



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Bahnsteiglängen und Prioritäten beim barrierefreien Haltestellenausbau im Niederflurbahnnetz

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 3	19.09.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 9	22.09.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 2	26.09.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 7	26.09.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 6	27.09.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 8	28.09.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 1	29.09.2023	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	18.10.2023	Vorberatung
Rat	09.11.2023	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

1. Die Standard-Bahnsteiglänge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Niederflurbahnnetz wird für alle Haltestellen des Wehrhahn-Liniennetzes (U71/U72/U73/U83) sowie für die wichtigste Umleitungsstrecke des Wehrhahn-Liniennetzes (s. Anlage 1) mit Ausnahme der Haltestelle „Worringer Platz“ auf 60 Meter festgelegt.
2. Der Umbau der übrigen Haltestellen im Niederflurbahnnetz (Straßenbahnlinien 701, 704, 705, 706, 707, 708, 709) wird - mit Ausnahme der unter Pkt. 3 der Beschlussfassung aufgeführten Planungen - zunächst zurückgestellt. Erst nach Vorliegen belastbarer Prognosen zur angestrebten und erreichbaren Fahrgastnachfrage und der zukünftig vorgesehenen Fahrplankonzepte im Rahmen

der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans erfolgt eine bedarfsgerechte Festlegung der Bahnsteiglänge.

3. Für bereits in der Planung weit fortgeschrittene Straßenbahnhaltestellen der Ziffer 2 werden Sonderregelungen gem. Sachdarstellung getroffen. Soweit nicht bereits heute der Bedarf für einen erweiterten Ausbau vorliegt, werden diese Haltestellen zunächst mit einer Bahnsteiglänge von 40m ausgebaut, wobei die Option auf eine spätere Erweiterbarkeit auf 60m sichergestellt wird. Der barrierefreie Umbau dieser Haltestellen wird mit hoher Priorität weiter umgesetzt.
4. Die Priorisierung des weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus im Niederflurnetz wird so angepasst und in den Nahverkehrsplan aufgenommen, dass zunächst die unter Ziffer 1 genannten Haltestellen des Wehrhahn-Liniennetzes und wichtiger Umleitungsstrecken (60 Meter Bahnsteiglänge) umgesetzt werden.

Sachdarstellung:

Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen im Niederflurnetz schreitet voran und hat inzwischen den Stand von 49 Prozent ausgebauten Haltekannten erreicht. Die angestrebten strategischen Ziele der Mobilitätsplanung für Düsseldorf mit deutlicher Stärkung des ÖPNV erfordern planerischen Weitblick und die Bewertung aller Infrastrukturvorhaben auch vor dem Hintergrund der angestrebten Nachfragezuwächse im ÖPNV und dafür erforderlicher Kapazitätserweiterungen. So ist gemäß aktuellem Arbeitsstand des Mobilitätsplans D eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split von 21 Prozent auf 24 Prozent in 2030 und auf 28 Prozent in 2040 vorgesehen. Zusammen mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum entspricht dies einer Steigerung der ÖPNV-Nachfrage bis 2040 um **ca. 50 Prozent**.

Die neuen Ziele sowie die bisherigen Erfahrungen im Rahmen der Projektumsetzung des Haltestellenausbaus lassen eine Überprüfung des Procederes und der bisher geplanten Bahnsteiglängen sinnvoll erscheinen. Auf der einen Seite werden zusätzliche Kapazitätsbedarfe erkennbar, die für die Umsetzung längerer Bahnsteige für den Einsatz längerer und damit kapazitätsstärkerer Straßenbahnzüge sprechen. Auf der anderen Seite sind mit längeren Bahnsteigen jedoch auch Nachteile verbunden: Der Raum für andere Nutzungen (Fahrradwege und -parken, Sharingangebote, Pkw-Stellplätze, Geschäftsauslagen und Außengastronomie etc.) wird im Einzelfall eingeschränkt. Außerdem verringert sich die Anzahl der möglichen Positionierungen von Haltestellen. Es ist daher eine sorgsame Gesamtabwägung zu treffen, die alle Interessen berücksichtigt und dabei die Zukunftsfähigkeit neuer ÖPNV-Infrastruktur sicherstellt.

Auf den einzelnen Linien im Niederflurnetz der Rheinbahn kommen zurzeit bzw. nach Einführung des RheinTakts folgende Zuglängen (2,4 Meter breit) zum Einsatz:

- Stadtbahnlinien U71/U72/U73/U83 (Wehrhahnlinien): 60m-Züge aus 2x30m-Fahrzeugen
- 701, 707, 709-Grundtakt: 40m-Züge
- 704, 705, 706, 708 und 709-Verstärker auf 5-Minuten-Takt: 30m-Züge
- 701-Verstärker bei Veranstaltungen im DOME: 60m-Züge aus 2x30m-Fahrzeugen

Während im Wehrhahn-Liniennetz bereits 60m lange Züge zum Einsatz kommen und die Oberflächenhaltestellen konsequent auf dieses Maß barrierefrei ausgebaut

werden, sind im Straßenbahnnetz im Regelverkehr ausschließlich kürzere 30 oder 40 Meter lange Bahnen im Einsatz. Viele Haltestellen verfügen daher auch nur über 40 Meter lange Bahnsteige.

Bis auf die Linie 706 eignen sich grundsätzlich alle Straßenbahnlinien für den Einsatz von 40 Meter langen Zügen. Auf der Linie 706 wäre der Einsatz von 40m langen Zügen nach Anpassung der Endstelle in Hamm (Gleisdreieck) oder durch Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen anstatt der heutigen Einrichtungsfahrzeuge möglich.

Kapazitätssteigerungen im ÖPNV können grundsätzlich auf zwei Arten erfolgen:

- Mehr Fahrten: Kapazitätssteigerung durch dichteres Fahrtenangebot auf vorhandenen Linien und/oder durch Schaffung zusätzlicher Linien
- Größere Fahrzeuge: Kapazitätssteigerung durch längere und/oder breitere Bahnen

Aus Sicht der Verwaltung kann den angestrebten Fahrgastzuwächsen nur durch eine Kombination aus beiden Instrumenten angemessen Rechnung getragen werden.

Stand heute ist nicht davon auszugehen, dass ein flächendeckender Ausbau von 60m-Bahnsteigen im Straßenbahnnetz (Pkt. 2. der Beschlussdarstellung) erforderlich werden wird.

Die abschließende Prüfung, auf welchen Strecken konkret welche Mittel am Besten zum Einsatz kommen, wird durch eine fundierte, linien- und streckenbezogene Nachfrageprognose unter Berücksichtigung

- der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung
- der aktuell absehbaren Stadtentwicklungsprojekte
- der angestrebten Klimaschutzziele und daraus resultierenden strategischen Ziele im Verkehrssektor

im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans erfolgen. Daraus abgeleitet werden kann dann das optimale Betriebskonzept im Stadtbahn/Straßenbahnnetz und die erforderlichen Fahrzeugkapazitäten.

Da dieser Prozess einige Jahre in Anspruch nehmen wird, der gesetzlich vorgeschriebene barrierefreie Ausbau jedoch nicht aufgehalten werden darf, schlägt die Verwaltung vor, sich zunächst auf die vorrangig auf eine Länge von 60 Metern auszubauenden Haltestellen des Wehrhahn-Stadtbahnliniennetzes zu fokussieren (Pkt. 1. + 4. der Beschlussdarstellung). Dabei sollen erstmals auch wichtige Umleitungsstrecken für den Störfall mitberücksichtigt werden. Bei Störungen im Wehrhahn-Linientunnel und den angrenzenden Zulaufstrecken (Grafenberger Allee und Brunnenstraße) stehen heute keine Ausweichrouten zur Verfügung und Züge müssen vorzeitig wenden, müssen leer abgeleitet werden oder können nicht weiterfahren (und blockieren z. B. am Karolingerplatz dann auch die Straßenbahnlinien). Als wichtigste Ausweichroute kommt die Strecke Friedrichstadt – Hbf – Flingern (Strecken der Linien 704/709) in Frage. Eine Streckenkategorisierung und die auf diesen Strecken noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen sind dem als **Anlage 1** beigefügten Übersichtsplan zu entnehmen. Die auf der Umleitungsstrecke gelegene Haltestelle „Worringer Platz“ soll aufgrund der besonderen räumlichen Situation und sich daraus ergebenden Herausforderungen dabei zunächst zurückgestellt werden (Bedienung im Umleitungsfall ohne Fahrgastwechsel).

Bei den mit Priorität barrierefrei auszubauenden Haltestellen für das Wehrhahn-Liniensystem handelt es sich demnach um folgende Stationen:

Heinrichstraße	Opladener Straße	Suitbertusstraße	Birkenstraße
Gerresheim S	Ickerswarder Str.	Südring	Hbf
Morper Straße	Elbruchstraße	Volmerswerther Str.	Mintropplatz
Pöhlenweg	Niederheid	Krahkampweg	Helmholtzstraße
Engerstraße	Schöne Aussicht	Hellriegelstraße	Fürstenplatz
Lindemannstraße	Kappeler Straße	Hoffeldstraße	Morsestraße
Karolingerplatz	Schloss Benrath	Flingern S	Färberstraße
Universität Ost	Benrath S		

Darüber hinaus sollen folgende bereits in der konkreten Planung weit fortgeschrittene Straßenbahnhaltestellen, soweit nicht im Einzelfall begründet, zunächst mit einer Bahnsteiglänge von 40 m umgesetzt werden. Im Sinne einer nachhaltigen Planung sollen diese mit der Option auf eine spätere Erweiterung für 60m-Züge umgesetzt werden (Pkt. 3. der Beschlussdarstellung):

- Elsässer Straße (Linien 705, 707): Vorplanung/Vorzugsvariante liegt vor; keine Lageunterschiede bei Planung 40m/60m, wegen Bebauung Nachbargrundstück (alte Post) Planungsfortsetzung sinnvoll, vorerst Ausbau 40m problemlos => Umsetzung 40m Bahnsteiglänge
- An der Piwipp (Linien 705, 707): die Planung der Neubauvorhaben Rewe/Schwimmbad berücksichtigt bereits den Umbau der angrenzenden Verkehrsflächen; ein mit der Bädergesellschaft und REWE abgestimmtes Gesamtkonzept liegt vor, keine Lageunterschiede bei Planung 40m/60m, vorerst Ausbau 40m problemlos => Umsetzung 40m Bahnsteiglänge
- Großmarkt (Linien 705, 707): die Planung der Neubauvorhaben im Zusammenhang mit der Entwicklung des Großmarkt-Geländes berücksichtigt bereits den Umbau der angrenzenden Verkehrsflächen; ein Gesamtkonzept liegt vor, keine Lageunterschiede bei Planung 40m/60m, wegen Mitbedienung durch Bus direkt Ausbau auf 60m sinnvoll und vorgeschlagen (Doppelhalt Bahn + Bus möglich) => Umsetzung 40m + 20m für gleichzeitiges Halten Bahn + Bus
- Essener Straße (Linien 705, 707): Entwurfsplanung wird den neuen Anforderungen entsprechend überarbeitet; vorläufig 40m vereinfacht die Umsetzung, Erweiterbarkeit auf 60m gewährleistet => Umsetzung 40m Bahnsteiglänge
- Marienhospital (Linien 706, 707, Bus): Entwurfsplanung wird den neuen Anforderungen entsprechend überarbeitet; vorläufig 40m vereinfacht die Umsetzung, Erweiterbarkeit auf 60m gewährleistet; sofortige Umsetzung 60m auf der Duisburger Straße wegen Mitbedienung durch Bus wird geprüft => Umsetzung 40m Bahnsteiglänge
- Jacobistraße (Linie 707, Bus): Steige in Tonhallenstraße zwischen ehem. Karstadt und Kaufhof; keine nennenswerten Planungsanpassungen bei 40m oder 60m erforderlich; wegen Mitbedienung durch Bus direkt Ausbau auf 60m sinnvoll und vorgeschlagen (Doppelhalt Bahn + Bus möglich) => Umsetzung 40m + 20m für gleichzeitiges Halten Bahn + Bus
- Bilker Allee/Friedrichstraße (Linie 707): Entwurf fertiggestellt; keine wesentliche Änderung bei 40m/60m, vorerst Ausbau 40m problemlos => Umsetzung 40m Bahnsteiglänge
- Josef-Kardinal-Frings-Brücke (Linie 709): Brückenplanung berücksichtigt

bereits Nutzlänge von 60m; unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes ist die Herstellung 40m langer Bahnsteige und eine spätere Verlängerung unproblematisch => Umsetzung 40m Bahnsteiglänge

- Merziger Straße/Straßburger Straße (Linie 704): Entwurf fertiggestellt und in der politischen Gremienberatung; keine Änderung bei 40m/60m, Bahnsteige in Mittellage auf besonderem Bahnkörper => Umsetzung 40m Bahnsteiglänge

Weiteres Vorgehen/Fahrzeugbeschaffung

Da die Rheinbahn bald die Vergabe der Neubeschaffung der Niederflurfahrzeugflotte starten muss, sind in Kürze weitere Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Niederflurstadtbahnnetzes und -straßenbahnnetzes zu treffen. Die Verwaltung wird dazu eine gesonderte Vorlage einbringen, die neben dem Thema der Fahrzeuglängen auch das Thema Fahrzeugbreite detailliert beleuchten und einen Verfahrensvorschlag dazu machen wird.

Anlagen:

Anlage 1 - Streckenkategorisierung und noch barrierefrei auszubauende Haltestellen der ersten Ausbaupriorität