



Die Station Benrather Straße der neuen Wehrhahn-Linie in Düsseldorf.

© Foto: Harald A. Jahn

Düsseldorf: Die Rheinbahn eröffnet die zweite Stadtbahn-Stammstrecke

Harald A. Jahn, RS-Redakteur

Am 21. 2. 2016 wurde in Düsseldorf nicht nur ein neuer Stadtbahntunnel eröffnet, sondern das gesamte ÖV-Netz neu organisiert. Mit der „Wehrhahnlinie“ sind die innerstädtischen Stadtbahnplanungen, die bis in die 1960er-Jahre zurückreichen, vorläufig fertiggestellt.

Wie in vielen Städten träumte man auch in Düsseldorf von einem klassischen Voll-U-Bahn-Netz. Fünf Linien waren geplant, 47 Kilometer U-Bahn hätten zusammen mit drei Buslinien das Straßenbahnnetz ablösen sollen: Platz für die autogerechte Stadt. Statt der auf Düsseldorf beschränkten U-Bahn wurde dann allerdings ein Konzept verwirklicht, das die Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen in das neu entstehende Stadtbahnnetz des Rhein-Ruhr-Raumes integrieren sollte: Überland-Lokalbahnen sollten in Tunnels ins Stadtzentrum geführt werden. Mit dem ersten, viergleisigen Stammstreckentunnel entstand das Kernstück des Stadtbahnnetzes, mit schnellen Linien in die Nachbargemeinden Duisburg, Neuss und Krefeld. Auch in den Städten des Ruhrgebietes wurden in den 1970er- und 1980er-Jahren mehrere Stadtbahnstrecken fertiggestellt, wobei die ambitionierten Tunnelpläne bald von der Realität eingeholt wurden: Sie ließen sich bei Weitem nicht so zügig realisieren wie angenommen, die unterschätzten Kosten wurden für die Gemeinden zum Problem. Bereits fertiggestellte Tunnels wurden daher (vermeintlich vorläufig) für die meist meterspurigen Straßenbahnlinien adaptiert, die Bahnsteige entsprechend tief lie-

gend gebaut; die vorgesehene Aufrüstung auf normalspurige Stadtbahn blieb fast immer Wunschdenken.

Heute stöhnen die Städte unter der Last der Betriebskosten für die aufwändigen Tunnelstrecken; an eine Fertigstellung des Hochflur-Stadtbahnnetzes ist nicht mehr zu denken, darüber hinaus hat die Entwicklung der Niederflur-Fahrzeuge die Hochbahnsteige obsolet gemacht. Weiters ist der Traum der autofreundlichen Stadt längst ausgeträumt – anderswo nutzt man heute Straßenbahnneubauten zur Rückgewinnung des öffentlichen Raums, reduziert den Autoverkehr, gibt den Bürgern die Städte zurück.

Zwischen U-Bahn und Tramway: die Wehrhahnlinie

Unter dem Eindruck dieser Veränderung der Planungsphilosophie und auch der knapper werdenden Finanzmittel scheint es fast verwunderlich, dass seit der Jahrtausendwende das Projekt der Wehrhahnlinie realisiert werden konnte – wenn auch in zur ursprünglichen Planung reduziertem Ausmaß, und, angepasst an die heutigen Möglichkeiten, ausgelegt für Niederflur-Fahrzeuge. Die neue Tunnelstrecke bietet allerdings keine Neuerschließung, sondern ist ein Abbild der aufgelassenen Linienführung im Niveau; auch die Haltestellen entsprechen prinzipiell dem Bestand. Um 850 Millionen Euro baute man 3,4 km Tunnel mit insgesamt 6 relativ tief liegenden Stationen, die erzielte Zeitersparnis auf der Strecke beträgt 9 Minuten. Ursprünglich war die Strecke mit 7,4 km



Wehrhahn-Linie, Graf-Adolf-Platz heute: Großzügige U-Bahn-Stationen...
© Foto: Harald A. Jahn



...und problematische Haltestellen an der Oberfläche (Engerstraße)
© Foto: Harald A. Jahn

und 11 Tiefstationen mehr als doppelt so lang konzipiert, aus Kostengründen entschied man sich für die Reduktion; am südlichen Tunnelende ist aber ein Stutzen für den Weiterbau vorgesehen, von dem die Strecke problemlos verlängert werden kann. Die Landesregierung hat bereits angedeutet, einer Förderung des Weiterbaus nicht abgeneigt zu sein...

Die Tiefstationen sind nach weitgehend einheitlichem Konzept gebaut: Seitenbahnsteige mit einer darüber liegenden Verteilerebene. Die große Tieflage bedingt lange Rolltreppen als Aufstiegshilfen, Lifte führen direkt zur Oberfläche. Jede Station wurde von einem Künstler dekoriert: Video, Klang und Grafik prägen die Aufgänge und Passagen, während die Bahnsteigwände mit einem verzerrten Raster plastisch wirken: Das „Kontinuum“ soll die Aufweitung der Tunnelröhre bei den Haltestellen darstellen.

Anders als die erste Stammstrecke ist die Wehrhahn-Linie für Niederflurfahrzeuge konzipiert – aus heutiger Sicht die einzig richtige Entscheidung. Die Siemens-Fahrzeuge mit dem

spröden Namen NF8 U werden aufgrund ihrer eigenartigen Kopfform umgangssprachlich „Hamsterbacken“ genannt – die Ausbuchtungen verbergen ein weit vorne liegendes Kleinrad-Drehgestell.

Auch wenn das Fahrzeug einen Designpreis, den IF-Award, gewann – die vergleichbaren französischen Alstom-Fahrzeuge, die mit der derselben Achsfolge in Straßburg verkehren, wirken doch weitaus eleganter: Hier zeigt sich der Unterschied in der deutschen technikorientierten Denkweise gegenüber dem Anspruch auf Eleganz der Franzosen. Die achtsichtigen Fahrzeuge haben beidseitig Türen, aber nur einen Führerstand. Im Normalbetrieb sind sie paarweise gekuppelt und bilden 60 Meter lange Züge. Die Laufruhe ist gut, die Stationsaufenthalte vorbildlich kurz; auch auf den Strecken an der Oberfläche wird zügig gefahren, hier werden die Vorteile des Systems „Stadtbahn“ sichtbar. Leider sind die aus dem „Combino“ entwickelten Fahrzeuge nicht klimatisiert. Nach der Fertigstellung des Stadtbahntunnels konnten die politisch Verantwortlichen endlich davon überzeugt wer-



Oberirdische Führung vor der Tieflegung.

© Foto: Harald A. Jahn

den, dass die Gleise markiert und vom Autoverkehr freigehalten werden müssen.

Auch die Ampelsteuerung funktioniert weitgehend. Allerdings überrascht der Standard der Oberflächen-Haltestellen im Vergleich zu den barrierefreien Neubauten: Es gibt keine Bahnsteige, der Fahrgast muss eine Stufe von 30 cm überwinden. Befahrbar Haltestellenkaps, wie in Wien schon lange akzeptiert, ließen sich politisch bisher nicht durchsetzen.

Von den 76 Zügen werden für die HVZ 68 benötigt, die Reserven sind also eher knapp bemessen. Obwohl man nun echte Zweirichtungs-Garnituren zur Verfügung hat, hält man an den Endschleifen fest; man möchte sich die Möglichkeit offenlassen, in Schwachlastzeiten Solowagen auf die Strecke zu schicken. Obwohl die Bahnsteige der neuen Tunnelstrecke 90 Meter lang sind, denkt man derzeit nicht an den Einsatz von Dreiwagenzügen; durch die derzeitigen Züge werden aber immerhin bereits 12 % mehr Platzkilometer angeboten als vor der Umstellung.

■ **Das Stadtbahnkonzept der Anfangszeit**

Wirkt die Wehrhahn-Linie mit der konventionellen Führung ihrer Zulaufstrecken manchmal etwas inkohärent, kann man das ursprüngliche Stadtbahnkonzept gut an der ersten Stammstrecke ablesen. Hier fahren Hochflur-Fahrzeuge an Hochbahnsteigen; außerhalb des Tunnels sind die Trassen auf eigenem Gleiskörper, bei Haltestellen im Straßenraum werden Klappstufen ausgefahren. Die Reisegeschwindigkeit ist hoch und erreicht teilweise U-Bahn-Niveau; auf der Strecke nach Krefeld wird mit fast 45 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit der Wert der Wiener U-Bahn (34 km/h) sogar deutlich übertroffen, bei jedoch höherem Durchschnittsabstand der Stationen. Allerdings konnte in den 1960er-Jahren die heutige Forderung nach Barrierefreiheit nicht vorhergesehen werden; nun steht die Rheinbahn vor dem Problem, dass an allen Haltestellen stufenloser Einstieg angeboten werden sollte.

Nicht überall lassen sich Hochbahnsteige realisieren, auch das Stadtbild gewinnt nicht wirklich durch solche Konstruk-

tionen. Auch wenn auf lange Sicht alle Stationen umgerüstet werden sollen, für diese billig herzustellenden Konstruktionen fehlt das Geld, das für das Projekt „Wehrhahn-Linie“ vorhanden war; wie so oft scheint es leichter möglich, punktuell wirksame Großprojekte durchzuziehen als unspektakuläre, flächendeckende Verbesserungen.

■ **Die nächsten Schritte**

Während die früher vorgesehene dritte Tunnelstrecke durch die Innenstadt nicht weiter verfolgt wird, plant man derzeit eine Tangentialverbindung im Norden Düsseldorfs. In einer ersten Ausbaustufe soll sie ab 2019 das Messegelände mit dem Flughafen verbinden; derzeit müssen alle von Norden kommenden Flug- und Fahrgäste bis ins Stadtzentrum zum Hauptbahnhof und dann wieder zurück fahren, um Ziele im Norden der Stadt zu erreichen. Mit einer knapp 2 km langen Neubaustrecke entsteht eine Verbindung zwischen Messe, Flughafenterminal und Bahnhof, damit kann die Umwegfahrt über das Zentrum vermieden werden; bei Bedarf werden direkte Züge zwischen Messe und Flughafen möglich. Später soll die Tangente über den Rhein in das westlich gelegene Neuss verlängert werden, auch eine Strecke nach Ratingen im Nordosten von Düsseldorf ist möglich.

Das Straßenbahnnetz ist derzeit stabil; es sind weder Einstellungen noch Erweiterungen geplant, eine neue Stadtbahnstrecke in das Entwicklungsgebiet Medienhafen ist ebenso Zukunftsmusik wie die Verlängerung der Wehrhahn-Tunnelstrecke an beiden Enden. In den nächsten Jahren sollen neue Hochflur-Stadtbahnfahrzeuge angeschafft werden; langfristig ist vorgesehen, auf deren Strecken keine Tiefbahnsteige mehr benutzen zu müssen. Trotz eines politischen Richtungswechsels und damit einhergehender Bekenntnisse zum Umweltverbund bleibt abzuwarten, ob die langjährig CDU-dominierte autofreundliche Verkehrsplanung überwunden werden kann. In der von unmaßstäblich breiten Autostraßen durchpflügten Stadt spürt man aber, dass der Weg zu einem zeitgemäßen, nicht vom Pkw dominierten Lebensraum noch lang ist.



Schwer zu vereinbaren: Niederflur-Straßenbahn und Stadtbahn auf derselben Strecke.

© Foto: Harald A. Jahn