

einen Ausgleich für den Entfall von Parkplätzen. Trotz der höheren Kosten ist laut dem Amt für Verkehrsmanagement die Förderfähigkeit weiter gegeben. Der errechnete Nutzen-Kosten-Faktor beträgt 1,05 und liegt damit gerade eben mal über den förderfähigen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,0. Somit würden 90 Prozent der dem Grunde nach förderfähigen Ausgaben, also rund 130 Millionen Euro netto, von Bund und Land finanziert. Der Anteil, den die Stadt Düsseldorf selbst bezahlen muss, beträgt dann etwa 60 Millionen Euro. Außerdem fallen jährliche Folgekosten von mindestens 7 Millionen Euro an. Die Mehrheit der Bezirkspolitiker kritisierte die hohen Kosten und das verschlechterte Kosten-Nutzen-Verhältnis, das auch den Faktor der Förderfähigkeit mindere – ursprünglich lag dieser bei 1,3. Zudem wollen sie, dass beim Bau der Brücke am Nordstern eine mögliche Verbreiterung der Danziger Straße berücksichtigt wird. Bemängelt wird auch, dass die Grafiken

nicht zeigten, wie nah die Brücke an den Häusern der Wohngebiete vorbeiführt. Verwunderlich sei auch, dass die Stadt bereits jetzt enorme Geldsummen im Haushalt binden will, obwohl noch kein Baurecht vorliege. Die Anwohner bezeichnen die Brücke als zu monströs. Mehrere hundert Bürger haben Einwendungen an die Verwaltung gerichtet. Der Heimatverein hat bereits angekündigt zu klagen, sobald die Bezirksregierung die Freigabe erteilt hat. Die Proteste bündeln sich im „Aktionsbündnis U81 contra monströser Hochbahnbrücke“. Doch die Tunnellösung erscheint der Stadt – ähnlich wie beim RRX in Angermund – als zu teuer. Diesem Argument kann die CDU-Fraktion jedoch nicht folgen: Sie sieht sich in ihrer Befürchtung bestätigt, dass die Kosten für die Brücke schon damals im Vergleich zur Tunnellösung „schöngerechnet“ worden seien. Auch alle Ratsvertreter, die in der BV beratend tätig sind, brachten sich in die Diskussion ein. Die Debatte im Stadtrat

zur U81 wird ja entscheidend sein. „Es ist für uns Bürger im Norden eine Ohrfeige, wenn der Oberbürgermeister auf dieser Monsterbrücke besteht. Er hat den Tunnel wegen 30 Millionen Euro Mehrkosten abgelehnt, obwohl Düsseldorf nur einen Bruchteil hätte bezahlen müssen. Nun nimmt er 76 Millionen Euro klaglos hin“, kritisiert Ratsherr Andreas-Paul Stieber (CDU).

Vorbereitende Maßnahmen – Baumfällungen, Leitungsverlegungen, provisorische Signalanlage U79, Gleisbaumaterial für vorgezogene Maßnahmen – sind bereits ab Sommer 2019 geplant. Hierfür soll die Genehmigung eines zwen-dungsunschädlichen Baubeginns beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erwirkt werden. Bei einer Bauzeit von etwa fünf Jahren – inklusive der vorbereitenden Maßnahmen – wird mit dem Start der U81 bis Mitte 2024 gerechnet. Dies wäre dann rechtzeitig zur Fußball-WM 2024, bei der auch Düsseldorf Spielort ist.

**Norbert Opfermann**