



Landeshauptstadt
Düsseldorf



Düsseldorf ergänzt
das U-Bahnnetz
Die neue Strecke
im Überblick

Wehrhahn-Linie



Die Wehrhahn-Linie kommt

Seit mehr als 30 Jahren bewegt sich unter der Landeshauptstadt einiges: Im März 1973 begann an der Fischerstraße der U-Bahn-Bau in Düsseldorf. Mehr als eine Milliarde Euro wurden seitdem in das Düsseldorfer U-Bahn-Netz investiert.

Mit dem Bau der Wehrhahn-Linie – der zweiten großen City-Unterfahung – wird ein weiterer Meilenstein im Düsseldorfer U-Bahnbau gesetzt. Die Wehrhahn-Linie bringt mehr Mobilität für unsere Stadt. Sie ergänzt und optimiert das bestehende Liniennetz. Darüber hinaus sorgt sie für eine bessere Anbindung der östlichen und westlichen Stadtgebiete.



Sechs unterirdische und zwei oberirdische Bahnhöfe entstehen auf der 3,4 Kilometer langen neuen Strecke. Die neuen Bahnhöfe sollen Visitenkarten der Landeshauptstadt werden.

Die Verlegung der Stadtbahn unter die Erde bedeutet aber nicht nur schnellere, weil störungsfreiere Fortbewegung.

Die Realisierung dieses Projektes eröffnet vielmehr auch im Sinne einer zukunftsweisenden städtebaulichen Entwicklung neue Gestaltungsmöglichkeiten an der Oberfläche.

Dirk Elbers
Oberbürgermeister

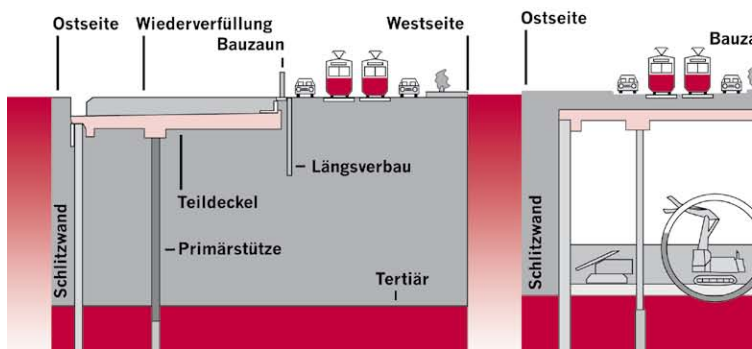
Mit Schildvortrieb voran

3,4 Kilometer Röhre

Die Wehrhahn-Linie verläuft vom S-Bahnhof Wehrhahn durch den Straßenraum der Einkaufsstraßen „Am Wehrhahn“ und Schadowstraße. Sie unterquert die Bebauung zwischen Berliner Allee und Königsallee sowie den Kaufhof und führt weiter durch Kasernen- und Elisabethstraße zum S-Bahnhof Bilk. Die Baukosten für die 3,4 Kilometer lange Strecke liegen bei 748,1 Millionen Euro. Darin sind die Planungskosten und der

Grunderwerb eingeschlossen. Sechs unterirdische Bahnhöfe und zwei oberirdische Haltestellen liegen entlang des neuen Abschnittes, in den von der Grafenberger Allee und am Bilker Bahnhof bestehende Strecken einmünden. Neben den oberirdischen Haltepunkten am Wehrhahn und am Bahnhof Bilk sind dies die unterirdischen Stationen Jacobistraße/Pempelforter Straße, Schadowstraße, Heinrich-Heine-Allee, Benrather Straße, Graf-Adolf-Platz und Kirchplatz.





Die Grafiken zeigen das Prinzip beim Bau der neuen Bahnhöfe.

Die Wehrhahn-Linie wird fünf heute oberirdisch verkehrende Straßenbahnlinien ersetzen. Störeinflüsse, wie Kreuzungen und gemeinsame Nutzungen des Straßenraumes mit dem Individualverkehr, werden damit aufgehoben. Auf der Wehrhahn-Linie werden neu konzipierte Niederflurfahrzeuge eingesetzt, die auch an den oberirdischen Vorlaufstrecken ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen.

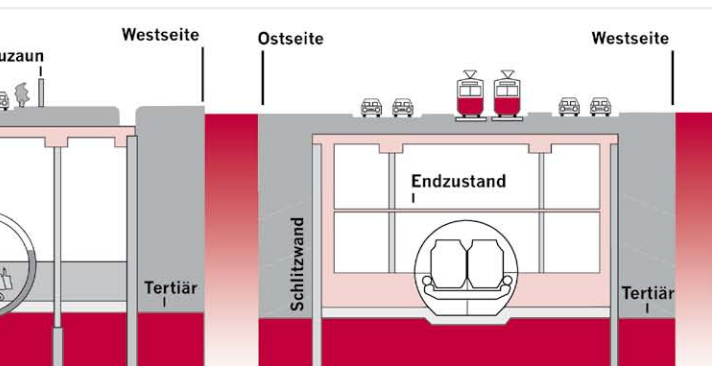
U-Bahnhöfe als Visitenkarten

Die neuen U-Bahnhöfe sollen Visitenkarten der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt werden. Für die Gestaltung der Bahnhöfe hatte die Stadt Düsseldorf einen internationalen Architektenwettbewerb ausgeschrieben, aus dem das Darmstädter Team „Netzwerk-Architekten“ als Sieger hervorgegangen war.

Netzausbau schreitet voran

Düsseldorf betreibt den Ausbau der U-Bahn seit drei Jahrzehnten. Seit 1988 rollt der Verkehr bereits durch eine Tunnelstrecke unter der City vom Rhein bis zum Hauptbahnhof. Sie bündelt die Verbindungen aus dem Norden und dem Westen der Stadt. Östlich des Hauptbahnhofs teilt sich diese Strecke in zwei Tunnelabschnitte, die den Südosten der Stadt anbinden. Es gibt bereits Tunnel von insgesamt rund 6,9 Kilometern Länge mit einem Dutzend Bahnhöfen.





Das Bauverfahren

Die Wehrhahn-Linie durchquert das Herz der Düsseldorfer Innenstadt. Bei ihrem Bau sollen die Auswirkungen an der Oberfläche auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu eignet sich der unterirdische Schildvortrieb, den die Stadt Düsseldorf bei den U-Bahntunneln in Oberbilk erfolgreich angewandt hat. Lediglich in den Bahnhofsbereichen wird es Baugruben geben.

Die neuen Bahnhöfe werden in Deckelbauweise errichtet. Zunächst werden dazu in Längsrichtung Schlitzwände angelegt. Dann wird der Deckel des künftigen Bahnhofes gebaut unter dem sich auch die weiteren Bauaktivitäten abspielen. An der Oberfläche wird der Verkehr an der Baustelle vorbeigeführt und kann so weiter fließen. Der Ausbau der Bahnhöfe erfolgt dann unterirdisch.

Fertiges Teilstück

Für das „Auffahren“ der Röhre, so die Sprache der Techniker, wird eine Schildmaschine mit einem Außendurchmesser von rund 9,50 Meter eingesetzt. Bereits 1983 wurde ein Stück der Wehrhahn-Linie unter dem heutigen Bahnhof Heinrich-Heine-Allee gebaut. Die Stadt Düsseldorf hatte damals die Gunst der Stunde genutzt und dieses Teilstück errichten lassen, da unter dem riesigen Bauloch für die zu dieser Zeit gebaute Tiefgarage unter dem Carschhaus das Baufeld frei zugänglich war.

Die Tunnelsohle der zwei im Rohbau fertigen Teilstücke, 180 und 152 Meter lang, liegt 20 Meter tief unter der Oberfläche Ecke Graben-/Kasernenstraße und dem Kaufhof. Sie sind damals für 24 Millionen Mark (12,2 Millionen Euro) gebaut worden. Es sind zwei rechteckige Röhren mit einer Höhe von sechs Metern.

Daten und Fakten der Wehrhahn-Linie

Länge: 3,4 Kilometer

Baubeginn: November 2007

Fertigstellung: 2014

Baukosten: 748,1 Millionen Euro

Bahnhöfe:

- Wehrhahn S **
- Jacobistraße/Pempelforter Straße *
- Schadowstraße *
- Heinrich-Heine-Allee *
- Benrather Straße *
- Graf-Adolf-Platz *
- Kirchplatz *
- Bilk S **

* unterirdischer Haltepunkt

** oberirdischer Haltepunkt

E-Mail: wehrhahn-linie@duesseldorf.de

Info-Hotline Wehrhahn-Linie: 02 11.89-9 99 66

Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Kommunikation
in Zusammenarbeit mit dem
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich
Natalia Fedosenko

Text
Manfred Blasczyk

Layout
Adrienne Röhl

VII/11-10.
www.duesseldorf.de