

Autofahrer, die auf der A44 über den Rhein zwischen Düsseldorf und Meerbusch fahren, nehmen die Besonderheit der **Flughafenbrücke** meist gar nicht wahr. Denn die eigenartige Form der Pylone wird erst aus einer gewissen Entfernung vom Ufer aus oder an Bord eines Rheinschiffs sichtbar. Man könnte die Form als umgedrehtes A bezeichnen; jedenfalls wirken diese Stützen im Vergleich zu den eleganten Pylone der anderen Düsseldorfer Brücken zumindest eigenartig. Dabei steckt in ihrem Aussehen eine Menge Gehirnschmalz bester Ingenieure: Weil das Bauwerk nur knapp zwei Kilometer von den Start-/Landebahnen des Düsseldorfer Airports beginnt, wären „normale“ Pylone zu hoch für die Einflugschneise gewesen. Entsprechend der Hauptspannweite von genau 287,5 Metern hätten diese bei üblicher Bauweise nämlich eine Höhe von 65 Metern ab Fahrbahn haben müssen. Die kreative Lösung kommt dagegen auf nur 35 Meter.



Google-Map: Flughafenbrücke Meerbusch-Düsseldorf

Dass diese Rheinquerung überhaupt zur „Düsseldorfer Brückenfamilie“ gezählt wird, ist in mancher Hinsicht nicht korrekt. Es handelt sich zwar um eine Brücke, die am Ostufer auf Düsseldorfer Gebiet beginnt, aber eben Meerbusch liegt. Außerdem ist die **Flughafenbrücke** eine reine Autobahnbrücke – zwar mit Geh- und Radwegen an beiden Seiten ausgestattet, aber eben als Straße ganz der A44 vorbehalten. In dieser Rolle wird auch die verkehrstechnische Bedeutung und der Grund für die Planung dieser Querung sichtbar. Während die ursprüngliche Autobahnplanung der Dreißigerjahre vorsah, dass Autobahnen Großstädte miteinander verbinden und an den Stadtgrenzen enden und in Zubringer übergehen, ging man nach dem zweiten Weltkrieg dazu über, die Metropolen mit Autobahnringen oder Vierecken zu umgeben.



*Das Autobahnviereck rund um Düsseldorf mit der A44
im Norden*

Während diese Struktur rund um Köln in seinen Grundzügen rasch entstand, änderte sich in Düsseldorf bis weit in die Siebzigerjahre nichts am alten Prinzip. Erst die Planung der A44 als Ost-West-Verbindung in Richtung Niederlande änderte dies. Diese neue Autobahn war auch gedacht als Entlastung der A40, die aus dem Ruhrgebiet kommend über Duisburg in Richtung Nachbarland führt. Erst in zweiter Linie sollte die **A44** auch Autoverkehr aus der Stadt nehmen. Die Planung der neuen Autobahn und erst recht ihr Bau aber zog sich über viele,

viele Jahre hin, und bis heute ist die ursprüngliche Streckenführung lückenhaft: Zwischen Velbert und dem Kreuz Ratingen-Ost fehlen gut 10 Kilometer. Hier wird gebaut, und nach Plan sollte dieses Teilstück spätestens 2022 eröffnet werden.



*Die Flughafenbrücke von Meerbusch aus gesehen
(Foto: Wikimedia)*

Tatsächlich hat die Flughafenbrücke seit ihrer Eröffnung im Juni 2002 ihre Aufgabe mit Bravour erfüllt. Trotz der Lücken hat sie die Krefeld-Uerdinger-Rheinbrücke der B288 im Duisburger Süden um fast 50 Prozent und die Theodor-Heuss-Brücke im Düsseldorfer Norden um immerhin 25 Prozent entlastet. Selbst auf der Rheinkniebrücke ist seit 2002 ein entsprechender Rückgang bei Verkehrszählungen zu verzeichnen. Dabei gab es jahrelang Streit darum, ob an dieser Stelle überhaupt eine Brücke gebaut werden kann. Schließlich überquert sie die Ilvericher Altrheinschlinge, die einzige vollständig geschlossene Altarmschlinge am Niederrhein.



Die Flughafenbrücke im Bau (2001)

Umweltschützer schlugen schon in den Achtzigerjahren Alarm und plädierten für eine Tunnellösung. Dabei wäre die A44 im Osten kurz hinter dem Kreuz Meerbusch abgetaucht und erst in Düsseldorf-Stockum an die Oberfläche gekommen. Je nach der Parteienkonstellation in Meerbusch und Düsseldorf wurde diese Möglichkeit als utopisch verworfen oder im Hinblick auf die Förderung durch Bund und Land ernsthaft diskutiert. Auf einen gemeinsamen Nenner kamen alle politisch Beteiligten nie, was dazu führte, dass der Bund auf den Bau einer Brücke bestand, die mit rund 160 Millionen Euro Baukosten schon deutlich teurer war als beispielsweise die Fleher Brücke aus dem Jahr 1979. Immerhin wurde unter einem Teil des Naturschutzgebietes ein 870 Meter langer Tunnel erstellt, der die größten Folgen des Baus für das Ökosystem mildert.



*Die Montage von Baugruppen per Schwimmkran
(Foto: MCE Stahl- und Maschinenbau GmbH & Co)*

Es handelt sich übrigens um die erste Schrägseilbrücke mit Mischsystem dieser Größe in Deutschland. Diese Bauform setzt auf das Prinzip der Schrägseilbrücken für zwei der drei Module des Brückenkastens; das jeweils mittlere Stück trägt frei und ist an den beiden

Aussenkästen befestigt. Durch die besondere Form der Pylone wird dieses Prinzip an der Flughafenbrücke besonders gut sichtbar. Wie schon seit Jahrzehnten üblich wurden die Pfeiler im Flussbett gegründet und aus Stahlbeton gegossen. Bei der Anlage des Pfeilers auf der Meerbuscher Seite stieß man auf mehrere besonders große Findlinge; zwei von ihnen konnten erst nach Sprengung abgeräumt werden. Die Pylone und die Fahrbahnkästen sind aus Stahl. Große Bauteile – bei den Pylonen waren es jeweils sechs Stück – wurden vorwiegend in Linz (A) und Slany (CZ) gefertigt und auf dem Wasser zur Baustelle transportiert.

Streit gab es dann vor allem um die Namensgebung. Zunächst hieß das Bauwerk nur provisorisch „Flughafenbrücke“. Dann schrieb das zuständige Bundesverkehrsministerium einen Wettbewerb für die Bürger aus, an dessen Ende eine Mehrheit für „Niederrheinbrücke“ plädierte. Aus mehreren Gründen fand dieser Name nicht die Zustimmung des damals amtierenden Verkehrsministers Bodewig, der schließlich per Dekret die Bezeichnung „Flughafenbrücke“ festschrieb. Nach dem Tod des Düsseldorfer Oberbürgermeisters Joachim Erwin im Mai 2008 gab es Bestrebungen, die Brücke umzutaufen und nach diesem OB zu benennen. Dagegen wehrten sich nicht nur seine ehemaligen politischen Feinde, sondern vor allem die Mehrheit der Meerbuscher Lokalpolitiker, die darauf hinwiesen, dass ja nur die eine Seite der Brücke zu Düsseldorf gehört.