

Zwischen City und Flughafen

Gegenwind für Stadtbahn U 81 in Düsseldorf

R.P. Online 28.11.2018

Düsseldorf

Mit der U81 sollen die Düsseldorfer von der City direkt zum Flughafen fahren können. Jetzt sollen die politischen Gremien das Projekt absegnen. Aber gleich in der ersten Sitzung einer Bezirksvertretung gab es Ablehnung. Anwohner befürchten noch mehr Lärm.

Von Christoph Schroeter und Julia Brabeck

Die vor allem von dem Vorhaben berührte Bezirksvertretung 5 (Düsseldorfer Norden) stimmte gegen die Pläne. Nur die SPD votierte dafür. Letztlich entscheidet jedoch der Stadtrat. Die Fakten:

Der Plan [Die fertige U81 reicht vom Handweiser im Linksrheinischen bis nach Ratingen.](#) Die Bezirksvertretung 5 hat den Abschnitt zwischen Freiligrathplatz und Flughafen Terminal diskutiert. Die U81 soll am Freiligrathplatz an das Schienennetz der U79 angeschlossen werden. Von dort soll sie oberirdisch auf eine Rampe parallel zur Lilienthalstraße geführt werden, dann den Nordstern auf einer 480 Meter langen Brücke überqueren, über eine weitere Rampe wieder auf Straßenniveau gelangen und schließlich in einem neuen U-Bahntunnel im Bereich der zukünftigen Flughafenerweiterung enden.

Bei den weiteren Bauabschnitten geht es um den Brückenschlag ins Linksrheinische und die Verlängerung nach Ratingen.

Der Takt Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnittes soll die U81 zunächst als U82 im 20-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Flughafen pendeln. Zeitgleich soll die heute im Zehn-Minuten-Takt verkehrende U78 (Hbf bis Arena/Messe Nord) ebenfalls auf einen 20-Minuten-Takt umgestellt werden, da sonst die Kapazität des innerstädtischen U-Bahntunnels nicht ausreichen würde. Durch die zeitversetzten Fahrten zwischen U78 und U82 bleibt der bisherige Zehn-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Freiligrathplatz erhalten.

•

Die Kritik Viele Bürger im Norden wünschen sich einen Tunnel unter dem Nordstern. Die Anwohner beklagen, dass sie in der durch Schnellstraße und Flughafen belasteten Gegend noch mehr Lärm und ein verschandeltes Stadtbild ertragen müssen. Der Tunnel wurde jedoch wegen der Mehrkosten von 30 Millionen Euro abgelehnt. Nun sind es auch so 74 Millionen Euro mehr als 2013 beim Bedarfsbeschluss gedacht, insgesamt 230 Millionen Euro. Gründe sind unter anderem Baupreissteigerungen, höhere Honorare und Entschädigungszahlungen. So verlangt der Flughafen einen Ausgleich für den Entfall von Parkplätzen. Trotz der höheren Kosten ist laut Amt für Verkehrsmanagement die Förderfähigkeit weiter gegeben.

Die Mehrheit der Politiker kritisierte die hohen Kosten und das verschlechterte Kosten-Nutzen-Verhältnis, das auch den Faktor der Förderfähigkeit minimiere. Zudem wollen sie, dass beim Bau der Brücke am Nordstern eine mögliche Verbreiterung der Danziger Straße berücksichtigt wird. Bemängelt wird auch, dass die Visualisierungen nicht zeigten, wie nah die Brücke an den Häusern der Wohngebiete vorbeiführt. Dagegen haben mehrere Hundert Bürger Einwendungen an die Verwaltung gerichtet.

Der Zeitplan Nach den Bezirksvertretungen (am Mittwoch tagt die BV 6) sollen im Januar der Verkehrsausschuss und der Rat grünes Licht geben. Dann könnten die Bauarbeiten bereits im Sommer 2019 beginnen. Geht alles glatt, würde der erste Abschnitt der U81 pünktlich zur Fußball-EM 2024 in Betrieb gehen.