Pressedienst

27. November 2018

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

Mit dem Rheinufertunnel rückte die Stadt 1993 wieder an den Rhein: Jubiläumsfeier und Auszeichnung am 6. Dezember 2018/Bürgerfest am 12. Mai 2019

Kaum ein zweites Vorhaben in der Stadtgeschichte hat Düsseldorf aus stadtplanerischer Sicht derart verändert und nach vorn gebracht wie die Tieflegung der Rheinuferstraße. Die Trennung zwischen Stadt und Strom wurde überwunden, und Düsseldorf rückte 1993 wieder an den Rhein. Über Jahrzehnte hatte die stark befahrene Bundesstraße 1 wie ein nur schwer zu überwindender Riegel zwischen Fluss und Stadt für eine Zäsur gesorgt.

Oberbürgermeister Thomas Geisel hat zum 25-jährigen Jubiläum am Donnerstag, 6. Dezember, ins Rathaus eingeladen. "Mit dem Bau des Tunnels hat die Düsseldorfer Politik in den 80er und 90er Jahren eine weitsichtige Entscheidung getroffen", lobt OB Geisel. "Der Tunnel steht auch heute noch für kreative und mutige Lösungen, die wir in unserer wachsenden Stadt brauchen. Die Rheinuferpromenade hat den Flaneur an den Rhein zurückgebracht und damit wesentlich zum modernen Lebensgefühl in Düsseldorf beigetragen. Das ist uns eine Verpflichtung für die weitere städtebauliche Entwicklung unserer Stadt, die wir uns für die kommenden Jahre vorgenommen haben."

Bei der Jubiläumsfeier zeichnet der Düsseldorfer Architekten- und Ingenieurverein (AIV) die Stadt für das "Bauwerk des Jahrhunderts" aus.

Am 15. Dezember 1993 war die Röhre für den Verkehr freigegeben worden. Seitdem rollen täglich rund 55.000 Fahrzeuge durch den knapp 2.000 Meter langen Tunnel, dessen Bau in gut dreieinhalb Jahren abgeschlossen werden konnte. Mit diesem größten in der Landeshauptstadt jemals in Angriff genommenen Vorhaben zur Verkehrsberuhigung erlangte Düsseldorf eine neue Attraktivität. Die Gunst der Lage einer Stadt am Strom kommt seitdem wieder voll zur Geltung.

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

Wie es dazu kam

Im Dezember 1989 hat der Rat die Verwirklichung der Tieflegung der Rheinuferstraße mit breiter Mehrheit beschlossen. Vorausgegangen waren intensive Beratungen in den politischen Gremien des Rates und vor allem in zwei Lenkungsgruppen. Die Gruppen arbeiteten mit unterschiedlichen Herangehensweisen und hatten für das Projekt eine Reihe von denkbaren Lösungen und Szenarien durchgespielt, einschließlich unterschiedlichster Längen der unterirdischen Verkehrsführung und unterschiedlichen Möglichkeiten der Anbindung von Straßen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hatte seinen Zuschuss davon abhängig gemacht, dass mit der Verwirklichung eine wesentliche Aufwertung des Umfeldes und eine Verkehrsberuhigung einhergehen sollten. So wurde eine verkehrsfreie Zone von 28 Hektar geschaffen. Die entscheidende Rolle spielte der damalige NRW-Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Prof. Dr. Christoph Zöpel, der den Rheinufertunnel aufgrund der erzielten Fortschritte heute für "eine der besten Entscheidungen meines Lebens" hält.

Der damalige Oberbürgermeister Klaus Bungert schrieb zur Fertigstellung: "1989 bot sich eine Chance, die Düsseldorf für die Stadtgestaltung an dieser prominenten Stelle kaum je wieder erhalten wird. Und diese Chance hat der Rat der Stadt wahrgenommen. Die Richtigkeit des mit der Bauentscheidung von 1989 bewiesenen Mutes und den Wert des Projektes für die Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt wird sicher erst die Zukunft untermauern."

Zahlen und Fakten

Baubeginn: 15. März 1990
Fertigstellung: 15. Dezember 1993
Kosten: 550 Millionen DM
Zuschüsse: 80 Prozent
Tunnellänge: 1928 Meter
Unterführung Gladbacher Straße: 300 Meter
Breite, je Röhre: 9,70 Meter
Mit zwei Fahrbahnen zu je 3 Meter, eine Standspur mit 2 Meter

Höhe: 4,80 Meter
Dicke der Tunnelwände: 0,80 Meter
Dicke der Tunneldecken: zwischen 0,90 und 1,20 Meter
Erdaushub: 620.000 Kubikmeter, entspricht 125.000 Lkw-Ladungen
Beton eingebaut: 235.000 Kubikmeter
Strahlventilatoren: 72 Stück

Das Rheinufer in der Geschichte

Düsseldorf genießt den Vorzug der Lage einer Stadt am Strom. In früheren Jahrhunderten hatte dies nicht selten schwere Überschwemmungen zur Folge. Das Ufer vor der Innenstadt war einem steten Wandel unterworfen. Größter Eingriff war die Sicherung des Rheinufers zwischen dem neu angelegten Hafen und dem Schlossturm. 1898 hatte der Rat den Beschluss gefasst, das Ufer bis zu 37 Meter in den bisherigen Stromverlauf vorzuschieben. Das Untere Werft wurde sechs Meter über dem Düsseldorfer Normalpegel angelegt und diente fortan der Abwicklung des Hafenbetriebes.

Nochmal drei Meter höher entstand das 26 Meter breite Ufer mit einem Flanierboulevard. Im März 1902 war die Promenade fertig. Eine neue Entwicklung begann im Zeichen der weiter um sich greifenden Motorisierung mit der Anlegung der "stadtnahen Westtangente", wie es im Flächennutzungsplan von 1957 hieß. In der Fortsetzung entstand die Straßenverbindung "In der Lohe" – heute Kennedydamm.

Und so wurde das Rheinufer zu einer stark befahrenen Achse mit bis zu 55.000 Fahrzeugen täglich. Die Stadt wurde vom Rhein getrennt. Eine Verlegung des Verkehrs auf das Untere Werft schied wegen der fehlenden Hochwassersicherheit aus. Die weitere Entwicklung mündete in den Bau des Straßentunnels und der Anlegung eines neuen Boulevards auf dem Tunneldeckel. Innerhalb eines Jahrhunderts hat die Stadt Düsseldorf Hochwasser und Autoflut besiegt.

Etappen des Tunnelbaus

Der Bauauftakt für den Tunnel wurde am Burgplatz am 15. März 1990 mit einem großen Fest gefeiert. In Anlehnung an das Jahr des Baubeginns gab es für die Besucher 1990 Liter Freibier. Ein besonderer Knalleffekt begleitete die

Arbeiten im Bereich des Fürstenwalls. Die alte Hochstraße vor dem Gebäude des Landtages wurde am 27. Oktober 1990 mit 500 Kilogramm Ammoniak-Salpeter-Sprengstoff gesprengt.

Energischer Bauleiter vom ersten bis zum letzten Bautag war Dipl.-Ing. Erich Waaser, Abteilungsleiter im damaligen "Ingenieurbauamt" (heute Amt für Verkehrsmanagement). Er ließ mehr als 100 Tage vor der endgültigen Inbetriebnahme auf einer großen Tafel mit einem täglichen Countdown die Tunnel-Eröffnung verkünden. Der angekündigte Freigabe-Termin wurde exakt eingehalten. Während der gesamten Bauzeit blieb das Untere Werft hochwasserfrei. Doch kaum war der Tunnel Ende 1993 in Betrieb gegangen, wurde das Untere Werft durch Hochwasser überspült. Zwischen den Röhren wurde auch ein neues "Bett" für die Düssel geschaffen. Nördliche und südliche Düssel durchqueren den Tunnel.

Der Landtag gab den Ausschlag

Diese Hochstraße hatte wesentlich den Ausschlag für den Bau des Rheinufertunnels gegeben. Der Landtag hatte 1988 sein neues Domizil am Rhein, direkt zu Füßen des Rheinturms bezogen, und fürchtete noch in der Planungsphase des Parlamentsneubaus, durch die Hochstraße von der Stadt abgeschnitten zu werden. In einem Briefwechsel zwischen Stadt und Landtag wurden damals die Details geregelt. Die Stadt sagte die Verwirklichung des Vorhabens vor dem Hintergrund zu, dass die notwendigen Bebauungspläne rechtsverbindlich werden und die finanzielle Unterstützung des Landes gesichert ist. Das Land wollte dennoch von der Stadt Klarheit, wann denn mit dem Bau begonnen würde. Nach dem Wunsch der Stadt sollte zunächst der U-Bahn-Bau in der Innenstadt abgeschlossen sein, dann nahm das Projekt Gestalt an.

Eine Röhre unter Druckluft

Die wichtigste technische Entscheidung war, den Rheinufertunnel auf einer Länge von 1,2 Kilometern als Doppelstocktunnel zu bauen – die beiden Röhren liegen übereinander. Zunächst wurde die obere Röhre fertiggestellt. Dann machte man sich an die untere Röhre und hatte dabei eine besondere Schonung des Grundwassers im Auge. Unter der Röhre wurde ein Druck

zwischen 0,7 und 1,1 bar (abhängig vom Wasserstand des Rheins) aufgebaut.

Historische Funde
Das Auffinden historischer Funde im Untergrund dieses geschichtsträchtigen Umfeldes von Düsseldorf war von vornherein als sicher angenommen worden. So wurden vor allem im Bereich des Rathausufers Teile der Hafenanlagen und der Zitadelle gefunden, die bei der Schleifung der Festung im Boden belassen worden waren.

Flanieren und Feiern auf dem Tunneldeckel
Über die Gestaltung der Tunneloberfläche wurde in einem Wettbewerb entschieden, den das Düsseldorfer Büro von Professor Niklaus Fritschi mit Benedikt Stahl gewonnen hat. Ein Bestandteil war immer gesetzt: die Platanenallee. Der typische Baum am Düsseldorfer Rheinufer sollte auch dort wieder gepflanzt werden.

Herausragende Merkmale der Fritschi-Pläne waren die aus einem blauen Wellenmuster verlegten Steine für den Gehweg an der Wasserseite, der separate Radweg und die große Freitreppe am Burgplatz. Nach Plänen von Hermann-Josef Kuhna wurde das Betonumfeld der Freitreppe zunächst mit bunten Farbtupfern versehen. Inzwischen sind die Flächen mit farbigen Keramiken verziert, die die Unterhaltung wesentlich erleichtern.

Die Rheinuferpromenade ist Magnet für die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer, die hier flanieren und Feste feiern, Schlossturm, Apollo, Kunst im Tunnel (KIT) und den Alten Hafen besuchen. Für Touristen aus aller Welt ist die Meile schlicht ein Muss. Der Ministerpräsident des Landes NRW ist direkter Anlieger. Im Süden sind der Landtag, der Rheinturm, das Stadttor und der Medienhafen als weitere architektonische Highlights erreichbar. Im Norden knüpft die Promenade an den Ehrenhof und das eindrucksvolle Zukunftsprojekt "Blaugrüner Ring" an. "25 Jahre nach der Eröffnung des Jahrhundertbauwerks werden hier weitere eindrucksvolle Kapitel der Stadtentwicklung aufgeschlagen", ist sich OB Geisel sicher.

Zunächst aber wird ein Bürgerfest gefeiert: am 12. Mai 2019 im und auf dem Tunnel.

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

Zu Ihrer redaktionellen Verwendung stellen wir Ihnen folgendes Material zum Download zur Verfügung:

(v.l.) Der Vorsitzende des Architekten- und Ingenieurvereins, Dipl.-Ing. Dieter Schmoll, Oberbürgermeister Thomas Geisel und der Leiter des Stadtarchivs, Dr. Benedikt Mauer, beim Pressegespräch zum Jubiläum 25 Jahre Rheinufertunnel., ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Ingo Lammert
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127-RheinufertunnelPK1.JPG

(v.l.) Oberbürgermeister Thomas Geisel, der Leiter des Stadtarchivs Dr. Benedikt Mauer und der Vorsitzende des Architekten- und Ingenieurvereins, Dipl.-Ing. Dieter Schmoll, beim Pressegespräch zum Jubiläum 25 Jahre Rheinufertunnel, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Ingo Lammert
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127RheinufertunntelPK2.JPG

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

1903 gab es am Rheinufer einen Bahnanschluss, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Rheinufer-1903.jpg

Der Verkehr am Rheinufer im Jahr 1956, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Rheinufer-1956.jpg

Das Rheinufer als belebte Achse für den Automobilverkehr im Jahr 1980, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Rhein

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

uferEnde1980er.jpg

Die Ersatzstraße am Rheinufer im Jahr 1990, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127ErsatzstrasseRheinufer1.jpg

Blick in die neuen Tunnelröhren, die Baustelle 1992, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Rheinufer-Sept1992.jpg

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

Die Ersatzstraße am Rheinufer im Jahr der Fertigstellung des neuen Tunnels im Jahr 1993, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Rheinufer-1993.jpg

1993 - 100 Tage vor der Eröffnung des Rheinufertunnels, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Rheinufer-1993__2_.jpg

Oberirdische Bauarbeiten im Jahr 1993, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Stadtarchiv
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127-Rheinufer-1993.jpg

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

Der heutige Blick auf die ehemalige Hauptverkehrsachse am Rheinufer: Der Autoverkehr verläuft unterirdisch im Rheinufertunnel, das Rheinufer gehört den Fußgängern und Fahrradfahrern, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Ingo Lammert
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Oberflaeche-Rheinufertunnel2018.JPG

Der heutige Blick auf die ehemalige Hauptverkehrsachse am Rheinufer: Der Autoverkehr verläuft unterirdisch im Rheinufertunnel, das Rheinufer gehört den Fußgängern und Fahrradfahrern, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Ingo Lammert
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127tunnelmuendung-tonhallenufer2018.JPG

Der heutige Blick auf die ehemalige Hauptverkehrsachse am Rheinufer: Der Autoverkehr verläuft unterirdisch im Rheinufertunnel, das Rheinufer gehört den Fußgängern und Fahrradfahrern, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Ingo Lammert
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Unteres-Rheinwerft.2018.JPG

Der Rheinufertunnel: Düsseldorfs Jahrhundertbauwerk wird 25 Jahre alt

Der heutige Blick auf die ehemalige Hauptverkehrsachse am Rheinufer: Der Autoverkehr verläuft unterirdisch im Rheinufertunnel, das Rheinufer gehört den Fußgängern und Fahrradfahrern, ©Landeshauptstadt Düsseldorf/Ingo Lammert
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pressebilder/1811/181127Unteres-Rheinwerft2018.JPG

Textversion:
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pld/txt/20181127-255_30.txt

Kontakt: Schneider-Bichel, Dieter; Frisch, Michael
presse@duesseldorf.de, Telefon +49.211.89-93131

Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Kommunikation

Telefon +49. 211. 89 - 93131
Telefax +49. 211. 89 - 94179
presse@duesseldorf.de

Medienkanäle
www.duesseldorf.de/medienportal
www.facebook.com/duesseldorf
www.twitter.com/duesseldorf
www.instagram.com/duesseldorf
www.youtube.com/stadtduesseldorf

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

23999_255