

Man kann das gesamte Projekt „Wehrhahn-Linie“ auf verschiedenen Ebenen betrachten, besonders natürlich auf einer **verkehrspolitischen** und auf einer **finanziellen** Ebene. Wo die 3,4 Kilometer Tunnel für schlappe 850 Millionen Euro nun mal da sind und genutzt werden können, lohnt es sich natürlich, sie einmal live zu erfahren. Ihr ergebener Berichterstatter ist ein riesengroßer Fan des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der besonders die gute alte Tram liebt, aber auch sehr gerne mit S- und U-Bahn durch die Stadt reist. In Städten wie München, Berlin, London und vor allem Paris mit ihren wirklich flächendeckenden Subway-Netzen hat den Berichterstatter bisweilen der blanke Neid ergriffen, dass es dergleichen in Düsseldorf nicht gibt. Das hat historische Ursachen, die in der schönsten Stadt am Rhein bis in die frühen Fünfzigerjahre reichen.

Damals verfügte die Stadt über ein hochgelobtes Straßenbahnnetz, aber der Propagandist der autogerechten Stadt, Friedrich Tamms, wollte die Bahn partout und möglichst komplett unter die Erde bringen. Geplant wurde eine sogenannte „Unterpflasterbahn“, also eine Straßenbahn, die nicht in einem Tunnel, sondern in Gräben fahren sollte, die oben von einer Straße abgedeckt ist. An der Immermannstraße zwischen Karl- und Oststraße existiert bis heute ein solcher, nie genutzter Graben. Nachdem Tamms zum Glück nichts mehr zu planen hatte, verschwanden diese Pläne in den Archivschränken. Stattdessen kam die Idee eines U-Bahn-Netzes auf. Leider wurde Düsseldorf nicht – wie München 1972 – Olympiastadt, sodass Investitionen nur für sehr überschaubare Strecken vorhanden waren. Der erste U-Bahn-Bau legte weite Teile der Stadt für lange Jahre lahm, die Belästigung und Belastung war in den Siebzigerjahren deutlich größer als in der Bauphase der Wehrhahn-Linie.

Zusammengefasst: Dass Düsseldorf überhaupt für irrwitzige Summen (die immer auch für andere Projekte, besonders in den Bereichen Bildung und Kultur fehlten) U-Bahn-Tunnel baute, ist auf die Manie des Tamms zurückzuführen, der die schönste Stadt am Rhein unbedingt in einer komplett autogerechten Stadt umwandeln wollte. Auch und gerade der Bau der Wehrhahnlinie wurde mit diesem Paradigma im Hinterkopf beschlossen. Nach außen argumentierte und argumentiert man noch heute, es sei von Vorteil für den ÖPNV, wenn die Bahnen unterirdisch fahren. In der Realität wird aber am meisten der Autoverkehr profitieren, der nun durch Schienenfahrzeuge ungehindert fließen kann.

Diese Einsicht ändert aber nichts an der Tatsache, dass U-Bahnfahren auch in Düsseldorf und auch im neuen Tunnel eine feine Sache ist. Natürlich ist die immer wieder genannte

Zeitersparnis eine Fiktion: Wer von Bilk S nach Wehrhan S will, ist mit der S-Bahn nicht weniger schnell am Ziel als mit der U-Bahn. Und der Vorteil des ungestörten Untertagebetriebs wird durch die langen Wege von der Oberfläche auf die Bahnsteige komplett aufgeessen. Um beispielsweise am Knotenpunkt Heinrich-Heine-Allee vom Pavillon am Carschhaus in den neuen Bahnhof für die U71 und U71 zu gelangen, braucht man exakt genau so viele Schritte wie für den Fußweg vom Pavillon bis zur nächsten Haltestelle Benrather Straße.

Wieder einmal gefragt: Wo bleibt das Positive? Das Positive an der Wehrhahnlinie ist das Fahren durch den Tunnel. Gerade auf der Strecke zwischen Kirchplatz und Heinrich-Heine-Allee ist eine Reise ganz vorne am Fahrstand ein Erlebnis, weil die Bahn hier über eine weite Strecke schnurgerade und eben fährt, sodass man die Bahnhöfe heranrauschen sieht. Apropos: Auch beim Durchfahren machen die neuen Bahnhöfe eine hervorragende Figur, weil auch an den Bahnsteigen jede Station allein schon durch die Struktur der Wände einen eigenen Charakter bekommt. Und dass man nicht überall von blinkenden Reklamebildschirmen belästigt wird, tut einfach gut. So gesehen versöhnt auch ihren ergebenen Berichterstatter die Fahrt mit der U72 vom Bilker Bahnhof in die Altstadt und lässt ihn zu dem Schluss kommen: Jetzt ist sie da, die Wehrhahnlinie, jetzt werden wir sie auch nach Kräften nutzen.