

R.P. 27.10.16

U81: Erst Bürger beteiligen, dann planen

Die Düsseldorfer Verkehrspolitiker haben die bisherigen Ideen für die Linien begrüßt, die vom Flughafen über den Rhein nach Neuss und Krefeld führen sollen. Sie wollen nun aber die Anwohner einbinden, bevor es weitergeht.

VON CHRISTIAN HERRENDORF

Die Erfahrungen mit dem ersten Bauabschnitt der Linie U81 haben offenbar viele Menschen im Düsseldorfer Rathaus beeindruckt. Sie scheinen ganz sicher gehen zu wollen, dass sich die Ereignisse von 2013 beim zweiten Bauabschnitt nicht wiederholen. Damals hatten die Bürger im Norden der Landeshauptstadt deutlich gemacht, dass sie bei Plänen mit derartigen Folgen beteiligt und nicht nur informiert werden wollen. Entsprechend vielfach betonten gestern die Politiker im Verkehrsausschuss, dass sie die Ideen für die Rheinquerung zwar schätzen, nun aber erst die Betroffenen im Linksrheinischen einbinden wollen, bevor es mit dem Projekt weitergeht. Der zuständige Beigeordnete Stephan Keller erklärte, er werde in der nächsten Sitzung am 23. November ein detailliertes Konzept für die Bürgerbeteiligung vorstellen. Für die folgenden Diskussionen die wichtigsten Fragen und Antworten im Überblick:

Was ist geplant? Der Flughafen soll besser an den Nahverkehr angeschlossen werden. Deshalb wird die Verbindung zum Hauptbahnhof ausgebaut (1. Bauabschnitt) und eine Strecke über den Rhein nach Neuss und Krefeld ins Auge gefasst.

Wie würden die Bahnen fahren? Das Projekt ist mit der Linienbezeichnung U81 verknüpft, tatsächlich

würde die Umsetzung zwei neue Linien und eine neue Streckenführung mit sich bringen. Die U81 würde vom Flughafen nach Lörick, Heerdt und Neuss fahren, die U82 vom Hauptbahnhof zum Flughafen. Die U78 würde über ihre heutige Endstation an der Arena verlängert und in Lörick Richtung Krefeld abbiegen.

Was soll das bringen? Laut Machbarkeitsstudie des Verkehrsamts würde die neue Verbindung 6500 neue Nahverkehrsnutzer mit sich bringen,

weil die Strecke mit erheblichen Zeitvorteilen verknüpft sei. Bei 13.000 Fahrgästen im Tagesschnitt wären dies 476.000 Stunden pro Jahr. Dies ergibt bei jetzt geschätzten 221 Millionen Euro Kosten, einen Kosten-Nutzen-Faktor, den das Land als zuschussfähig definiert.

Wo liegen die Knackpunkte? Sorgen bereitet die mögliche Strecke vor allem den Bürgern in Lörick, Heerdt und Meerbusch. Derzeit gibt es noch zahlreiche Varianten, in welchem Winkel die Brücke über den

Fluss führt, wo die Strecke im Linksrheinischen verläuft und ob sie dort komplett oberirdisch oder teilweise durch Tunnel geführt wird. In Heerdt könnten Häuser der Strecke weichen müssen, in Meerbusch wird vor allem die Frage spannend, ob die Verbindung um das Böhler-Gelände herum verläuft oder darüber.

Wie geht es weiter? Vorbehaltlich der Bürgerbeteiligung, die nach jetzigem Stand für das Frühjahr anvisiert ist, folgt auf die Machbarkeits-

studie nun die konkretere Planung. Laut Stadt würden bei dieser Detailarbeit alle Varianten der Streckenführung in die Tiefe erarbeitet und geprüft. Erst Anfang 2020 müsste die Politik sich für die Variante entscheiden, die dann Wirklichkeit würde. Weil solange alle Möglichkeiten offenbleiben, hätten die Bürger genug Zeit, um Wünsche und Kritik so in das Projekt einzubringen, dass von einer echten Beteiligung die Rede sein könnte, argumentierte die Verwaltung in der gestrigen Sitzung.



Die Darstellung zeigt, dass die Straßenbahnen über den Rhein fahren sollen. Über das Wie und Wo wird nun diskutiert.