

Im Norden. Gnadentrist für 708 und U71

Von Dirk Neubauer

Stockum/Düsseltal. Mit einem kühlen Beschluss der Düsseldorfer Ampel aus SPD, Grünen und FDP hat der Stadtrat ein 30 Millionen Euro teures Wahlkampfversprechen des abgewählten Oberbürgermeisters Dirk Elbers und seiner CDU einkassiert: Die Stadtbahnlinie U 81 bekommt keinen teuren Tunnel, sondern die preiswertere Brücken-Variante zwischen Freiligrathplatz und Flughafen. So und nur so wird weiter geplant.

Die zweite Entscheidung: Düsseldorf bleibt auf der Karte der Stadtbahnen präsent. Die Linie 708 wird nicht mit der Eröffnung der Wehrhahnstrecke eingestellt. Die U71 kommt als große Gabel, „Y-Lösung“ genannt. Immer schön abwechselnd rauscht sie ab 2018 mal zum Mörsebroicher Ei, mal zum Gerresheimer Krankenhaus. Jedenfalls für zwölf Monate – dann wird untersucht, wie die Fahrgäste diese Änderungen annehmen.

Die CDU schäumt, die Linke ist dagegen. Vor ein paar Jahren kursierte ein Kalauer in Deutschland: Düsseldorf habe die schnellste U-

Bahn der Welt. Kaum sei man unter Erde, werde es auch schon wieder hell. Da waren die Landeshauptstädter stolz auf ein paar unterirdische Bahnhöfe auf der Heinrich-Heine-Allee. Was sich seit dem ersten Spatenstich für die U-Bahn nicht geändert hat: Es ist nach wie vor schmerzhaft, schmutzig und teuer, eine Keller-Tram in einer gewachsenen Stadt zu verbuddeln. Die Anlieger der Schadowstraße wissen, was gemeint ist.

Eine schöne Idee

Bei der U81 geht es gerade mal um 1,9 Kilometer Gleis: Nämlich die Verbindung zwischen Freiligrathplatz und Flughafen. Der Plan ist aber nicht nur, dass der Mallorca-Urlaub irgendwann in der Straßenbahn beginnt. ÖPNV-Visionäre träumen von einer Bahn, die das Linksrheinische via einer Rheinbrücke mit den Gewerbegebieten rings um Ratingen verbindet – und jede Menge Auto-Pendler-Verkehr in klimaschonende Monatskarten verwandelt. Eine schöne Idee. Nur nicht aus Sicht der Anwohner neben dem neuen Schienenweg. Sie fürchten noch mehr Lärm – zusätz-



Die Linie 708 bleibt zunächst erhalten.

FOTO: NRZ

lich zu dem des Flughafens und der Autobahnen rings herum - und eine Verschandelung der hochpreisigen Wohnlage durch Bahn-Hochtrassen. Ihre wertvollen Wohnimmobilien wären mit einem Schlag deutlich weniger wert.

Längst haben sie gedroht, die U81 durch Klagen und Prozesse bis zum St. Nimmerleinstag zu verhindern, falls ihnen der Volltunnel verweigert würde. Die CDU-Granden Andreas Hartnigk und Olaf Lehne drohten unverhohlen in der Debatte mit der Klagebereitschaft der Anwohner. Das machte wenig Eindruck. Denn wenigstens 30 Millionen Euro stehen dagegen. Um diesen Betrag wäre ein Tunnel teurer als eine Brückenlösung. Und weil die Funkverbindung zwischen SPD-Oberbürgermeister Thomas Geisel und der

SPD-geführten Landesregierung stimmt, hat die der Düsseldorfer Verwaltung die Instrumente gezeigt. Falls Düsseldorf einen Tunnel grabe, würde dieser nicht in vollem Umfang bezuschusst. Die Stadt müsse die Differenz zur Brücke aus eigener Kraft finanzieren. 30 Millionen Euro in den ohnehin privilegierten Norden zu pumpen, ist für SPD und Grüne indiskutabel. Und die flinkwendige FDP erklärte sich zum Hort wirtschaftlicher Vernunft; sprich: lehnt dies jetzt ebenfalls ab.

Riegel vorgeschoben

Mit umgekehrten Vorzeichen ist das Düsseltal auf der Schiene, ebenfalls kein Ort unter Hartz-IV-Verdacht in der Stadt. Mit Start der Wehrhahnlinie sollte das Quartier seine weite-

ren Straßenbahn-Verbindungen verlieren. Dem hat der Rat befristet einen Riegel vorgeschoben. Die 708 rumpelt wie gewohnt zum Mörsebroicher Ei. Die U71 wird zur Falle für alle heimkehrenden Altstadt-Besucher. Denn mal düst sie zum Mörsebroicher Ei, mal zum Gerresheimer Krankenhaus. Da wird man sich – spät am Abend – verflucht konzentrieren müssen. Annelies Böcker, ehemalige Vorsteherin im betroffenen Stadtbezirk 2 und eine der wenigen Menschen in der CDU mit einer eigenen Meinung, begrüßte diesen Ansatz. Rheinbahn-Controller halten ihn für ineffizient und haben tatsächlich so viel Gehör in der Politik, dass diese Entscheidung nach zwölf Monaten anhand der Fahrgastzahlen überprüft werden soll.

DIE ZEITPLÄNE

■ **Im Jahr 2019** läuft die Gemeinde-Verkehrs-Finanzierung durch den Bund aus. Aus diesem Topf soll die U81 Verlängerung zum Flughafen bezuschusst werden. Deshalb stehen die Planer unter Zeitdruck. Ende 2015 soll der Planfeststellungsantrag eingereicht, die Zuschüsse bis Mitte 2016 beantragt werden. Im Idealfall startet der Bau Anfang 2017

und dauert bis Ende 2019.

■ **Die Arbeiten zur Wehrhahnlinie** sind nach Auskunft der Stadt auf der Zielgeraden. Anschließend will die Rheinbahn die neue Strecke ausgiebig testen, bevor sie voraussichtlich in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres in Betrieb gehen kann. U71 und 708 fahren bis Ende 2016 in der hier beschriebenen Weise.