

Bericht · Die U81 ist sicher das bedeutendste Projekt des hiesigen ÖPNV seit der Wehrhahn-Linie. Es geht darum, eine direkte Verbindung aus den linksrheinischen Stadtteilen und den angrenzenden Pendlerorte an den Düsseldorfer Flughafen und die Gewerbegebiete im Norden herzustellen. Der erste **Abschnitt vom Airport zum Freiligrath-Platz** ist bereits im Bau. Jetzt geht es um die Fortsetzung ab Messe/Arena samt Rheinquerung. Die Frage, ob die im Tunnel verlaufen oder über eine Brücke führen soll, wird intensiv diskutiert. *[Lesezeit ca. 3 min]*

Unterstützt TD! Dir gefällt, was wir schreiben? Du möchtest unsere Arbeit unterstützen? Nichts leichter als das! Unterstütze uns durch den **Kauf einer Lesebeteiligung** – und zeige damit, dass The Düsseldorf dir etwas wert ist.

Bemerkenswert bei der Debatte ist der sachliche Austausch der verschiedenen Meinungen. Aktuell verlaufen die Fronten noch zwischen den verschiedenen Fraktionen im Rat der Stadt, aber je mehr Argumente durch Fakten belegt werden, umso interessanter wird die Diskussion. Vorderhand geht es anscheinend nur um die Alternative „Brücke oder Tunnel“, die Deichwächter haben aber auch den möglichen Neubau der Theodor-Heuss-Brücke ins Spiel gebracht. Je nachdem ob und wann die alte Querung ersetzt werden muss, könnte bei einer neuen Brücke der ÖPNV gleich angemessen integriert werden.



Der gesamt Verlauf der Stadtbahn U81 (Quelle: Stadt Düsseldorf)

Die Befürworter der Tunnellösung, aktuell vor allem die CDU-Ratsmitglieder, argumentieren damit, dass die U-Bahn in der Röhre schneller und störungsärmer verkehren können und dass der Bau weniger Eingriffe in die Natur des Rheinufer erfordert. Tatsächlich soll der Tunnel gleich hinter der Haltestelle Messe/Arena abtauchen und jenseits der Oberlöricker Straße wieder auftauchen. Angebunden wird die U81 in jedem Fall an der traditionellen Endhaltestelle Lörick am Ende der Hansaallee.

Von den Grünen bevorzugt wird die Brückenvariante, die rechtsrheinisch am ehesten auf Höhe der Panzerrampe in der Nähe des Wasserwerks Am Staad beginnen würde. Auf linksrheinischem Gebiet würden die Gleise dann in weitem Bogen um Alt-Lörick herum zum Anschluss führen. Den wesentlichen Vorteil bei einer Brücke sehen die Befürworter in der Tatsache, dass auch Fußgänger und Radfahrer sie zum Überqueren des Stroms nutzen könnten - bei einem Tunnel wäre das völlig ausgeschlossen.

Bleibt die Frage der Kosten. Momentan geht die Tunnelfraktion davon aus, dass ihre Lösung nur 60 Millionen Euro teurer wäre als eine Brücke, für die immerhin auch schon rund 220 Millionen Euro angesetzt werden. Experten halten Baukosten deutlich jenseits der 300 Millionen Euro für eine Röhre für wahrscheinlicher.



Um diese Gegend geht es bei der U81 im Linksrheinischen (Screenshot: Google-Maps)

Natürlich lehnen die Bewohner von Alt-Lörick beide Versionen ab, weil sie sowohl bei einem Tunnel als auch bei einer Brücke Einschränkungen der Wohn- und Lebensqualität fürchten. Naturschützer sehen die Rheinquerung an sich an der geplanten Stelle nicht sehr kritisch, weil am rechten Ufer kaum Schützenswertes zu finden ist und linksrheinisch ebenfalls kein Natur- oder Landschaftsschutzgebiet beeinträchtigt würde.

Wann genau eine Entscheidung fällt, ist offen. Bis dahin, so OB Keller, werden beide Lösungen gleichberechtigt weiterverfolgt. Könnte allerdings auch sein, dass die Idee mit dem Neubau der Theodor-Heuss-Brücke noch einmal mit ins Spiel kommt.