

24.09.2014

Memorandum

Diskussion zur Verkehrsinfrastruktur im Maxhaus, Schulstrasse 11, am 23.09.2014
in Kooperation mit der RP

Die Rheinische Post hatte am 23.09.14 zu dieser Diskussion mit maßgebenden Lokalpolitikern, Vertretern der Verwaltung und Rheinbahn zu den umstrittenen Verkehrsprojekten der Linien U 708 und U 81 eingeladen.

Gemeinsam mit dem Heimat-und Bürgerverein Lohausen-Stockum e.V. nahmen wir wegen der für uns inakzeptablen „U 81- Hochbahnbrücke“ in unserem Wohngebiet daran teil.

Allerdings kam allein unser Siedlerfreund Siegfried Küsel als Vorsitzender des HBV erst im letzten Drittel der Veranstaltung nur kurz mit der eindeutigen Forderung einer „Gesamt-Tunnellösung U81“ zu Wort, u.a. mit dem Hinweis auf die erhebliche Abwertung von Haus- und Grund durch eine U81-Brückentrasse mit einer Schienenhöhe von 12 Metern im Wohngebiet (!) (sh. RP online-Bericht vom 24.09.2014)

Im persönlichen Gespräch erklärte Martin Volkenrath (SPD) - Leiter Verkehrsausschuss - dass leider seine vorgeschlagene Alternativlösung einer Streckenführung mit Unterquerung der B8n u.a. wegen eines zu engen Kurvenradius der Bahn mit verringerter Fahrgeschwindigkeit verworfen wurde. Er zeigte zumindest Verständnis für die aus vielerlei Gründen ablehnende Haltung der betroffenen Bevölkerung gegenüber einer als monströs empfundenen U81-Hochbahnbrücke entlang der Lilienthalstrasse und in 4. Ebene (!) über den Nordstern der A 44.

Anders dagegen ausgerechnet Norbert Czerwinski (Grüne), der sich generell als eifriger Befürworter einer oberirdischen Trasse der U81 und damit eindeutig für den Bau der U81-Hochbahntrasse in unserem Wohngebiet aussprach.

Für ihn wären bei einem Gesamttunnel nicht nur Mehrkosten von 30 Mio Euro sondern sogar 42 Mio Euro (!) von der Stadt zu tragen, die man - wie auch Thomas Geisel als unser neu gewählter Oberbürgermeister meinte - besser in Projekte wie Kitas und Schulen verwenden könnte.

Anmerkung: selbst diese Mehrkosten würden sich bei der Realisierung der originären Planung des Milliarden Euro kostenden Projektes, mit der U81 von Neuß mit Rheinquerung die Messe und Flughafen verbindend weiter nach Ratingen zu fahren, relativieren.

Dabei hat die Verwaltung erst kürzlich mit der Ausschreibung der Gesamttunnel-Variante begonnen.

Von daher ist unverständlich, wie man schon vorab Millionen von Euro als Mehrkosten veranschlagt, ohne das Resultat der Ausschreibung einer Tunnelführung (hier im sogenannten weichen Gestein = Sand + Kies) abzuwarten.

Zur Vermeidung eines späteren Bürgerprotestes „à la Stuttgart 21“ hatte die Landeshauptstadt Düsseldorf mit Moderation des früheren Mitglieds des Deutschen Städtetages Folkert Kiepe die Vertreter der von der Trassenführung betroffenen Bürger zur Mitwirkung an einem sogenannten **Runden Tisch U81** (als „fact finding commission“) eingeladen.

In diesem demokratischen und für alle Beteiligten sehr aufwendigen Verfahren wurden an drei Veranstaltungen mühsam und zunehmender „Augenhöhe“ mehrere Trassenvarianten gemeinsam eingehend behandelt.

Danach gab es nur noch zwei mögliche Lösungen:

U81-Hochbahnbrücke oder U81-Gesamttunnel

Die Stadtverwaltung hat dann schon anlässlich der „3. Sitzung Runder Tisch U81“ am 12.05.2014 gemäß Protokoll gutachterlich festgestellt, dass:

Zitat:

- die Variante V1 „Gesamttunnel“ die letztendlich verbliebene Variante darstellt.
- und weiter:
- Für die Variante V1 „Gesamttunnel“ liegen bereits Planunterlagen vor, die rechtlichen Belange werden eingehalten, die Untersuchung ergab keine außergewöhnlichen Beeinträchtigungen und die überschlägige Standardisierte Bewertung wurde durchgeführt. Somit sind alle Arbeitsaufträge aus dem Bedarfsbeschluss im Zusammenhang mit der Variantenuntersuchung abgearbeitet.

und weiter:

- Die überschlägige Standardisierte Bewertung führt demnach zu folgenden Nutzen/Kosten-Indikatoren:

Brücken-Variante: 1,38

Gesamttunnel-Variante. 1,17

Zitat Ende

Zur gestellten Frage der unterschiedlichen Unterhaltungskosten erläuterte die Verwaltung gemäß Protokoll, dass bei diesen zwischen Stadtbahntunnel und Straßentunnel unterschieden werden muss.

Die Unterhaltungskosten für einen Stadtbahntunnel sind aufgrund des geringeren betriebstechnischen Aufwandes, z.B. für Be- und Entlüftungsanlagen, deutlich geringer.

Die höheren Unterhaltungskosten der Brücke gegenüber dem Tunnel ergeben sich im Wesentlichen infolge der Instandhaltungsintensiveren und der Witterung ausgesetzten Stahlkonstruktion.

Mit Einsparungen im Bereich der Betriebstechnik kann bei der Brücke gegenüber dem Tunnel zudem nicht gerechnet werden, da auch für die Brücke aufgrund des Kurvenradius und der damit verbundenen schlechten Sichtverhältnisse eine durchgängige Zugsicherungsanlage vorzusehen wäre.

Wegen der mit uns einvernehmlich gefundenen Tunnelführung der U81 in unserem Wohngebiet haben wir keine Klageerhebung gegen die U81 erklärt, die zur Verzögerung im Planfeststellungsverfahren führen würde.

Dieser Konsens wird nun von der neu gewählten Stadtführung in Frage gestellt, weshalb sich diese Option wieder neu stellt.

Sowohl CDU und FDP, wie auch die Verwaltung, sind nach wie vor davon überzeugt, dass die gefundene Lösung: Gesamttunnel U81 aus den geschilderten Gründen nach wie vor förderfähig ist.

Facit: Es besteht die Hoffnung, dass die FDP bei der anstehenden Verhandlung über eine neue „Ampel-Koalition“ bei ihrer Befürwortung der Gesamttunnellösung U81 bleibt. Hier gibt es laut Aussage von Herrn Czerwinski (Grüne) allerdings noch „Gesprächsbedarf“

Die „Ampel“ könnte gegebenenfalls auf „gelb“ stehen bleiben und zum Leidwesen für rot/grün nicht funktionieren.

gez. Klaus Scholz
stellvertr. Vorsitzender

Siedlergemeinschaft Düsseldorf-Nord (seit 1931)
Wacholderweg 29 - 40468 Düsseldorf

<http://www.verband-wohneigentum.de/sg-duesseldorf-nord/>