegs und würde mir einen Mehrwert dafür wünschen!	x	
Die Variante F ist nach meiner Meinung die zukunftssträtigste und sinnvollere Lösung, da das heutige Nadelöhr zwischen Kennedydamm und Reeser Platz geschlossen wird.	Verkehr	
Ist zwar am teuersten, aber am besten, alleine weil die Bahn freie Fahrt hat	x	
Eingriffe in Baumbestand nur zur Bauphase, es werden keine oberirdischen Flächen „verbraucht“, sodass es zu keiner zusätzlichen Versiegelung, wie von Grünflächen kommt. Variante im Sinne der Klimawandel-Anpassung.	Nordpark	
Ich bin gegen einen Tunnel. Die entstehenden Kosten können effektiver in den Fuß- und Radverkehr investiert werden mit größeren Plus für Bürger und Umwelt. Die Investitionskosten als auch der Betrieb sind für den ÖPNV sowieso schön um ein vielfaches höher. Ich finde, es muss auch in Düsseldorf ein Umdenken geben - von der großen Lösung zu vielen kleinen Lösungen. Siehe In- und Ausland.		Kosten
Bitte keine Tunnellösung, siehe Kommentare Variante D und E		x
Diese Variante ist zu bevorzugen.	x	
Die Variante F = Gesamttunnel unterirdisch ist auf dieser Strecke mit dem vorhandenen Fahrgastpotenzial, der Erfordernis von langen 4-Wagen-Zügen, der Störungsfreiheit mit anderen Verkehren, der Gestaltungsmöglichkeit der Oberflächen für Fußgänger und Radfahrer, dem Lärmschutz der Anwohner, dem Schutz von Bäumen, Park und Wiesen die einzig tragfähige und langfristig sinnvolle Variante. Das Argument Baukosten und CO2-Emmissionen gleicht sich auf lange Sicht aus, denn bei dieser attraktiven und schnellen Verbindung werden das Fahrgastpotenzial am größten sein, sehr viele Autofahrten entfallen können und weniger Umläufe (=Gesamtanzahl Züge auf der Strecke) erforderlich sein. Bitte denken Sie langfristig und haben Sie den Mut, diese Variante zu realisieren!	Lärm, Verkehr, Stadt- bild	
Die Variante F - Gesamt Tunnel ist die einzig richtige, zukunftsorientierte und schlüssige Bauvariante. Alle anderen Varianten bleiben eine Form „Stückelwerk“ im Gesamtstreckenwerk und beinhalten zu viele „schlechte“ Kompromisse. Man muss bei diesem Projekt „Groß und Zukunftsorientiert“ denken - siehe z.B. den hervorragenden Rheinufertunnel für Autos und den Innentunnel/Wehrhahnlinie. Bei einem Gesamttunnel können die Belange und von Anwohnern, Bahnnutzern, Radfahrern, Lärm, Unfallgefahr Kaiserswerther Str. und Erhalt von Grünflächen bzw. spätere Deckelbegrünung und Gestaltungsmöglichkeiten besser umgesetzt werden. Die zu erwartenden hohen Investitionskosten dürfen kein Gegenargument sein - sondern MÜSSEN als Investition in die Zukunft gesehen werden.	Verkehr, Lärm, Nordpark	
Es verringert den oberirdischen Verkehr.	Verkehr	
Wäre die beste Variante. Priorität muss aber die Untertunnelung der Kaiserswerther Straße haben!	Tunnel KWS	
M.E. einzig akzeptable Lösung, wobei ggf. ein nach Osetn verschwenkter Tunnel zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke zu überlegen wäre, um die ganzen z.T. noch neu entstehenden Bürökomplexe besser anzubinden.	x	
Ebenfalls viel zu teuer, unrealistisch.		Kosten

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

Mein Favorit, da die Bahn so am Ende am schnellsten im Norden ist und somit den höchsten Nutzen verspricht. Nur schneller ÖPNV bringt neue Fahrgäste. Und in dieser Lösung gibt es wahrscheinlich die geringsten Verspätungen.	Verkehr	
Variante F	x	
Die beste Variante! Hierdurch werden der Verkehr und die Umwelt am wenigsten belastet.	Verkehr, Nordpark, Bäume	
Im Vergleich zur Variante D & E ist hier zwar positiv, dass der Eingriff in den Nordpark inkl. Engländerrwiese angeblich nur in der Bauphase gegeben ist, dennoch ist natürlich fraglich (wie oben bereits genannt, ob eine Tunnelführung in unvorhergesehenen Erschütterungen resultiert). Ansonsten sehe ich auch hier dieselbe Problematik wie bei den anderen Alternativen auch. Für die Umsetzung der Barrierefreiheit wäre eine unterirdische Führung einschließlich der Theodor-Heuss-Brücke eine mögliche und sicherlich sinnvolle Option. Meiner Meinung nach sollte der Tunnel aber vor dem Reeser-Platz wieder oberirdisch führen und an die bereits bestehenden barrierefreien Bahnhaltestellen anknüpfen. So müsste die Verkehrsführung zwischen Reeser-Platz bis zum Freiligrath-Platz nicht beeinträchtigt werden und der Denkmalschutz Pflasterstein würde auch bestehen bleiben, Bäume müssten in dem Abschnitt nicht gefällt werden, usw. Die Abzweigung von Aquazoo bis zu Messe-Süd halte ich ohnehin für sinnlos und ineffizient, da wäre eine deutlich sinnvollere Alternative mein Vorschlag, dass die U80 über den Freiligrath-Platz führt mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fährt und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd hat. Ansonsten ist auch hier wieder die Kritik dieselbe. Positiv: Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz. Negativ: Fällen der Bäume auf der Kaiserswertherstr. ist absolut problematisch! Die Stadt sollte grüner werden, da ist dieses Vorgehen absolut nicht nachhaltig und kontraproduktiv. Außerdem ist das Straßennetz ab Reeser-Platz bis zur Messe meiner Meinung schon optimal, da macht es keinen Sinn die Streckenführung neu zu konzipieren. Auch hier nicht nachhaltig und Verschwendung von Ressourcen. In dem Zusammenhang ist auch fragwürdig, was mit dem Pflastersteinen geschieht, die zwischen Reeser-Platz und Freiligrathplatz verlaufen und denkmalgeschützt (!) sind. Auch ist es für mich nicht zu begreifen, wieso eine extra Straßenbahnlinie bis zur Messe erfolgen muss, die mit 10 Minuten Gehzeit problemlos von der Haltestelle Messe Ost zu erreichen ist. Hier wäre es deutlich sinnvoller die Fußgängerwege auszubauen und für einen vernünftigen Radweg zu sorgen. Dass die Bahn (ich vermute mal die U81) oberirdisch bis zum Flughafen über Messe-Süd fahren soll, halte ich auch für problematisch. Das Stadtbild am Rhein würde dadurch zerstört werden. Stattdessen sollte die U81 von der jetzigen Haltestelle Messe-Ost oder alternativ vom Freiligrathplatz zum Flughafen fahren. Das würde zwar den Komfort der Messegäste einschränken, was meiner Meinung nach aber absolut vertretbar ist, wenn dadurch das Stadtbild für die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger erhalten bleibt. Fazit: Die Barrierefreiheit zwischen Reeser-Platz und Victoria-Platz bzw. Ergo-Platz ist absolut sinnvoll und längst überfällig. Den Rest der Planung und der eigentliche Fokus der Planung (Straßennetz zur Messe) halte ich für absolute Ressourcenverschwendung, nicht nachhaltig und unüberlegt. Für mich wäre ein möglicher Kompromiss, dass die Verbindung zwischen Messe-Süd und Aquazoo wegfällt (Messegäste könnten hier stattdessen einen entspannten Spaziergang durch unseren schönen Nordpark unternehmen) und hier eher in einen Ausbau des Fuß- sowie Radwegs investiert werden sollte. Stattdessen sollte die U80 über den Freiligrath-Platz führen mit Verbindung zur U81, über die Merkur-Spiele-Arena fahren und ihre Endstation an der Haltestelle Messe-Süd haben. Personen die nicht gut zu Fuß sind könnten alternativ diese Strecke wählen, um die Haltestelle Messe-Süd zu erreichen.		x
Die einzig sinnvolle Variante! Nahverkehr muss unabhängig sein. So ist er verlässlich und eine echte Alternative. Und es macht sogar Spaß da mit zu fahren :)	x	
Obwohl die Gesamttunnel-Lösung mit erheblich höheren Kosten verbunden ist, bevorzuge ich als Anwohner im Dichterviertel diese Variante. Unterirdische Lösungen bieten mehr Neugestaltungsmöglichkeiten oberirdisch und reduzieren die Lärmemission und verbessern das Stadtbild insgesamt.	Lärm, Stadtbild	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Bei dieser Variante sind die Kosten viel zu hoch! Die Stadtkasse ist leer. Die Engländerrwiese im Nordpark verliert während der Bauzeit noch mehr Fläche, ansonsten alle Kritikpunkte wie zuvor. Keine der Varianten zeigt die Verhältnismäßigkeit von Nutzen für die Rheinbahn zu den Eingriffen in die Natur, zu den Nutzen für die Bürger, und zu den Kosten der Erstellung auf. Die Rheinbahn hat keinen einzigen Besucher mehr durch diese Maßnahme. Die Planung der U81 ist nicht in diese Planungsvarianten mit eingeflossen. Die U79 gehört doch zu den Duisburger Verkehrsbetrieben. Sie fährt regelmäßig mit zu wenig Waggons überfüllt nach Düsseldorf und Duisburg zurück. Ich kann den Zusammenhang der U79 zu der Planungs-Schleife nicht erkennen oder verstehen. Die U78 fährt immer mit vielen Waggons leer zur Messe und zurück, mit Ausnahme zu Messezeiten und dann nur zu bestimmten Uhrzeiten. Die ganze Maßnahme ist überzogen. Der Autoverkehr zu den Großveranstaltungen bleibt bestehen. Eine Untertunnelung an der Haltestelle Reeser Platz birgt die Gefahr einer erhöhten Kriminalität. Dort sind zwei Schulen und ein reger Betrieb des Nachts. Unter den Augen der Bewohner besteht mehr Sicherheit, als im Tunnel, wo es kein Sicherheitspersonal gibt. Hat es Ihrerseits Untersuchungen gegeben, um welche Art der Fahrgäste es sich zu welchen Uhrzeiten handelt? Und um welches Alter es sich handelt?		Kosten, Kinder
Variante F muss es sein. Würde den Pkw Verkehr enorm entlasten, vor allem bei Arena und Messe events. Fände es super, wenn dort wo jetzt die Bahn lang fährt eine Art Fahrradautobahn in die Stadt entstehen würde.	Verkehr	
Kompletter Unsinn. 1 Milliarde Baukosten für fast keinen Nutzen. Fertig gebaut in 50 Jahren		Kosten
Einzig akzeptable Lösung.	x	
Diese Variante wäre perfekt	x	
Variante F ist die sinnvollste Variante. Dadurch wird der Verkehr komplett entlastet und man spart Zeit	Verkehr	
Top	x	
Die Messe Süd Erweiterung bietet generell keine positiven Effekte für den Alltag der Anwohner. Es werden keine nennenswerten neuen Wohngebiete angeschlossen. Auch für Messebesucher bringt es nur minimale Vorteile. Die größte positive Auswirkung hätte ein Tunnel unter der Kreuzung Kennedydamm und Uerdinger Str um die Fahrzeit zu verkürzen. Insgesamt sollte aber besser an anderer Stelle investiert werden.	Tunnel KWS	Kosten
Zusätzlich zu den angegebenen Punkten: Während großen Veranstaltungen werden nicht hinreichend mehr Kapazitäten auf der Strecke möglich sein, da alle Linien in Zukunft trotzdem mindestens bis zum Reeser Platz auf dem gleichen Streckenabschnitt fahren. Der Fahrgaststrom am Messegelände kann durch eine bessere Koordinierung des bestehenden Busshuttles mit den bereits bestehenden Anknüpfungen zur Stadtbahn deutlich frequenter, flexibler und erheblich günstiger erfolgen als ein neuer Streckenabschnitt für die Stadtbahn. Ein Gesamttunnel ist zwar schnell, bringt aber enorme Kosten mit sich, dafür, dass nur ein Teil der Messe neu angebunden wird und auch für keine Pendler von Nutzen sein wird. Eine Verlängerung des Tunnels entlang der Kaiserswerther Straße bis zum Reeser Platz ist jedoch sehr praktisch und bringt mehr Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, trotz höherer Baukosten für einen Tunnel. Anstatt einer Messeumfahrung, die entweder zu langsam oder zu teuer ist und dabei nicht einmal hinreichend mehr Kapazitäten aufnehmen kann, würde ich eher vorschlagen, bei den Planungen zum zweiten Bauabschnitt der U81 am Anschluss in Lörick neben einem Abzweig nach Krefeld auch eine Verbindung in Richtung Oberkassel/Innenstadt einzubinden, damit mehr Kapazitäten zwischen Arena/Messe und der Innenstadt erzeugt werden. Zudem brauchen dann auch die Bürger aus Ober- bzw. Niederkassel und dem südlichen Teil von Lörick nicht mehr in der Innenstadt, an der Theodor-Heuss-Brücke oder an der Station Lörick umzusteigen, die dort in die bereits vollen Züge steigen und den Betriebsablauf stören würden.		Kosten
Unnötig		x
Diese Variante halte ich aus mehreren Gründen für die Beste: Auf der Kaiserswerther Str. würde die Bahn endlich unterirdisch fahren. Die äußerst unattraktive Verzögerung durch Autoverkehr auf dieser Strecke wäre endlich vorbei. Auch wirkt eine U-Bahn bis zur Messe auf internationale Gäste deutlich weltstädtischer als Bahnen, die ihre Trasse mit Autos teilen. Der Nordpark könnte nach den Baumaßnahmen sein altes Erscheinungsbild erhalten und der Stadtteil würde nicht durch Bahngleise zerschnitten. Nicht zuletzt kann der neue U-Bahnhof Messe Süd sehr attraktiv in die Messe eingebunden werden und eröffnet vielseitige Möglichkeiten. Düsseldorf muss sich entwickeln und ein weiterer Ausbau der U-Bahn ist hierfür wichtig und m.e. sogar entscheidend.	Tunnel KWS, Stadtbild, Nordpark	

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

„Variante F - Gesamt-Tunnel“ ist mMn die mit Abstand sinnvollste Variante, da hier am zuverlässigsten auch lange Traktionen (4 Wagen) in dichter Abfolge bei Messen und/oder Arena-Veranstaltungen angeboten werden könnten. Hierdurch lassen sich durch die längeren Züge auch erheblich Personalkosten einsparen, indem die Kapazität je Bahnfahrer auf mindestens 4/3 erhöht wird. Auch könnte gleichzeitig geprüft werden, die im Berufsverkehr grundsätzlich überlastete U79 bis Wittlaer für den 3-Wagen Betrieb auszubauen. Dabei würde es sich anbieten, die Wendeanlage am Reeser Platz zu erhalten oder unterirdisch neu zu realisieren, um bei (oberirdischen) Störungen einen Verkehr bis/ab Reeser Platz anbieten zu können. Außerdem sollte in Erwägung gezogen werden, den neuen Tunnelabschnitt zwischen Reeser Platz und Kennedydamm 3- oder 4- gleisig zu errichten, wie es bspw. teilweise in NYC realisiert ist - Hiermit könnten bei Veranstaltungen die Leerfahrten zur Messe/Arena erheblich beschleunigt unabhängig vom weiteren Betrieb der Strecke durchgeführt werden. Bei 4-gleisiger Ausführung wäre zusätzlich ein beschleunigter „Expressverkehr“ möglich, der bspw nur an der Heinrich-Heine-Allee und am HBF hält. Sofern bei Neubau der Thd-Heuss-Brücke eine Stadtbahnlinie über die Brücke geplant ist, sollte die Vorbereitung einer Abzweigung/Kreuzung in diesem Bereich geprüft werden. Was die CO2-Emissionen betrifft, sollte auch berücksichtigt werden, dass eine komplette Tunnelvariante sehr wahrscheinlich mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt und sich ein baulicher Mehranteil somit auf lange Sicht ausgleichen dürfte. Zur Deckung der Kosten ließe sich gegebenenfalls eine innovative Art „Sponsoring“ mit im Bereich des Golzheimer Platz ansässigen Unternehmen finden, sodass bspw für die Benennung einer Station nach einem ansässigen Unternehmen (s. ERGO-Platz) und/oder der Gestaltung von Station(en) eine Beteiligung an den Baukosten erfolgt.	Verkehr	
Wenn wir zukunftsweisend denken und nicht langsam aber sicher den Flair des Ruhrpotts übernehmen wollen, wenn wir die hohen Mieten und Grundstückspreise mit der Lebensqualität begründen wollen, ist dies doch die einzige Alternative. Düsseldorf sollte genau darin investieren, eine familien- und fahrradfreundlichere Stadt zu werden.	x	
Ich würde mir sehr wünschen, wenn die Variante F genommen wird. Vlt könnte man noch die Haltestelle Nordpark / Aquazoo unterirdisch machen.	x	
Ich finde die Variante F für den Gesamttunnel unterirdisch super, im Tunnel geht es immer viel schneller und es ist immer viel kühler im Sommer und es ist nicht so voll an den Haltestellen und wir stehen nicht im Stau an den Ampeln.	Verkehr	
Dies ist nachhaltig die beste Lösung den Bahnverkehr unter die Erde zu verlegen. Weniger Lärm, weniger Unfälle und schnellere Transportmöglichkeit.	Verkehr	
Die Variante „F-Gesamter - Tunnel“ ist die schlüssigste Variante. Verkehrlich, bietet Sie den größten Mehrwert.	x	
eigentlich die optimale Lösung	x	
Unabhängig welche Variante, wobei ich diese hier bevorzuge, wenn auch mit den höchsten Kosten verbunden: Inwieweit wird hier eigentlich die Nutzung der vorhandenen Messeparkflächen als Park & Ride Ressource mitgedacht? Es sieht mir alles immer nur nach Anbindung von Messe/Stadion zur Innenstadt aus, eine Nutzung für Verkehr von außerhalb zur Innenstadt sehe ich hier nicht, da die Parkflächen nicht dicht angebunden scheinen. In der unterirdischen Variante wäre allerdings die Innenstadt von hier in knapp 10 Minuten erreichbar. Man denke auch an Kirmes, Japantag und so fort...	x	
Das ist meiner Meinung nach Verkehrstechnisch die beste Lösung	x	
Diese Variante ist sozialverträglich und dockt sich am besten an das bestehende Netz an. Diese Variante sollte umgesetzt werden.	x	
Beste Variante für alle. Wenn wir die Verkehrswende wirklich in die Hand nehmen wollen, sollte die Stadt hier viel investieren und für die Oper auf eine Stiftung zur Finanzierung setzen. Wir müssen in (schulische!!!) Bildung und umweltfreundliche Mobilität investieren - Glanz und Gloria können diejenigen besorgen, die es sich leisten können und es am meisten herbeisehen. Die OpenAir-Inszenierung für jedermann und jederfrau auf der Ballonwiese war ein Gewinn!	Verkehr	
Zu teuer		Kosten

## Beitrag

## Positiv Negativ

Dies wäre die beste Variante! Die Oberfläche wäre anderweitig nutzbar, auf lange Sicht würden sich die zunächst höheren CO2-Emissionen rentieren (weniger Stau an der Oberfläche, Bahn perspektivisch mit regenerativen Energien betreibbar). Ich hoffe das Augenmerk bei der Entscheidung wird auf den langfristigen Nutzen gelegt und nicht auf die schnelle Lösung!	Stadtbild	
Variante F : Gesamttunnel Was zufriedenstellen könnte, wäre eine Baumaßnahme, die komplett aus dem Sichtfeld der Anwohner verschwunden ist. Dafür werden hier die allerhöchsten Kosten aufgerufen um eine Lösung zu präsentieren, die ökologisch wie ökonomisch dem Bürger das Zumutbare und maximal Vorstellbare abverlangt und doch noch überschreitet. Was wird dem Bürger und vor allen Dingen den Anwohnern mit diesen vorgestellten Lösungen abverlangt? Über viele Jahre hinweg wird es erstmals außerhalb des innerstädtischen Bereichs und dafür ausschließlich im Umfeld einer reinen hochwertigen Wohnbebauung, mit Höchstwerten bei der Beurteilung von Grundstücks-werten, zu einer massiven Beeinträchtigung kommen. Danach wird sich das bisherige städtebau-liche Erscheinungsgebiet je nach gewählter Variante massiv verändert haben. Dabei würden auch denkmalgeschützte bauliche Bereiche und vor allen Dingen Grünbereiche in Frage gestellt und mit großer Wahrscheinlichkeit massiv verändert. Fazit: Im Grunde ist alleine schon die herangezogene Wortwahl der Stadt (unterirdisch) als Indiz für die Qualität der eigenen Planungen anzusehen. Sie stellt nämlich eine weitgehende Unterflur Lösung als „unterirdische“ Lösung vor. Im Grunde ist es vielleicht die beste Variante, weil weitgehend unsichtbar, wenn sie sich nicht selbst als unterirdisch schlecht herausstellen würde. Dipl.-Ing. Architekt H-J Stratmann als Anwohner		x
gefällt mir am besten	x	
+++ Die beste aller Lösungen +++ Bitte so umsetzen! Es ist Zeit, im Stadtbahnbau nachhaltige Lö-sungen statt Flickwerk umzusetzen!	x	
Zu hohe Baukosten, durch nutzen für Messe nicht gerechtfertigt. E-Bus alternativ für Schleife Messe Süd zu Messezeiten denkbar!		Kosten
Meiner Meinung nach ist die Variante F die einzig sinnvolle, sowohl aus verkehrlicher Perspektive, als auch aus Sicht der Anwohner. Eine Untertunnelung der Kaiserswerther Straße bis einschließlich der Haltestelle Reeser Platz sollte mindestens vorgenommen werden, um den Bahnverkehr zuver-lässiger, schneller und flexibler (Anzahl der Wagen pro Zug) zu gestalten. Barrierefreiheit entlang der Kaiserswerther Straße ist baulich nur mit einer Untertunnelung sinnvoll, da ansonsten zahlrei-che Bäume entlang der Straße gefällt werden müssten oder der Bahnverkehr zusätzlich mit dem Individualverkehr in Konflikt tritt, was keine Verbesserung, sondern eher eine Verschlechterung der verkehrlichen Situation zur Folge hätte. Dazu kommen die von ihnen angeführten Vorteile hinsicht-lich eines Tunnels unter der Kaiserswerther Straße. Zudem ist es nur sinnvoll keinesfalls dauerhaft das Gelände rund um den Nordpark und der Engländerwiese zu beeinträchtigen. Gerade in der heutigen Zeit werden Naherholungsgebiete und Grünflächen innerhalb der Stadt wichtiger denn je, um attraktiven Lebensraum für Mensch, Tier und Natur zu erhalten. Würde man jene Flächen ir-reversibel zerstören, würde dies mit Sicherheit großen Widerspruch in der Bevölkerung hervorrufen, der das Bauvorhaben mit Sicherheit verzögern und Kosten steigen lassen würde, ganz zu schweigen von der politischen Debatte, die darüber entbrennen würde. Auch hier würde man Anwohner vor zusätzlichem Lärm durch Bau eines Tunnels schützen und vor allem die Kreuzungsfreiheit aufrecht erhalten, was gerade in Zeiten von Messen (auch der Auf- und Abbau) sowie während Großver-anstaltungen in der Arena für einen möglichst verzögerungsfreien Ablauf Sorgen würde. Zudem ist zu beachten, dass für einen U-Bahnhof am Reeser Platz ein unterirdisches Bauwerk nötig ist, sodass sich die Bahnen bei Großveranstaltungen kreuzungsfrei bewegen können. Natürlich ist diese Variante die teuerste, um jedoch eine schnelle, zuverlässige und leistungsstarke Alternative zu den bestehenden Linien zu schaffen, ist es unausweichlich Variante F in der oben dargestellten Form umzusetzen. Alle anderen Lösungen wären ein Kompromiss, welcher mit (teils starken) Einbußen einhergeht und mit welchem auf lange Sicht Potential verschenkt wird.	Verkehr, Bäume, Nordpark, Kreuzung Messelo-gistik	
Beste Variante!!!! Unterirdisch = leise	Lärm	
Die BESTE aller Varianten: Nachhaltig, was den Baukosten gegengerechnet werden muss. Schnelle Verbindung, was die Akzeptanz/Auslastung für Nutzer steigert. Das Stadtbild wird dadurch aufge-wertet	Stadtbild	
Beste Variante, schnelle Fahrt von zügen und mehr Platz oberirdisch	Stadtbild, Verkehr	
Zu befürworten wegen dringend notwendiger Tunnelverlängerung Kaiserswerther Straße.	Tunnel KWS	

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

Als Anwohnerin und Nutzerin der Kreuzung/Haltestelle Kennedydamm wünsche ich mir schon seit längerem eine unterirdische Lösung, auch wenn dies zunächst Baustellenlärm bedeutet. Daher passt mir persönlich jede Variante der U80, die hier unterirdisch verläuft, denn dies betrifft auch die Linien U78 und U79. Diese Kreuzung in Gänze ist furchtbar fußgängerunfreundlich (oft steh ich VIER Mal an einer roten Ampel und darf mir Autoabgase um die Nase wehen lassen, bevor ich zur Haltestelle gelange!), und eine Verlegung der Bahntrasse nach unten eröffnet auch oben mehr Gestaltungsspielraum.	Stadtbild, Verkehr	
Baukosten sind am höchsten jedoch für das Straßenbild und den Eingriff dort sehr viel geringer, siehe Baumfällungen, Lärmbelästigung	Stadtbild, Lärm, Bäume	
Vermutlich teuerste, aber auch beste Lösung.	x	
Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm der U-Bahn auf der Kaiserswerther Straße hat in den letzten Jahren zugenommen. Kürzlich habe ich eine Lärmmessung (Tadeto Digital Sound Level Meter TE017) auf der Höhe Kaiserswertherstr. 192 vorgenommen und Spitzenwerte um die 88 dBA gemessen. Der Einsatz zusätzlicher und/oder längerer Züge bzw. U-Bahnen verschärfen das Problem. Insofern sollte ein maximaler unterirdischer Ausbau der U-Bahn erfolgen. Ausserdem wird die An- und Abfahrt zur Messe attraktiver, störungsfreier und schneller. d.h. Variante F wäre die bevorzugte Variante	Lärm, Kreuzung Messe	
Ein Tunnel über den Reeser Platz nach Norden hinaus ist nicht notwendig.		Anbindung Messe
schnellste aber auch teuerste Lösung, die sich aber auf lange Sicht lohnen wird.	Verkehr	
Grundsätzlich ist viel Tunnel zu begrüßen. Ist aber finanziell anspruchsvoll	x	Kosten
Beste Variante, da keine Schienen die Naherholung am Rhein stören. Zudem werden die Bäume auf der Kaiserswerther Straße weitestgehend erhalten und die Haltestellen können barrierefrei ausgebaut werden. Ob die Messe noch eine zusätzliche Haltestelle braucht und den Aufwand für einen Tunnelbau unter dem Nordpark rechtfertigt, halte ich für fragwürdig.	Rheinpromenade, Bäume	Anbindung Messe
Was ist mit der U79 Ist die dann auch unterirdisch? Wie hoch sind Baukosten? Wenn beide Linien unterirdisch hätte man wieder Möglichkeiten bzw. frei Raum auf der Kaiserswerther Straße	Stadtbild, Verkehr	
m. E. sollte das Naherholungsgebiet als solches erhalten bleiben und nicht durch weiteren Lärm beeinträchtigt werden. Daher votiere ich im Grundsatz für Lösung F. Zur konkreten Abwägung jedoch bitte ich um Angabe der voraussichtlichen Baukosten und CO2-Emissionen für die verschiedenen Varianten sowie um eine quantitative Risikoeinordnung der Untertunnelung (Erschütterungen). Diese Angaben fehlen bisher. Ein informiertes Votum ist aufgrund der vorliegenden Daten daher (noch) nicht möglich.	Lärm, Nordpark	
Ich lehne alle Varianten ab, da es ein unfassbarer Unfug ist und eine gewaltige Steuerverschwendung. Es gibt viel wichtiger Projekte in unserer Stadt!		Kosten
Diese Variante ist die kostenintensivste Variante, aber vermutlich die nachhaltigste. Während der Bauphase vermutlich die belastendste für Bürger, Besucher und Anwohner - mit nachhaltigen Auswirkungen auf Grundwasser, Gebäude, Stadtgesicht	x	Kosten, Wasser
Ich würde meine Meinung sagen: Die Bahnen die oberirdisch fahren sind Stadtbahnen und ich mag nicht Stadtbahnen weil sie PKW die Straße teilen und als Tunnel es ist zu teuer die Mitte ist eine Hochbahn nicht zu billig und nicht zu teuer und so könnte die Strecke aussehen die U78,79,80 fahren aus den Tunnel und teilen den Weg bis Aquazoo sie und dann nach Paul von Hase Straße bis Nord Messe und Freilichtplatz könnte auch eine Hochbahnhaltestelle sein. (Ich wohne in Heerdt und ich wünsche mir das die SB85 mehr fährt und die und ich habe eine Idee für die Verlängerung für die M3 die Haltestelle Nikolaus Knopp Platz könnte auf der B8 sein und danach kann es die nächste Haltestelle Gewerbegebiet Zülpicher Straße mit SB85 teilen und in Handweiser wäre die Haltestelle.	Verkehr	Kosten
Aus meiner Sicht ist dies die Variante mit den meisten Pro-Punkten. Dem Argument der Befürchtung, dass es bei der unterirdischen Linienführung zu Erschütterungen kommen könnte, dann entgegen gehalten werden, dass es bei oberirdischer Führung definitiv zu Erschütterungen kommen wird. Ich werde mich freuen, wenn Variante 7 bevorzugt werden würde.	x	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ein U-Bahnhof an der Messe Süd macht nur bei Veranstaltungen Sinn und wird ansonsten weitestgehend unbenutzt bleiben. Somit ein Anzeichen für deutliche Steuergeldverschwendung.		Kosten
Durch einen Tunnelbau gehen sämtliche Bäume entlang der Strecke kaputt. Hier stehen stattliche, große Bäume, deren Wert durch ein paar kleine Neupflanzungen nicht ersetzt werden kann. Außerdem handelt es sich hier um eine geschützte Baumallee, deren Unterschutzstellung nicht einfach ignoriert werden darf. Da wir die Verkehrswende zum Schutz der Natur wollen, kann nicht auf ihre Kosten eine Eventlocation, bzw. die Messe bedient werden. Die Erschließung des Südeingangs steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Auch sind die Erschütterungen für die Anwohner nicht zumutbar, genauso wenig wie die hohen Kosten. Es handelt sich hier um Steuergelder, die für wichtigere Projekte ausgegeben werden sollten.		Bäume, Erschütterung, Kosten
Düsseldorf ist es Wert!	x	
Ja beste Lösung	x	
Keine Lärmbelästigung der Anwohner. Die Haltestelle „Nordpark/Aquazoo“ sollte entfallen. Die Frage ist, ob man bei einer Taktung von 20 Minuten, einen solchen langen Tunnel für die U 80 vom Reeser Platz benötigt. Wer soll da während der Veranstaltungsfreien Zeit (Messe und Arena) mitfahren? Die U 80 bringt doch nur Sinn wenn sie auch ausgelastet ist. Zu bedenken ist das die Folgekosten für einen Tunnel auch von dem Steuerzahler dauerhaft finanziert werden muss.		Kosten
Beste Variante.	x	
Die Argumente der Ablehnung gelten wie bei E: Die Risiken von Erschütterungen bei der Untertunnelung der „Weißen Siedlung“ sind nicht absehbar. Die Häuser sind i.d.R. aus den 1930er und 1960er Jahren. Hinzu kommt bei unterirdischer Verdichtung die fehlenden Auslaufflächen bei Hochwasser des Rhein. Viel zu teuer, viel zu riskant. Am allerwenigsten nachhaltig. Alternativer Vorschlag: Wenn untertunneln, dann zwischen Kennedydamm und Reeser Platz. Das ist die wichtigste Route und dort ist auch der größte Effekt; für Geschwindigkeit der Bahn, Entlastung der Kaiserswerther Str. und Ruhe für die Anwohner (ähnlich D2, aber nur bis Reeser Platz). Dann oberirdisch weiterführen wie bisher und über die Stokumer Kirchstraße führen. Und wenn es die finanziellen Mittel erlauben, dann unter dem Park am Reeser Spielplatz rüber zur Rotterdamer Straße und unterirdisch weiter bis zur Messe via Rotterdamer Str.		Erschütterung
Von den unterirdischen Varianten (die m.E. als einzige infrage kommen, oberirdische Lösungen sind nur halbherzige Ansätze und kosten viele zu viel Grün und Fläche) ist dies die m.E. einzig sinnvolle, um auch alle Verkehrskonflikte im Bereich nördlich des Kennedydamms aufzulösen.	Kreuzung Kennedydamm	
Geht garnicht, durch den Nordpark! Und zu viel Zerstörungsgefahr der anliegenden Häuser durch Tunnelbau.		Nordpark, Erschütterung
Verbesserung der Querung B1, Konflikt Straßenverkehr (Teilung Straßenraum), insbesondere zu Stoßzeiten entfällt. Erhöhung der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV Führung Schienenverkehr über Rotterdamer Str. steht nicht nur im Konflikt mit der Messe sondern auch mit jeglicher Veranstaltung im Arena Sportpark (u.A. Spieltag Fortuna Düsseldorf, Länderspiele DFB, Musik-Events in der Arena etc.) Vermeintliche höhere CO2-Emissionen müssen im realistischen Verhältnis zu erwartenden Staus betrachtet werden. Erst ab 2035 dürfen neu nur noch E-Modelle an den Markt gebracht werden. Verbrenner dürfen danach aktuell noch gebraucht gekauft bzw. betrieben werden. Attraktivität ÖPNV dürfte sogar steigen Eingriff in den Nordpark mit Versiegelung von Grünflächen und Verkleinerung entfällt und wird von mir positiv betrachtet	Nordpark, Verkehr	
Diese Variante ist noch besser. Alle Bauarbeiten können ab dem Nordpark beginnen. Die Rampe liegt im Nordpark. Die Kaiserswerther Straße bleibt so für den Individualverkehr erhalten und für den Messe Verkehr	x	
Halte ich für die optimalste Variante, auch wenn die Baukosten am höchsten sind.	x	
bin dafür.	x	
Ggf. akzeptabel - falls gesicherte Erkenntnisse vorliegen, dass trotz des abnehmenden Messewesens diese aufwändige Maßnahme noch sinnvoll ist.	x	

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

- unnötige zusätzliche Belastung der angespannten Stadtkasse ohne zusätzlichen Nutzen. - erhebliche und jahrelange Beeinträchtigung des gesamten Straßenverkehrs an der Kaiserswerther Strasse während der Baumassnahme zu erwarten - drohender Verlust der Haltestelle Golzheimer Platz verschlechtert die ÖPNV-Anbindungen erheblich - Erwartbarer Verlust eines erheblichen Teils des geschützten Baumbestandes an der Kaiserswerther Straße -Erwartbare Nachteile / Folgeschäden der teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bebauung im gesamten umkreis der Tunnellung. - Sicherungsgutachten sind den betroffenen Anrainern vor Beginn der Baumassnahme dringend zu empfehlen, um spätere Ansprüche geltend machen zu können.		Kosten, Erschütterung, Bäume
Variante F lehne ich ab und würde Klage einreichen!		x
Genauso schlecht wie C-E abzulehnen und noch viel teurer - Zudem Grundwasser Problematik für die Anwohner! Alles alte Häuser mit eh schon feuchten Kellern - die haben damals keine entsprechende Abdichtung verbaut!!! Grundsätzlich mag ich U-Bahn und eine Verlängerung auf der geraden Strecke Richtung Variante A ist ggf interessant - aber lange Bauzeit, und die ganze Kaiserswerther Strasse müsste neu gestaltet werden... variante ist abzulehnen Positiv: Flughafenanbindung Negativ: - Lange Bauzeit - Hohe Kosten für keinen Mehrwert - Belastung für die Denkmal Immobilien - man darf den Bewohnern nicht einseitig hohe Auflagen für Umbauten/ Sanierung machen und dann als Stadt den Denkmalwert selbst so beeinträchtigen! - Diese Variante ist schon früher gescheitert u.a. am Einspruch der Bürger und Anwaltlich von unserem ehemaligem Oberbürgermeister Erwin selbst abgelehnt! - Lange und Umwegreiche Anfahrt ohne Mehrwert - Teurer als die Variante A ohne Mehrwert		Kosten, Wasser, Baudauer
Das wäre ein Träumchen, mit 4 Wagenzügen ohne jemanden an der Oberfläche zu stören (Messe) und ohne schwerwiegende/dauerhafte Umwelteingriffe am Park vom Hbf bis zum Stadion/Messe durchfahren.	Kreuzung Messe-logistik, Bäume	
Ablehnung		x
Bester Vorschlag, unterirdisch wird aber sehr teuer!	x	Kosten
Beste Lösung, da weniger Lärm und kein Eingriff in den Nordpark und die Engländer Wiese.	Lärm, Nordpark	
Das ist die vielleicht teure aber bessere Idee	x	Kosten
Indiskutabel!		x
Zwar teurer aber dafür weniger Verkehrslärm und keine Beeinträchtigung des bisherigen Verkehrsfluss. Meine Favorite Variante.	Verkehr, Lärm	
Die beste langfristige Lösung für alle Belange: Auto und Bahn sind ab Kennedydamm unabhängig ohne Konflikte unterwegs, die Bahn kann zügig ohne Behinderung fahren und es werden oberirdisch nicht noch mehr Flächen (Nordpark/ Engländer Wiese/ Stockumer Kirchweg) durch ÖPNV blockiert, eine schnelle Anbindung von Stadt, Messe und Flughafen. Die beste Variante!	Verkehr, Nordpark	
Absolut empfehlenswerte Variante. Überschaubar geringe Langzeit-Nachteile bei herausragenden Vorteilen. Ein auf Zukunft ausgerichtetes Vorhaben, das nicht nur auf kurzfristige Kosten blickt. Das Stadtbild und der Verkehr wird gleichermaßen profitieren.	Stadtbild, Verkehr	
Für mich kommt nur die Variante F in Frage. Dies ist die einzige wirkliche Entlastung für den Bereich und macht langfristig Sinn. Die oberirdischen Varianten bringen im Verhältnis zu den Kosten und dem Aufwand keinen signifikanten Mehrwert. Die Variante F dagegen schon.	x	
Einzig anwohnerfreundliche Variante, der Norden ist schon genug belastet durch hohes Verkehrsaufkommen bei Messen, Veranstaltungen in der Arena und Fussballspiele.	Verkehr	
Teuer.		Kosten
Eine kostenspielige Variante, die man sich in heutiger Zeit nicht mehr erlauben sollte! Ansonsten gleiche Kritik wie an den vorherigen Varianten!		Kosten

## Beitrag

## Positiv Negativ

Alle Tunnellösungen stehen doch, was die Baukosten angeht, in überhaupt keinem Verhältnis zur Anbindung der Messe Süd. Es gibt - anders als bei bisherigen Projekten dieser Art - für den oberirdischen Raum keinerlei Mehrwert! Im Gegenteil werden durch die vermutlich sehr langen und umfangreichen Baumaßnahmen die Umwelt, Anwohner etc. auf Äußerste strapaziert. Ich kann auch nicht nachvollziehen, warum eine solche Planung eines Tunnels unter Teilen der weißen Siedlung hindurch erfolgen soll. Bei jeder Sanierung eines denkmalgeschützten Hauses in der weißen Siedlung wird von der städtischen Denkmalbehörde auf jedes noch so kleine Detail geachtet und aufwändige Abstimmungsarbeiten sind notwendig. Auch die Gestaltungssatzung wird penibel und zu Recht für ein einheitliches Erscheinungsbild der Siedlung angewendet. Jetzt sollen für eine nicht notwendige Streckenführung Erschütterungen und damit Bauschäden an Häusern der weißen Siedlung in Kauf genommen werden? Meiner Ansicht nach völlig verantwortungslos, widersprüchlich und unnötig! Wenn überhaupt notwendig ist eine Anbindung der Messe Süd über die Stockumer Kirchstraße denkbar!		Erschütterung, Kosten
Diese Lösung bietet die verkehrspolitisch sinnvollste Alternative. Der Berufsverkehr wird nicht weiter belastet. Messeanreisende sowie Auf- und Abbauarbeiten werden nicht behindert und für die Messestadt Düsseldorf ein durchdachtes Konzept. Auch wenn die Kosten sicherlich höher als bei den anderen Lösungen sind, sollten die für eine Landeshauptstadt zukunftsweisende Alternative gewählt werden	Verkehr	
	x	
Diese Variante ist in meinen Augen das kleinste Übel.	geringstes Übel	
Diese Lösung stört am wenigsten.	x	
Abgelehnt Sparsame Haushaltsführung, Natur- und Landschaftsschutz, Denkmalschutz, rechtswidrig, unverhältnismäßig, unwirtschaftlich, rechtswidrig, Lärmschutz, Eigentumsschutz von Anliegern		Kosten, Lärm
Wenn es unbedingt eine Schleife um die Messe sein muss, dann mit dieser Variante. Die Kosten dafür halte ich jedoch für unangemessen.	x	Kosten
Nicht akzeptabel. Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Weißen Siedlung.		Erschütterung
Abgelehnt, das kann niemand bezahlen. Das grenzt an Größenwahn.		Kosten
Ablehnung		x
definitiv die beste Variante ist F Der Gesamttunnel ist, trotz der höheren Baukosten (den größten Teil trägt im Übrigen der Bund), die zukunftsweisendste Version. Visionär. Lärmschonend für alle betroffenen Wohnviertel (Blumenviertel, weiße Siedlung, etc.). Verkehrstechnisch sicherste und stark entlastende Streckenführung. Der Nordpark bleibt erhalten und für Fußgänger ungefährdet mit dem Rhein verbunden. Das Erholungsgebiet und Sportangebot auf der Engländerwiese unangetastet. Der altgewachsene Baumbestand erhalten. Der Rheinzugang gefahrenfrei. Das Rheinufer bleibt Erholungsgebiet. Die Kaiserswerther Straße wird stark entlastet. Hier ergeben sich neue Möglichkeiten für breitere Fahrradwege und neue Belebung. Der Messeverkehr (Auf- und Abbau) bleibt uneinträchtigt. Die Rheinbahn erfährt so eine neue moderne Anbindung für Messe Gäste und Arena Besucher. Endlich wird die Stadtbahn wie in anderen Metropolen der Welt zur U-Bahn. Das moderne Düsseldorf verbindet seinen HBF mit der Messe durch die angenehmste und schnellstmögliche Strecke. Für alle Beteiligten eine Bereicherung und Aufwertung. So sieht moderne Stadtentwicklung aus. – Gratulation.	Lärm, Verkehr, Rheinpromenade, Nordufer, Stadtbild	
Inakzeptabel aus vorher genannten Gründen. Zusätzlich wegen der hohen Emissionen und der Kosten abgelehnt		Kosten, Lärm
Warum muss die Streckenführung unter einer Wohnbebauung erfolgen? Wir befürchten Erschütterungen unter unserem Haus. Lärmbelastigung. Wertminderung für unser Grundstück.		Erschütterung, Lärm
Nicht akzeptabel! Verhältnismäßigkeit der Kosten zum Nutzen, Probleme zum Grundwasser, Denkmalschutz, Baumschutz		Kosten, Grundwasser, Bäume
Beste Variante Da hier auch die Logistik für Messe Auf- und Abbau am wenigsten tangiert wird. Mehr Entlastung als neue Belastung der Anwohner und des übrigen Verkehrs Umfangreiche Möglichkeiten zur oberirdischen Neugestaltung auf der Kaiserswerth Str. zb Radwege und Grünstreifen.	Kreuzung Messe-logistik, Stadtbild, Verkehr	

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

zu teuer		Kosten
Abgelehnt, unbezahlbar. Technisch nicht realisierbar ohne große Schäden.		Kosten
Die Streckenführung wird in der vorgesehenen Form abgelehnt. Vgl. hierzu die Ausführungen unter E. Auch erscheint ein Tunnel in der dargestellten Länge für eine einzige Stadtbahn (hier die neu geplante U 80) von den Kosten her völlig unangemessen. Unterirdische Tunnellösungen wurden in Düsseldorf in der Vergangenheit nur für Strecken mit einer hohen Auslastung durch mehrere Stadtbahnlinien im Rahmen der Kosten – Nutzenanalyse für sinnvoll erachtet. Da die geplante U 80 als reine Messeanschlussbahn diese Voraussetzungen nicht erfüllt, ist diese Planung grundsätzlich abzulehnen. Wie bereits unter A ausgeführt hätte eine Fortführung des bereits bestehenden Tunnels von der Klever Str. bis hinter die Kreuzung Stockumer Kirchstr. einen weitaus größeren Nutzen.		Kosten
Definitiv abzulehnen! Lärm und Erschütterungen unter den Wohnhäusern Weiße Siedlung in Bau- und Nutzphase. Jahrelange Klageverfahren mit den Anwohnern, die bereits Jahrzehnte lang hohe bauliche Auflagen der Stadt befolgen müssen, sind absehbar. Der Eingriff in die Siedlung und die lange Streckenführung für eine Haltestelle mehr sind nicht verhältnismäßig. Ein Tunnel mit der Streckenführung in Variante A wäre viel sinnvoller, da hier die U78, U79, U80 und U81 alle über den weitesten gemeinsamen Streckenverlauf von einem Tunnel profitieren würden.		Lärm, Erschütterung
Die Streckenführung wird in der vorgesehenen Form abgelehnt. Auch erscheint ein Tunnel in der dargestellten Länge für eine einzige Stadtbahn (hier die neu geplante U 80) von den Kosten her völlig unangemessen. Unterirdische Tunnellösungen wurden in Düsseldorf in der Vergangenheit nur für Strecken mit einer hohen Auslastung durch mehrere Stadtbahnlinien im Rahmen der Kosten – Nutzenanalyse für sinnvoll erachtet. Da die geplante U 80 als reine Messeanschlussbahn diese Voraussetzungen nicht erfüllt, ist diese Planung grundsätzlich abzulehnen. Wie bereits unter A ausgeführt hätte eine Fortführung des bereits bestehenden Tunnels von der Klever Str. bis hinter die Kreuzung Stockumer Kirchstr. einen weitaus größeren Nutzen.		Kosten
Ich bin gegen die in Variante F dargestellte Streckenführung. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Anbindung der Messe ist unverhältnismäßig.		Kosten
MIT ABSTAND BESTE LÖSUNG (nachhaltig, schnell, für die Bewohner keine Beeinträchtigung, schafft neue Perspektiven zur Raumnutzung)	Verkehr, Stadtbild, Lärm	
Nicht sinnvoll hinsichtlich der Streckenführung unter geschütztem Wohnbestand weiße Siedlung. Bestehende Engpässe im Straßenverkehr (Nordpark, Stockumer Kirchstrasse) werden nicht einbezogen, obwohl sich schon allein durch die neue Flughafenbahn der Verkehr auf der Trasse signifikant erhöhen wird.		x
Wird abgelehnt, vgl. Ausführungen zu D1		x
Absolut inakzeptabel! Alle sind betroffen, der Nordpark, die weiße Siedlung, Engländerwiese. Kosten immens! Dafür jahrelange Bauphase, Zerstörung von Nordpark und Infrastruktur der Siedlung. Anwohner & Besucher extremst betroffen über Jahre. Das Glück der Einen (Ruhe) beruht auf dem Pech über Jahre der anderen. Wertverlust von Eigentum / Denkmal. Extrem teuer! In der heutigen Zeit für mich total überdimensioniert!		Kosten, Erschütterung
Variante F Ebenso eine undenkbar Variante. Eine Idee die ökonomisch und ökologisch alle negativen Vorstellungen sprengt. Liebe Grüße Gisela Stratmann		Kosten
Halte ich nicht für sinnvoll!!!		x
Von allen Varianten ist dies die mit Natur, Bäumen und dem Erholungswert des Nordparks verträglichste U 80 Variante. Wenn eine U 80 dann nur mit dieser Variante. Damit stellt sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit Kosten und Nutzen. Kosten sind die höchsten von allen Varianten, mit den Nutzen eine weitere unterirdische Haltestelle zu haben, die heute schon gut mit dem Bus oberirdisch erreichbar ist.	Nordpark, Bäume	
Ablehnung, unverhältnismäßig, viel zu teuer und extrem Risikobehaftet für die weiße Siedlung		Kosten, Erschütterung
Dies wäre doch die störfreiste und vorallem Lärmberuhigende Variante ?!	Lärm, Verkehr	

## Beitrag

## Positiv Negativ

einzig wirklich großstädtische und zukunftsorientierte Streckenführung!!! Entlastung und Beschleunigung der Kaiserswerther Straße und Kennedydamm v.a. im Berufs- und Messeverkehr!!! Erhaltung von Baumbestand und Alleebild der nördlichen Kaiserswerther Straße	Verkehr, Baum, Stadtbild	
Top-Lösung. Die Kosten sollten in Kauf genommen werden für eine nachhaltige, schnelle Verbindung mit viel Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger von Düsseldorf.	Verkehr	
Die Streckenführung wird abgelehnt. Vgl. hierzu die Ausführungen unter D1, D2 und E.		x
Untertunnelung bis Aquazoo o.k. Führung durch Nordpark inakzeptabel, wenn nicht im unterirdischen Bauverfahren.	x	
Oberirdisch attraktiv, viele Bäume müssten unnötiger Weise gefällt werden. Irrsinnig teuer. Und das alles für eine zusätzliche Station der Messe? Wer garantiert uns denn, dass am Ende der Bauzeit (20 Jahre?) die Messe überhaupt noch eine Bedeutung hat??	Stadtbild	Bäume, Kosten
Eine Luxusvariante. Schön, aber zu teuer. Wieviele Menschen mehr müssten den ÖPNV nutzen, um eine vernünftige Kosten-Nutzen-Relation zu erreichen? Da muss es eine sinnvolle Berechnung geben.	x	Kosten
Diese Variante, die vollständig unterirdisch ist, bietet die höchsten Vorteile. Sie hat das Potenzial, den ÖPNV-Anteil zu steigern und gleichzeitig die Stadtentwicklung zu unterstützen. Dies macht sie zur bevorzugten Option, um die Ziele der Stadt Düsseldorf zu erreichen. Die befürchteten (und damit auch nicht erwiesenen) Erschütterungen durch die untertunnelte weiße Siedlung stehen in keinem Verhältnis zu den Belastungen einer oberirdischen Bauweise insbesondere bei neuer oberirdischer Streckenführung durch bewohnte Straßen wie die Stockumer Kirchstraße (Variante A), bei der nicht nur die Erschütterungen, sondern zusätzlich Lärm, Verkehrsbeeinträchtigung, Unfallgefahren und vieles Mehr zu befürchten sind und gleichzeitig ein dauerhafter Eingriff ins Stadtbild und somit eine sehr starke Abwertung der betroffenen Bereiche erfolgt.	Verkehr, Stadtbild, Lärm	
Das kleinste Übel der 7 Varianten, aber vermutlich finanziell unrealistisch. Alle 7 vorgestellten Alternativen der Stadt dienen hauptsächlich der Erschließung des Südeingangs der Messe. Der Mehrwert steht in keiner Relation zum geplanten Aufwand. Es gibt unzählige Messegelände auf der ganzen Welt, die mit einem einzigen Anschluss einer U-Bahn / Straßenbahn auskommen, wie Leipzig, Hannover, Hamburg, Singapur, Tokio uvm. Alle werden nicht aufwendig umfahren. Das sollte für Düsseldorf ebenfalls ausreichen und die Stadt könnte sich diesen hohen Aufwand sparen!	geringstes Übel	
Nein Kosten und wie umweltfreundlich ist dieser Variante?		Kosten
Für eine einzige weitere Haltestelle an der Messe ist der Aufwand dieser Variante völlig untragbar, zudem sind auch hier massive Erschütterungen in der Wohnbebauung zu erwarten. Diese Variante ist abzulehnen.		Erschütterung
Diese Variante ist die einzig sinnvolle Lösung, da - abgesehen von ästhetischen Asoekten - kreuzungsfrei mit Messelogistik und Autoverkehr und nur eingeschränkte Fällung von Bäumen. Außerdem kommt es auch nicht zu Lärmbelastigungen.	Bäume, Lärm, Messelogistik, Kennedydamm	
Die Variante kommt mir am meisten entgegen. Aber was ist mit Folgeschäden (Setzrisse und evtl. Lärm) in den Häusern der Weissen Siedlung? Wer übernimmt die Kosten?	x	
Vorzugs+würdige Variante, die alle mit der Maßnahme verbunden Ziele erreicht	x	
Was ist hier mit „eingeschränkter“ Fällung von Bäumen gemeint? Wir brauchen genaue Zahlen. Da die Haltestelle Golzheimer Platz in allen Planungen entfallen soll, wird im Falle einer Tunnellösung mitten in der Allee sowohl vom Kennedydamm nördlich in 120 m Abstand als auch an der Theodor-Heuss-Brücke südlich im selben Abstand mitten in der Baumallee Baustelleneinrichtung, Rolltreppe, Zugänge zur Verteilerebene etc. erforderlich sein. Dazu müssen im großen Umfang Bäume fallen! Die auf den ersten Blick überzeugende Behauptung, dass die Allee mit dem Tunnel erhalten werden kann, ist zu hinterfragen. Dazu kommt, dass am Reeser Platz bereits ein moderner Hochbahnsteig gebaut wurde, der dann wieder abgerissen werden müsste.		Bäume
Schön aber wohl ein teurer Wunschplan.	x	
Auf lange Sicht wäre diese Lösung für die Wohnqualität und das grüne Stadtbild wünschenswert. Auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer ein Mehrwert.	Stadtbild, Verkehr, Nordpark	
Zu teuer		Kosten

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

Aus meiner Sicht ist Variante F die einzig gangbare. Dies ermöglicht auch die Kaiserswerther Strasse neu und lebensnäher zu gestalten. Den Nordpark mit einer Strassenbahn zu zerstückeln ist sicher gegen jede Vernunft.	Stadtbild, Nordpark	
Wat ist denn das Problem an dieser Variante?	x	
Die optimale Lösung.	x	
Abgelehnt wegen Unverhältnismäßigkeit		Kosten
Einzig Vorschlag, der eine Verbesserung auf der Kaiserswertherstrasse Reserplatz bis Kennedydamm bringen würde. Weiter einziger Vorschlag der eine strikte Trennung von Straßenbahn und Autoverkehr hat und damit keine Verschlechterung der aktuellen Situation bringen würde. Mit diesem Vorschlag könnte man wohl eine Taktverdichtung der U79 ermöglichen, mit irgendeinem oberirdischen Vorschlag ist das nicht möglich. Wie soll eine Taktung von 10 Minuten oder kürzer mit einem täglichen Stau auf der Kaiserswertherstrasse realisiert werden?	Verkehr	
Variante F ist die beste Variante: Durch großräumige Untertunnelung werden die Anwohner geschützt, weniger Bäume müssen gefällt werden, das sollten die höheren Baukosten wert sein. Besserer Verkehrsfluss in allen Kreuzungsbereichen von Messebereichen und umliegenden Straßen. CO2-Emissionen sind langfristig erheblich geringer, Lärmbelastung nach der Bauphase erheblich reduziert, ebenso zusätzliche Unfallquellen durch zu viele Transportmittel. Feinstaubpartikel-Problem dennoch vorhanden.	Lärm, Bäume, Kreuzung Kennedydamm, Kreuzung Messelogistik	
diese Variante wäre für alle zukünftigen BahnNutzer, Anwohner, Rad- und Autofahrer die verträglichste. Und die wünschenswerteste	Lärm, Verkehr	
Wenn man zukunftsweisend bauen möchte, dann wäre dass die beste Variante. Ich glaube nicht, dass dies aufgrund der Kosten in Frage kommt. Aber auch unser Ehrenoberbürgermeister Herr Erwin hat sich damals gegen den Rat und gegen die Kostenbedenken durchgesetzt und den Kö Bogen 1 gebaut. Ein Gebäude, um welches wir heute beneidet werden und was u.a. mit Breuninger die Innenstadt wieder belebt und auch neue Gedanken mit in die Innenstadt gebracht hat.	x	Kosten
Zur Vermeidung vonLärm und Baumfällungen ist Variante F akzeptabel. Für Messebesucher etc.ideal. Der Mehrwert Düsseldorfs als Messezentrum wird gesteigert. Neue Erschütterungen ( Bauschäden der Häuser !!!) der weißen Siedlung müssen vorab verbindlich ausgeschlossen werden. Gutachten vorab erforderlich.	Bäume, Lärm, Verkehr	Erschütterung
keine zusätzlichen Belastungen für Anwohner, nur Entlastung für KWS keine Beeinträchtigung der Logistik der Messe und keine zusätzliche Verkehrsbelastung der Stockumer Kirchstr.	Lärm, Kreuzung Messelogistik, Verkehr	
Die Eigentümergemeinschaft der Reeserstrasse 9 bestehend aus sechs Parteien votiert für Variante 7 (Gesamttunnel). Diese Variante bietet einen Ansatz, um die Akzeptanz der direkt betroffenen Anrainer, der Golzheimer/Stockumer Anwohner sowie der Messegäste/-Logistik und der Nutzer des Naherholungsgebiets Golzheim zu gewinnen. Ein Gesamttunnel erhält den vorhandenen wertvollen Baumbestand eines der meist besuchten Parkanlagen in der Landeshauptstadt. Er verspricht Fahrrad- und Fußgängerwege nicht zu beeinträchtigen und würde die Verkehrssituation und die Umwelt-/Klimabelastung nur in der Bauphase beeinflussen. Zudem bliebe die Golzheimer Verkehrsinfrastruktur als wichtiges Einfahrtstor aus dem Norden Düsseldorfs, als Zugang für die neue Bürohäuser sowie v.a. für die Wohnsiedlung langfristig weitgehend unbeeinträchtigt. Der Tunnelbau gilt heute zudem als Standard für moderne Infrastrukturvorhaben, etwa für Strom- oder Bahntrassen. Insgesamt ist eine solche Lösung für eine moderne Stadt wie Düsseldorf nachhaltig und zukunftsorientiert. Besonders hervorzuheben ist, dass somit das besonders attraktive kulturlandschaftliche Bild des Düsseldorfer Nordens - der Gartenstadt Golzheim erhalten bliebe. Variante 7 ist unseres Erachtens erforderlich, da die Einschränkungen der Messtätigkeit keinen individuellen Vorteil für die Einwohner bietet und nur so eine Akzeptanz der Düsseldorfer Bevölkerung für das wachsende Messegeschäft überhaupt zu gewinnen ist.	Bäume, Verkehr	

## Beitrag

## Positiv Negativ

Diese Variante ist abzulehnen. Die Verhältnismäßigkeit Kosten und Nutzen ist sehr zweifelhaft. Die Kosten sind die höchsten und der Nutzen nicht nachzuvollziehen, da die Messe mit der bereits vorhandenen Bahnlinie und mit dem Bus gut oberirdisch erreichbar ist. Auch ist der Schutz der Natur und der Naherholungsgebiete definitiv wichtiger , als Besucher von Open Air Events etwas schneller zu befördern.		Kosten
Akzeptabel, aber kostenmässig illusorisch!	x	Kosten
Gegen die Variante F sprechen ebenfalls alle zu den anderen Varianten genannten Argumente. Angesichts der bereits bei Variante A vorgetragenen Skepsis, was den Bedarf einer Anbindung des Messe-Eingangs Süd angeht, sind die entstehenden Kosten nun vollends nicht mehr zu rechtfertigen.		Kosten
U79 weiter beibehalten und den öfter Takten. Ist günstiger und nicht so unnötig. Weitere Idee wäre, wenn Duisburg und Neuss sich ihre scheiss Bahnen selber finanzieren und man in Düsseldorf ein Ringbahnsystem einführt.		Kosten
wer soll denn das bezahlen ?? und dann noch für die Bauschäden an der denkmalgeschützten Siedlung aufkommen ?		Kosten, Erschütterung
Kosten zeitintensiv		Kosten, Bauzeit
Siehe Variante D. Aus gleichen Gründen abzulehnen. Die Untertunnelung der Weißen Siedlung wird zu Schäden an der dortigen Bausubstanz führen und in der weiteren Nutzung auch zu Erschütterungen beim Betrieb. Die Kosten des Vorhabens für die Allgemeinheit stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen für die Messe und den daraus folgenden Nutzen für die Allgemeinheit.		Erschütterung, Kosten
Das wäre der ganz große Wurf, für die Zukunft ein echter Gewinn! Zur Überbrückung der Bauzeit könnte die U78 doch schon mal kostengünstig bis zum Messeeingang-Süd verlängert werden (hätte man bei dem Bau des bombastischen Messeeingangs eigentlich gleich mit machen können!)	x	
Ebenfalls inakzeptabel. Hier sind die Kosten die höchsten von allen Varianten. Der Nutzen dagegen nicht erkennbar. Naturzerstörung (komplette Baumfällung auf der Kaiserswerther Straße) und Immobilienwertminderung durch Erschütterung.		Kosten
Tolle Lösung, wenn die Strecke gebaut werden muss, dann sollte diese Lösung gewählt werden.	x	
Diese (wohl teuerste) Lösung bietet viele Vorteile, erscheint mir aber noch nicht optimal. Der größte Vorteil ist, dass endlich die Problematik der „Achillesferse“ der Nordstrecke des Düsseldorfer Stadtbahnnetzes (der Abschnitt der U78/U79 zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke) angegangen und der U-Bahntunnel über den Kennedydamm hinaus verlängert werden soll. Nicht notwendig erscheint es allerdings, diesen Tunnel über die Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke hinaus zu bauen. Die Bahn sollte zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Reeser Platz wieder an die Oberfläche geführt werden. Dort beginnt auf der Kaiserswerther Straße zwischen Gerhard-Domagk-Straße und Reeser Straße die eigene Trasse für die Bahn und es ist an dieser Stelle (wo früher die Verzweigung von zwei auf vier Gleise lag) ausreichend Platz für den Bau einer Rampe vorhanden (einschließlich der Möglichkeit, die Rampenbaustelle während der Bauzeit zu umfahren). Mit dieser Lösung könnte die vorhandene Infrastruktur (eigene Trasse der Bahn ab Gerhard-Domagk-Straße und vorhandener barrierefreier Hochbahnsteig am Reeser Platz) genutzt werden. Eine Verlegung der Haltestelle Reeser Platz unter die Erde ist überflüssig, weil die Bahn dort ihre eigene Trasse hat und bereits ein barrierefreier Hochbahnsteig existiert. Nördlich an die Haltestelle Reeser Platz anschließen sollte sich dann ein weiterer Tunnel, mit dem die U80 unter dem westlichen Teil der Kaiserswerther Straße hindurch in den Bereich Nordpark/Engländerwiese geführt wird. Diese Lösung böte gegenüber dem geplanten vollständigen Tunnel den Vorteil, dass die U80 kreuzungsfrei aus der Nordstrecke ausgefädelt werden kann (so wie es mit der U81 nördlich des Freiligrathplatzes passieren wird) und neben dem westlichen Teil der Kaiserswerther Straße das südlich führende Gleis der Nordstrecke unterfahren könnte. Dank der Auslegung des Mittelteils der Kaiserswerther Straße nördlich des Reeser Platzes für vier Gleise könnte die Rampe zwischen dem nordwärts und dem südwärts führenden Gleis der Nordstrecke angelegt werden. Sollte in Variante F eine unterirdische kreuzungsfreie Ausfädung der U80 geplant sein, dürfte eine solche Lösung erheblich teurer sein als die hier vorgeschlagene Teilung des neuen Tunnelabschnitts in zwei Teile mit dem Beibehalten der oberirdischen Haltestelle Reeser Platz. Fazit: Ich wünsche mir eine Weiterentwicklung von Variante F dahin, dass der geplante Tunnel zweigeteilt wird in einen südlichen Tunnel für die Nordstrecke von Kennedydamm bis Theodor-Heuss-Brücke und einen nördlichen Tunnel für die U80.	Kreuzung Kennedydamm	

# Variante F Gesamttunnel

## Beitrag

## Positiv Negativ

Die Teiluntertunnelung im Bereich der weißen Siedlung ist hinsichtlich der Beeinträchtigungen für die Anwohner (Bauschäden, Erschütterungen im Betrieb) sowie des Denkmalschutzes abzulehnen. Hinzukommen kommen die unverhältnismäßigen Kosten für Variante F.		Erschütterung, Kosten
Nur die Variante F kann einigermaßen die gravierenden Mängel der Varianten A bis E relativieren. A bis E zerstören denkmalgeschützte Bereiche und das Gartendenkmal Nordpark einschl. Engländewiese. Das ist aus Gründen der Erhaltungswürdigkeit des Stadt- und Landschaftsbildes sowie des städtebaulichen Denkmalschutzes grundsätzlich abzulehnen. Mit der Bitte um Beachtung bei Fortführung der Planungen. Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz Regionalverband Düsseldorf, Kreis Mettmann und Rhein-Kreis Neuss 02132 - 960720 rv-duesseldorf@rheinischer-verein.org <a href="https://rheinischer-verein.de">https://rheinischer-verein.de</a>	Nordpark, Stadtbild	
Variante 7 ist mein Favorit, da eine gesamte Untertunnelung für Anwohner, Messebesucher, Autofahrer etc. die beste Lösung ist	x	
Beste Variante! Keine zusätzlichen Belastungen für alle Anwohner, aber Entlastung der KWS. Keine Beeinträchtigung der Logistik der Messe und keine zusätzliche Verkehrsbelastung der Stockumer Kirchstr., auch im Hinblick auf die Bauphase. Die Variante wird nicht nur die Lebensqualität für Mensch und Natur erhöhen, sondern auch die Attraktivität der Messe durch eine schnelle und zuverlässige Anbindung, was dann auch zu höheren Einnahmen für die Stadt führen wird. Deswegen sollten die höheren Baukosten in Kauf genommen werden.	Verkehr, Kreuzung Messelogsistik	
Ich wusste gar nicht, das die Stadt so viel Geld hat. Geld für einen U81 Tunnel ist nicht da, Geld für Tunnel unterm Rhein ist nicht da und dann eine überflüssige Bahnlinie unter den Nordpark bud-deln?		Kosten
Das Fällen von Bäumen, der Eingriff in die Engländewiese und die weiße Siedlung sind inakzeptabel und völlig unverhältnismäßig im Vergleich zum sehr geringen Mehrwert, der durch diese Strecke entstehen würde!		Kosten, Erschütterung, Bäume
Das ist die beste Lösung für Mensch und Umwelt!	x	
Die Variante wird nicht befürwortet. Es würde bei der Teil-Untertunnelung Privateigentum „unter-fahren“ mit den aus vielen Städten bekannten Beeinträchtigungen an den bestehenden Gebäuden. Es würde sowohl zu physischen Schäden an der Bausubstanz kommen als auch zu permanen-ten Erschütterungen beim Unterfahren im laufenden Betrieb. Dies ist für die Betroffenen nicht hinnehmbar und unzumutbar und gilt umso mehr, als jede bauliche Maßnahme in der „Weißen Siedlung“ durch den Denkmalschutz bzw. die Denkmalsatzung äußerst restriktiv beurteilt bzw. untersagt wurde. Diese Schutzmaßnahmen des besonderen baulichen Ensembles „Weiße Siedlung & Nordpark“ würde hiermit komplett in Frage gestellt werden. Die Anwohner werden sich daher mit allen öffentlichen und juristischen Mitteln gegen jedweden Eingriff in den Gebietsbereich der „Wei-ßen Siedlung“ wehren, was zu langjährigen Rechtsstreitigkeiten führen würde. Die unterirdische Führung entlang der Kaiserswerther Straße würde natürlich zur Reduzierung der Geräuschemission und Erschütterungen auf der Kaiserswerther Straße führen, aber zugleich das Projekt verteuern. Dies könnte allenfalls durch eine vollständige unterirdische Streckenführung im „öffentlichen Raum“ unterhalb des Nordparks vermieden werden.		Erschütterung
Ich stimme für die Variante F, weil dabei die vorhandene Natur und die Lebewesen am wenigsten belästigt und eingeschränkt werden und das auf lange Sicht.	x	
Wäre nur akzeptabel, wenn dadurch die Bäume auf der Kaiserswerther Straße nicht tangiert werden. Letztlich wohl leider zu teuer.	Bäume	Kosten

## Beitrag

## Positiv Negativ

- Eine unterirdische Lösung ist sicherlich mehr zu begrüßen als eine nur teilweise unterirdische Lösung. - Die sich durch diese Variante ergebenden städtebaulichen Möglichkeiten i.V.m. einem Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr sind in Abhängigkeit von den konkreten Plänen sicherlich willkommen. Für eine abschließende Beurteilung, wäre aber an diesem Punkt ein konkretes Konzept wünschenswert. - Auch wenn bei dieser Variante am wenigsten Bäume bzw. Baualleen gefällt wer-den müssten, ist deren Fällung völlig inakzeptabel. Das Nordpark und Engländewiese nur während der Bauphase beeinträchtigt werden würden, wäre in Abhängigkeit von Dauer des Baus akzeptabel. - Erschütterungen durch eine Untertunnelung sollten wie bei den anderen unterirdischen Varianten selbstredend vollständig ausgeschlossen werden. - Die im Vergleich zu den anderen Varianten hö-heren CO2-Emissionen durch den Tunnelbau, könnten durch den Erhalt von Bäumen kompensiert werden. In wie weit bei den einzelnen Varianten in den Naturschutz, Denkmalschutz und Wasser-haushalt eingegriffen wird, vermag ich mittels der zur Verfügung stehenden Informationen und des fehlenden Fachwissens nur bedingt zu beurteilen. Hier sollten aber ein sehr hoher Maßstab ange-legt werden. Die Vorgehensweise, sich mit dem Aspekt der Entwässerung erst nach Festlegung einer Variante fachlich auseinandergesetzt erachte ich für sehr bedenklich. In das Naherholungsgebiet Golzheim und Stockum wird leider in jeder der sieben Varianten eingegriffen. Auch die ist aus meh-deren Gründen sehr bedenklich. Abschließend möchte ich noch mein Bedauern darüber äußern, dass sich die Stadt weiteren Varianten wie z.B. der Fortführung der bereits existierenden Stadtbahn-linie U78 verschließt. Konkret könnte die U78 von der Haltestelle Arena/Messe Nord bis zur dann neu entstehenden Haltestelle Messe Süd verlängert werden und dort in einem Kopfbahnhof enden. Wie die Stadt im Internet auf der Homepage zum Zweiter Online-Bürgerdialog ausführt, sollen die Umbaumaßnahmen für die U80 „konkret“ eine Taktverdichtung der U79 ermöglichen. Aus diesem Grund würde ich ferner vorschlagen, sich vornehmlich mit dem Aus- bzw. Umbau des Streckenab-schnitts vom Kennedydamm bis zum Freiligrathplatz zu beschäftigen. Der Verzicht auf eine Schleife ob durch Stockumer Kirchstraße, Reeser Straße, Grünwaldstraße oder Engländewiese/Nordpark würde allen Beteiligten viele Unannehmlichkeiten ersparen und wertvolle sowie knappe Ressourcen schonen. Insbesondere die ohnehin beschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt sollten hier beachtet werden. In Ihren Augen mag die neue Stadtbahnstrecke das Düsseldorfer Stadtbahnnetz vielleicht nachhaltig erweitern. In jedem Fall wird sie aber zwei sehr schöne Stadtteile mit besonde-erer Lebensqualität nachhaltig zerstören und damit nicht nur diese Stadtteile im Speziellen sondern auch die Stadt im Allgemeinen unattraktiver und weniger lebenswert machen. Gerne möchte ich die Entscheidungsträger und alle anderen Verantwortlichen dazu anregen, sich vor Ort in den Stadtteilen ein Bild von der Lage zu machen und in einen Dialog von Auge zu Auge und damit auf Augenhöhe einzutreten. Auch wenn es sicherlich verschiedene Interessen und Interessengruppen gibt, so würde ich mir wünschen, dass die Interessen der unmittelbar betroffenen Anwohner der Stadtteile Golzheim und Stockum besonderes Gehör finden, da sie auch in besonderem Maße von den Konsequenzen betroffen sind. Unter Würdigung aller vorgebrachten Punkte und der von Ihnen vorgebrachten Intention im „Wohle der Stadt“ handeln zu wollen, ersuche ich Sie dringend, das Vorhaben noch einmal in Gänze zu hinterfragen.	Stadtbild, Bäume	
Kostet sicherlich viel zu viel		Kosten
Superlösung für massenhafte Rechtsstreitigkeiten und Entschädigungszahlungen....		x

## Variante F Gesamttunnel

### Beitrag

### Positiv Negativ

<p>In Bezug auf Beeinträchtigung des unmittelbaren Umfeldes aus dem laufenden Betrieb dieser Variante nach abgeschlossenem Bau halten wir diese Variante für am wenigsten problematisch. Es verbleibt allerdings die optische Beeinträchtigung der Kaiserswerther Str. durch eine Rampe zwischen Reeser Platz und Aquazoo sowie Lärmbelastigungen aus dem Betrieb der Rampe für die nächstgelegenen Anwohner (Kaiserswerther Str. und östl. Siedlung Golzheim). Allerdings halten wir die Beeinträchtigungen des gesamten unmittelbaren Umfeldes (Nordpark, Engländerviese, Siedlung Golzheim) durch die Bauphase für vollkommen inakzeptabel, ebenso wie die notwendigen Einschnitte in den Grünbereich, der für den Bau erforderlich wird. Ferner stehen - vergleicht man Baukosten und CO2-Beeinträchtigungen des Baus mit denen einer von uns vorgeschlagenen Variante A (= Sackbahnhof Messe-Süd mit An- und Abfahrt über die Beckbuschstr.), so erscheint auch die Variante vollkommen inakzeptabel. In Bezug auf die Untertunnelung der Kaiserswerther Straße zwischen dem Halt Kennedydamm und Reeser Platz sehen wir folgende Aspekte: Eine Untertunnelung der Kaiserswerther Str. zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke halten wir mit Blick auf enge Verkehrssituation (Konkurrenz der Verkehrsmittel) für sinnvoll. Dabei sollte die Rampe Richtung Reeser Platz aber bereits vor dem Erreichen des Reeser Platzes platziert sein, um den bestehenden Alleestraßen-Charakter der Kaiserswerther Str. nicht zu beeinträchtigen. Uns ist ferner auch in dieser Variante unverständlich, warum die Haltestelle Golzheimer Platz entfallen soll. Diese Haltestelle erscheint uns dringend notwendig für die dort befindlichen Büros und einen Entfall können wir nicht verstehen.</p>	<p>Kreuzung Kenne- dydamm, Lärm</p>	<p>Nordpark</p>
<p>Das wäre die optimalste Variante mit dem maximalen Mehrwert für diese wichtige Strecke.</p>	<p>x</p>	
<p>Klares Nein zu dieser Variante! Gründe: - Querung von Reeser Platz und Messe Süd führt zur Untertunnelung von Teilen der Weißen Siedlung. Baumaßnahmen gefährden Grundwasser, Abflüsse, Immobilienwertminderung durch mögliche Schädigungen der Häuser, etc. - jahrzehntelange Umbaumaßnahmen auf der Kaiserswerther Strasse führen zu absolutem Verkehrschaos auf der Nord-Südachse der Stadt. - mit Abstand wohl das kostenintensivste Projekt, auch zu Lasten der Steuerzahler - Verschandelung des Nordparks! - Zerstörung der Natur (Abholzung von uraltem Baumbestand auf der Kaiserswerther Strasse als grüne Lunge des Nordens und Rodung Teile des Nordparks. Unerträgliche Vorstellung.) Diese Variante ist wohl die unwirtschaftlichste, unverhältnismäßigste Option. Ggf sollte hier hinsichtlich eines rechtswidrigen Bauvorhabens untersucht werden. Zu fragen ist doch immer auch: welche Vorteile bringen all diese Varianten für die Messebesucher und die Bürger der Stadt?! Für die Anwohner gibt es keinen klaren Vorteil, nur Nachteile. Der Grossteil der Messebesucher nutzt den Eingang Nord. Der klitzekleine Rest nutzt die Busverbindung von der Stockumer Kirchstrasse zum Südeingang. Perfekte Verbindung ist doch schon vorhanden! Kaum ein Anwohner der Stadt braucht eine Haltestelle zur Messe Süd. Mögliche einfache und kostengünstige Alternativen siehe unter Variante A aufgeführt.</p>		<p>Wasser, Er- schütterung, Kosten</p>
<p>Von allen Varianten ist dies die mit Natur, Bäumen und dem Erholungswert des Nordparks verträglichste U 80 Variante. Wenn eine U 80 dann nur mit dieser Variante. Damit stellt sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit Kosten und Nutzen. Kosten sind die höchsten von allen Varianten, mit den Nutzen eine weitere unterirdische Haltestelle zu haben, die heute schon gut mit dem Bus oberirdisch erreichbar ist.</p>	<p>Bäume, nordpark</p>	<p>Kosten</p>

# Grundlegende Kritik

## Beitrag

## Positiv Negativ

Inhalt
- viel zu lange Bauzeit -massive Kosten -katastrophaler Eingriff in die Natur und in die Unterwelt - Wichtige Stromversorgung wird zerstört, da hier das Umspannwerk liegt - wichtige Wasserkanäle liegen hier, die bei Tunnelarbeiten zerstört werden könnten. - massive Rohdung von Bäumen - Überhitzung in der Großstadt nimmt zu, da Oberflächen mit Asphalt versiegelt werden. -massive Lärmbelastung durch Flughafen, Autoverkehr und Bahn nimmt noch weiter zu.
Ablehnung, da sehr teuer und das neue Messe Ost-Strassenbahnkreuz eine unzumutbare Beeinträchtigung für alle Anwohner bringen wird und m.E. auch nicht nötig ist. Empfehlung: Verzicht auf die Anbindung Messe Süd an Stockumer Kirchstrasse und mit Shuttle-Bus zw. Messe Süd und Messe Nord allererste Erfahrungen sammeln. (Die Straßenbahn-Frequenz von der Messe zur Innenstadt soll ohnehin erhöht werden. Da kann mit der aktuellen Anbindung Messe Nord begonnen werden.) Die Beeinträchtigung des Rheinseitigen Strassenverkehrs durch den Shuttle-Bus Messe Nord zu Messe Süd wird dann schnell erkennen lassen, wie die diese Verbindung später optimal gestaltet werden kann: a) mit einem oberirdischem Straßenbahnzug(Variante A), der der Straße viel Platz wegnimmt, b) mit einer unverhältnismäßig teuren Untertunnelung in diesem Bereich - wie in Variante F auch schon angedacht oder c) mit einem neuen zusätzlichen schnellen Transport über o. unter dem Messegelände selbst (Schwebebahn oder schnelle unterirdische Röhre etc.) Mit diesem Vorgehen können zig Mio € gespart und in andere wichtige Projekte investiert werden.
Besser eine shuttle zu fahren anstatt eine neue Linie zu herstellen. Dieses Shuttle kann man nur im Messe Zeiten führen. U80 bringt nur Chaos, viel Lärm zu diesen Ruhigen Platz und auch viel zu viel Baukosten.
Besser Wenn es eine unterirdische Lösung gibt, wird viel Lebensqualität für Mensch und Natur entstehen. Sollte es eine oberirdische Lösung geben, wird sich das Bild der Kaiserwerther Straße massiv ändern, Bäume werden abgeholzt, Parkplätze fallen weg und es gibt zukünftig nur noch eine Fahrspur pro Richtung. Wenn es eine unterirdische Lösung gibt, wird viel Lebensqualität für Mensch und Natur entstehen. Sollte es eine oberirdische Lösung geben, wird sich das Bild der Kaiserwerther Straße massiv ändern, Bäume werden abgeholzt, Parkplätze fallen weg und es gibt zukünftig nur noch eine Fahrspur pro Richtung. Ich empfehle bitte nehmen die unterirdisch wählen- es ist immer auch schneller für reiser
Bitte keine baumfällungen
Darf man an der Oberfläche mit 4 Wagenzügen fahren? Wie soll dann eine Kapazitätssteigerung erfolgen? Gab es nicht in der Vergangenheit 80er Jahre schon mal Unfälle in der Kaiserswerther Straße wegen Borden am Gleis? Wofür gibt es die Haltestelle Mörikestraße noch? Hier steigt doch kaum jemand ein und aus.
Deshalb ist doch schon die wunderschöne Fußgängerbrücke gefällt worden....
Die Messe Süd Erweiterung bietet generell keine positiven Effekte für den Alltag der Anwohner. Es werden keine nennenswerten neuen Wohngebiete angeschlossen. Auch für Messebesucher bringt es nur minimale Vorteile. Die größte positive Auswirkung hätte ein Tunnel unter der Kreuzung Kennedydamm und Uerdinger Str um die Fahrzeit zu verkürzen. Insgesamt sollte aber besser an anderer Stelle investiert werden.
Eingriff in Nordpark nicht akzeptabel
Es handelt insgesamt um ein komplett unsinniges Vorhaben, dessen immense Kosten (für die Allgemeinheit) in keinem Verhältnis zu den (geringen) Vorteilen für die Messe Düsseldorf steht. Sämtliche Ziele dieser Bahn könnten durch einen Messe-Internen People-Mover von der Haltestelle Nord für einen Bruchteil der Kosten erreicht werden. Wenn überhaupt, kann nur und allein die Variante A in Betracht kommen, weil diese den geringsten Eingriff in a) den Nordpark b) das Rheinufer c) die denkmalgestützten Bauten der weissen Siedlung - sämtliche wichtige und beliebte Stätten für die Düsseldorfer Bevölkerung - mit sich bringt. Die demgegenüber aufgeführten Nachteile „Konflikt mit der Messe-Logistik“ - wenn die Messe und allein Messe eine derart unsinnige Investition will, dann muss sie auch die Nachteile tragen - und Konflikt „Kennedydamm“??? - sind demgegenüber kaum nachzuvollziehen.
Es ist bedauerlich das insbesondere aufgrund des Verkehrsflusses und beeinträchtigen im freiligrathplatz die Untertunnelung nicht eben den freiligrathplatz mit einbezieht !
Hat die Welt und die Stadt nicht andere Probleme?
Hier muss die Kosten-Nutzen-Relation deutlich nachgewiesen werden. Es darf auf keinen Fall das Argument gelten, es gebe ja Zuschüsse von Land und Bund. Das sind auch Steuergelder.
Hohe Kosten und viel Ärger für die Anwohner/ Umgebung für nur eine einzige neue Haltestelle. Die Einzige Linienführung die akzeptabel und sinnvoll wäre, ist die Schleife innerhalb des Messegeländes. Durch eine Schleife innerhalb der Messe kann ein Zugang zu den Messehallen (unter anderem für die Beladung mit Booten) gewährleistet werden.
Ich bin gegen der Schaffung von U80, wegen der Lautstärke die aus der U Bahn zu hören wird außerdem werden die Ruhige teil unseren Häuser wird gestört, nicht nur das aber dafür werden auch Bäume abgeschafft, welches für die Umwelt und die Tiere einen negativen Einfluss haben

## Beitrag

## Positiv Negativ

Ich bin gegen die hier dargestellten Pläne der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Ausbau der Stadtbahnstrecke vom Kennedydamm über Messe Süd bis zum U-Bahnhof MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord für die neue Stadtbahn U80, weil dabei das Naherholungsgebiet an der Rotterdamer str. in Golzheim betroffen wäre und etliche alte Bäume fallen müssten. Das widerspricht komplett dem Ziel, dass Düsseldorf Klimahauptstadt werden möchte. Es gibt Alternativen und bereits bestehende Verbindungen, die solch eine Maßnahme in Frage stellen.
Ich finde die U80 Idee einfach nicht gut. Das bringt nurmehr Chaos
Ich lehne alle Varianten ab , da es ein unfassbarer Unfug ist und eine gewaltige Steuerverschwendung . Es gibt viel wichtiger Projekte in unserer Stadt !
Ich lehne diese Variante ab; von allen Varianten ist sie die schlechteste. Der Eingriff in den Nordpark/Engländerwiese ist absolut inakzeptabel.
Ich mag eigentlich tunnels deswigen mögte ich alle tunnel varianten für mich könnte man als tunel von viktoriaplatz bis aquazoo und danach paul von hase strasse und danach bis zur messe nord als tunnel und da könnten auch die u 78 und 79 fahren dann würde nur eine haltestelle verfallen und messe ost oder man könnte wie in hamburg machen als eine hochbahn das ist deutlich billiger , und ich bin eigentlich kein fan für stadtbahnen, also wäre die u 78 offiziell die erste u bahn linie düsseldorf.
Ich verstehe nicht, warum eine Bahntrasse links herum noch fahren muss, wenn sie schon rechtsherum fährt. Stadion (Arena) und Messe sind angebunden. Sind gut angebunden. Das reicht und das Geld ist für andere Projekte sicherlich wichtiger und besser eingesetzt. Ich denke an dauerhafte und nachhaltige soziale Projekte. Also der Klassiker der Kritiker. Im Ernst: Bitte, bitte lassen sie die Realisierung sein. Sie ist nicht notwendig. ODer: Sie haben die Notwendig bisher nicht ausreichend dargestellt, dass ich sie verstanden habe.
Ich wäre dafür, eine zusätzliche Haltestelle Nordpark Süd zuzubauen
Ich wünsche mir eine vollständige Untertunnelung inkl. Freiligrathplatz. Das System ist gut, hält aber gerade zu Messezeiten extrem den Verkehr auf. Außerdem könnte dann oberirdisch eine reine Fahrradspur auf der alten Bahnstrecke angelegt werden. Die u79 kann dann vielleicht am Freiligrathplatz oder Lohausen wieder hoch kommen. So das es Sinn macht.
Ich wusste gar nicht, das die Stadt so viel Geld hat. Geld für einen U81 Tunnel ist nicht da, Geld für Tunnel unterm Rhein ist nicht da und dann eine überflüssige Bahnlinie unter den Nordpark buddeln?
In Minute 48 zum Onlinedialog vom 23. Mai 2023 wird ein QR-Code eingeblendet. Ich finde das etwas umständlich, ein Smartphone an den Computer zu halten und den ermittelten QR-Code vom Smartphone an den Computer zu übermitteln, mit dem ich das Video gerade sehe. Warum nicht gleich der Link als Text in der Beschreibung zum Youtube-Video? CTRL+C, CTRL+V <a href="https://www.youtube.com/live/eROvT6hKEkE?si=Lhm5ihBQr3fuz-rM&amp;t=2929">https://www.youtube.com/live/eROvT6hKEkE?si=Lhm5ihBQr3fuz-rM&amp;t=2929</a>
Ist die U80 wirklich nötig, oder kann bei Bedarf nicht Shuttlebussen eingesetzt werden? Eine Strassenbahn oberirdisch am Rhein entlang lehne ich absolut ab. Wenn unbedingt nötig, dann nur Variante 1.
Ist schon einmal analysiert worden, wie viele Personen generell von der neuen Strecke (egal welche Variante) profitieren? Im wesentlichen sind das die Gäste der Messe für die Veranstaltungen, die ausschließlich den Eingang Süd benutzen. Alle anderen Haltestellen, die evtl. neu geschaffen werden, sind nur gering frequentiert. Und diejenigen, die zum Eingang Süd wollen, kommen auch nur einmal oder bis zu 3 mal p.a. zur Messe. Es ist also in Summe nur eine relativ geringen Zahl von Personen, die von dem Projekt profitieren (und der Vorteil für diese Personen ist nur der Zeitaufwand, der benötigt wird, vom Eingang Nord zum Eingang Süd zu kommen, was kein so beträchtlicher Aufwand ist). Demgegenüber stehen eine sehr hohe Investition, die hier in den Unterlagen nicht einmal ansatzweise quantifiziert wird. Dieses Geld gibt zwar die Stadt aus, aber es sind alle Bürger, die es letztlich bezahlen. Wieso werden Kosten und Nutzen nicht explizit gegeneinander abgewogen. Dies ist ein massiver Fehler und ein großes Versäumnis!!! Ich bin der festen Überzeugung, dass das Projekt, egal in welcher Variante, sich weder betriebswirtschaftlich rentiert noch umweltbezogen mehr Vorteile bringt als andere Investitionen in vergleichbarer Größenordnung. Das Geld kann viel besser und effizienter eingesetzt werden.

# Grundlegende Kritik

## Beitrag

<p>Ja, aber ... Es fehlt hier eine Variante G. Variante G erhält drei U-Bahnhöfe: Kennydam/Hans-Böckler-Str., Theodor-Heuss-Brücke/Wilhelm-Brötzke-Str. und Messe Süd. Weiter ein unterirdisches Gleiskreuzungsbauwerk in der Kaiserswerther Str. südlich der Reeser Str. Die Haltestelle Reeser Platz erhält eine offene Tieflage. Die Haltestelle Aquazoo entfällt. Die Haltestelle Stockumer Kirchstr. wird südlich der Stockumer Kirchstr. neu errichtet. Alle U-Bahnhöfe und Haltestellen erhalten auf Grund ihrer grossen Länge Zugänge von beiden Bahnsteigenden. Der U-Bahnhof Theodor-Heuss-St. erhält zusätzlich Zugänge in der Bahnsteigmitte. Damit ergeben sich Zugänge zu beiden Seiten der Brückenrampe und zur Georg-Glock-Str. Die Haltestelle Reeser Platz in offener Tieflage ermöglicht einen nördlichen Zugang und erschliesst das Wohngebiet an der Friedrich-Lau-Str. Ein Südausgang des U-Bahnhofes Messe Süd erschliesst den Japanischen Graten und Auqazoo. Der südliche Ausgang der Haltestelle Stockumer Kirchstr. dient als Ersatz für die entfallende Haltestelle Aquazoo. Zugang über Brücke mit Rampen und Treppen bietet sich an. Die Variante G kann komplett als Tunnel gebaut werden. Eine gemischte Variante mit oberirdische Trassierung ab Rampe Klever Str. in der Mittelage des Kennydam und einer oberirdischen Haltestelle auf dem Kennedydam ist möglich. Nördlich der Haltestelle Kennedydam erfolgt dann die Rampe in den Tunnel. Bei einer reinen Tunnelvariante würde der U-Bahnhof „Kennedydam“ etwa an gleicher Stelle quer zum Kennydam liegen. Um eine oberirdische G-Trasse unabhängig vom Individualverkehr zu verwirklichen, müssen dieser neu verteilt werden. Durchaus möglich, aber auch mit einem gewissen Aufwand verbunden. Für die Tunnelrampe Kennedydam muss sehr wahrscheinlich auch der Verteiler Nord verlegt werden. Eine Variante G im Tunnel erscheint unkomplizierter. Die Nachteile der Variante G zur Variante F sind die höheren Kosten für den U-Bahnhof Theodor-Heuss-Brücke, der nicht in offener Baugrube erstellt werden kann. Zusätzliche Kosten entstehen durch das Kreuzungsbauwerk am Reeser Platz. Es gibt zusätzliche Wohnbebauung die nicht mehr im Bereich einer Haltestelle mit maxiaml 250 Mete liegen, wodurch sich eine Verlängerung ein Buslinie aufzwingt. Die Vorteile der Variante G sind entsprechend der Variante F, aber der Erschließungsgrad der U-Bahnhöfe ist wesentlich grösser. Sie passt besser zu den Hochhausplänen am Kennedydam. Der Wegfall der Haltestelle Golzheim reduzieren die Fahrzeit für alle drei Linie. Der Wegfall der Haltestelle Aquazoo und der Kreuzungsfreie Ausbau bis Stockumer Krichstr. beschleunigt die U78/U82 und U79. Der Wegfall der Haltestelle Reeser Platz für die U80 beschleunigt die U80 wesentlich. Das Kreuzungsbauwerk sorgt für maximale Höchstgeschwindigkeit zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Messe Süd. U78/U82 und U79 lassen immer noch einen 5'-Takt am Reeser Platz zu, was durchaus ausreichend ist. Eine U80 in Taktlage vor der U79 wird deren Verspätungsanfälligkeit weiter reduzieren. Variante G kann die Anzahl der notwendigen Züge für Veranstungsverkehr zwischen Hauptbahnhof und Messe Nord reduziert werden. Die Varienante G erlaubt angenehm kurze Reisezeit, wenn die Züge übervoll sind. Mit kreuzungsfeiem Ausbau der U80/U81 bis Ratingen, entsteht eine akzeptable Alternative für sehr viele P+R-Pendler. Mit der Variante G sind U80/U82 auch eine Alternative zu einer S-Bahn über die Weststrecke bis Lintorf. Eine S-Bahn entlang der Weststrecke erfordert sowieso den Neubau eines dritten Gleises. Da ist die Erschliessung durch eine Verlängerung der Stadtbahn die bessere Alternative. Mit der U78 alle 20' bis Krefeld, biete sich die U82 alle 20' bis Flughafen/Ratingen an. Die Variante G erschliesst wesentlich mehr potentielle Fahrgäste durch Nähe zu U-Bahnhöfen, kurze Reisezeit, reduzierte Verspätungsanfälligkeit und bessere Gesamtlösung bei weite-ren Verlängerungen.</p>
<p>Keiner der vorgeschlagenen Möglichkeiten ist akzeptabel, aufgrund des Denkmalschutzes, zu fällende Baumalleen, Grundwasser, viel zu enge Fahrstreifen, Naherholung, extreme Ruhestörung der Nachbarschaften. Ich frage mich, in wie weit es wirklich Bedarf für diese Linie gibt???</p>
<p>Könnte man hier durchgehend vom Hbf bis zum Stadion/Messe mit 4 Wagenzügen fahren? Dann würden sich endlich Mal alle Bahnsteige im Tunnel lohnen, wo nie die ganze Länge genutzt wird. Wofür gibt es die Haltestelle Mörikestraße noch? Hier steigt doch kaum jemand ein und aus. Hier ist das Nadelöhr weg. Hier ist dann auch an der Oberfläche keine Unfallfahr wie in den 80er oder?</p>
<p>Lassen Sie alle Straßen , wie sie jetzt sind . Der Bauwahn hat in Düsseldorf um sich geschlagen und macht die Stadt immer hässlicher . Bis jetzt sind noch alle Messe Veranstalter und alle Messebesucher auf der Messe angekommen .</p>
<p>Lassen sie alles so , wie es jetzt ist . Keine Baustelle .</p>
<p>Mir ist die Notwendigkeit dieser Maßnahme insgesamt nicht einsichtig. Es wird viel Geld für eine einzige weitere Haltestelle ausgegeben. Aber wenn diese Haltestelle denn unbedingt sein muss, würde ich es befürworten, wenn die bereits vorhandene Strecke zur Messe Nord entlang der Messe bis zur Messe Süd verlängert wird und die Straßenbahnen dann an der Haltestelle Messe Süd wenden.</p>
<p>Sämtliche Varianten sind wirklich nicht notwendig. Die Stadt sollte sich wichtigere Prioritäten ausdenken. Der Messeanschluss ist ausgezeichnet. Stattdessen wird massiv in das Viertel eingegriffen und gerade auch am Rhein und Nordpark. So eine schöne Gegend zu verschandeln nur damit Messebesucher angeblich schneller dorthin kommen.</p>
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, dieses Anliegen, bzw. jeder der einzelnen Vorschläge stoßen bei mir auf absolutes Unverständnis. Durch diese verschiedenen Umbaumaßnahmen kommt kein einziger Messegast zusätzlich zur Messe. Es fehlt an den Schulen/Kindergärten überall Geld!! Warum wird dort nicht nachhaltig unterstützt! Diese Planung ist/wäre eine Schande für Düsseldorf!</p>

## Beitrag

<p>Unabhängig von der konkreten Streckenführung stelle ich sehr infrage, ob dieses Projekt wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll ist. Da die Messe nur zu bestimmten Gelegenheiten angefahren wird, ist dieses nicht ein täglicher Massenbetrieb, bei dem die Schadstoffemissionen durch Umstieg vom Auto auf die Bahn deutlich reduzieren würde. Insofern bin ich sehr skeptisch, ob die pauschal behaupteten Emissionseinsparungen defacto stattfinden. Mein erstes Anliegen ist, ein differenziertes Umweltgutachten zur Emissionswirkung des Projektes durchzuführen unter Beachtung der Emissionen, die bei der Durchführung der Maßnahmen (Tunnelbau, Bäume fällen, Zementverbrauch etc.) entstehen würden. Zum anderen bitte ich um Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsstudie, inwieweit der investierte Betrag bei den verschiedenen Alternativen im Rahmen einer Investitionsrechnung zu einer positiven Rendite führen würde und welche Höhe dieser hätte. Ich bin auch hier sehr skeptisch, dass es eine positive Rendite geben wird. Meine Bitte ist also eine zweifache: Durchführung einer detaillierten Umwelt- und Emissionsanalyse sowie eine Rentabilitätsrechnung für dieses Projekt in den verschiedenen Alternativen.</p>
<p>Unterirdische Idee! Seit wann darf man am Rhein auf der Rotterdamerstrasse etwas bauen?</p>
<p>Unterirdische Streckenführung der U80 von der Theodor-Heuss-Brücke direkt zur Messe/Süd. Ausfädelung von U78 und U79 zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Reeser Platz an beiden Seiten vom Tunnel zum Anschluss an die vorhandene Haltestelle. Der Trassenverlauf für den Tunnel kann südlich vom Reeser Platz Richtung Messe frei geplant werden. Es entfällt der Bau einer unterirdischen Station sowie der Rückbau der vorhandenen Haltestelle. Durch die weiterhin erfolgte Bedienung der Haltestelle Reeser Platz mit U78 und U79 wird der Bedarf in diesem Bereich entsprochen. Die U80 kann schneller ihre Ziele Messe und Flughafen erreichen. Zusätzlich die Einsparung von Kosten für den Bau einer unterirdischen Station und den Rückbau einer oberirdischen Station.</p>
<p>Variante Grünwaldstr.</p>
<p>Viele Ärger und Geld für eine kleine unnötige Erweiterung der Schienennetzes, die nur den Messebetrieb (boot) stört. Diese Schleife wird auch in Berlin sicherlich nicht als eigene „neue“ U-Bahn gesehen werden. Und damit keine Bundesmittel freigegeben werden. Was soll der „Gleisanschluss“ des Kongresszentrum bringen, da diese Haltestelle schon gut mit dem Bus erreicht wird. Werden dann die Buse wegfallen? Was für ein Unsinn für viel Geld ist das denn!</p>
<p>Vorteilhaft gestaltet sich diese Verbindung dahingehend, dass Sie eine alternative Verbindung in die Innenstadt für die Bewohner der Rotterdamer Straße ermöglicht und das Rheinufer als Touristenspot besser ertüchtigen lässt. Auch hier müsse unbedingt geprüft werden in wie fern durch die Verlegung von Schienen entlang der Kaiserswerther Straße bis zur Nordstraße/Duisburger Straße eine Verbindung zum Straßenbahnnetz anstelle der Ertüchtigung für Hochflurbahnen priorisiert werden kann.</p>
<p>Warum muss die Messe umfahren werden? Hier die ehrliche Antwort: da Geld aus dem Fördertopf muß auf den Kopf geschlagen werden, egal wie sinnvoll ein Projekt ist! Nun eine übergeordnete Frage: warum gibt es KEINE Fördergelder für wirklich wichtige BESTEHENDE Linien?- die U79 z.B., die TÄGLICH von vielen Fahrgästen genutzt wird und leider sehr renovierungsbedürftig und ausbaubedürftig ist, im Gegensatz zu Ihrem Prestige Projekt Messe, die nur ab und an stattfindet und deren Nord Wingang ja barrierefrei über die U78 angeschlossen ist.</p>
<p>Wie vor, Zerstörung von Natur, Denkmälern usw. - Nein!</p>
<p>Zu teuer Sehr lange Bauzeit Hohe Lärmbelastung Zerstörung des Nordparks und Engländewiese als historischer Ort. - historische Siedlung an der Engländewiese wird zerstört. -Erhaltung des Nordparks und der Engländewiese als historisches Mahnmal, um an die grausame Zeit der Diktatur durch die Nazis zu gedenken.</p>

## 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](http://www.isr-planung.de)

# U80 Bürger Dialog

**Düsseldorf**  
**Nähe trifft Freiheit**

