

Dialogforum zur Theodor-Heuss-Brücke

Düsseldorf, 11.09.2024



Landeshauptstadt Düsseldorf
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller

Landeshauptstadt Düsseldorf

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Jochen Kral

Landeshauptstadt Düsseldorf
Beigeordneter
Dezernat für Mobilität und Umwelt

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Beteiligte Personen und Ämter

Alexander Fischer

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amtsleiter
Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

Katharina Metzker

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amtsleiterin
Amt für Verkehrsmanagement

Joachim Broch

Landeshauptstadt Düsseldorf
Gewässerschutz und Altlasten
Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz

Dr. Andreas Ferlic / Tim Bäumken

Abteilungsleitung
Rheinbahn

René Eis

Landeshauptstadt Düsseldorf
Projektleiter
Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

Jörn Luther

Landeshauptstadt Düsseldorf
Untere Naturschutzbehörde
Garten-, Friedhofs- und Forstamt

Bernd Weich

Landeshauptstadt Düsseldorf
Stadtplanungsamt
Städtebauliche Planung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Beteiligte Personen und Büros

Peter Sprinke

Projektleiter Planung und
Tragwerksplanung Vorlandbrücken
INGE Schüßler-Plan und Hegger +
Partner

Dr. Alexander Martha

Projektleiter Lärmschutz
FCP IBU

Louisa Wagner

Umweltschutz
Zetcon

Norbert Halfpapp

Projektleiter Tragwerksplanung Strombrücke
Ingenieurbüro Grassl

Axel Müller

Projektsteuerung
weisemüller

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

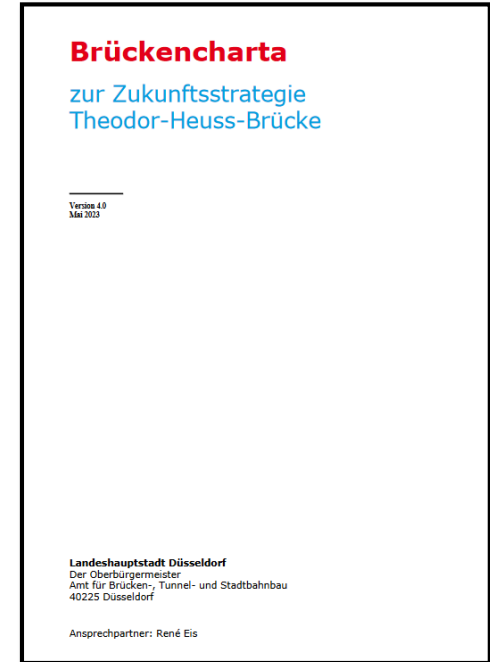
Agenda

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

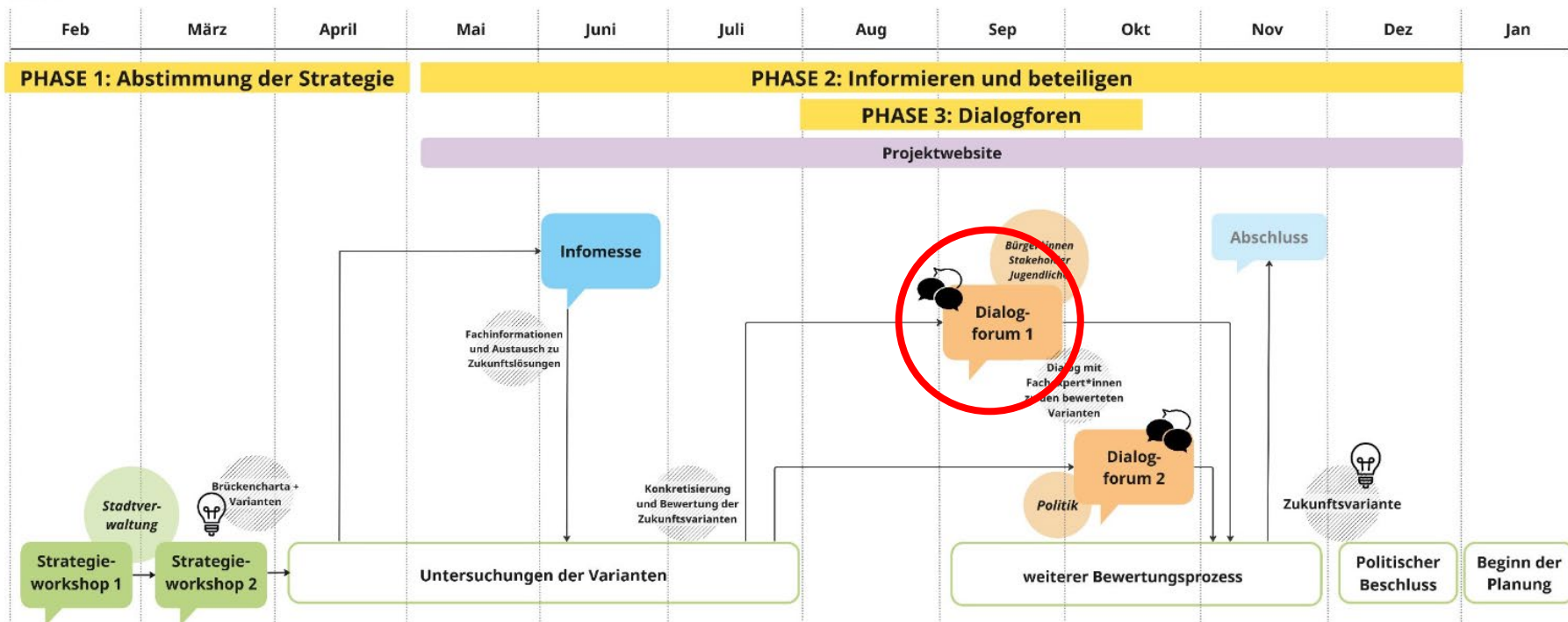
Der Beteiligungsprozess – Die Brückencharta

- Ziel: Randbedingungen für die Planung ermitteln – Leitplanken festlegen
 - Worüber sprechen wir und worüber nicht?
 - Leitplanken des Denkmalschutzes, Verkehrliche Leitplanken, technische und bauliche Leitplanken
 - [Duesseldorf.de/thb](https://duesseldorf.de/thb)



Beteiligungsprozess

2023



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand

1950er Jahre

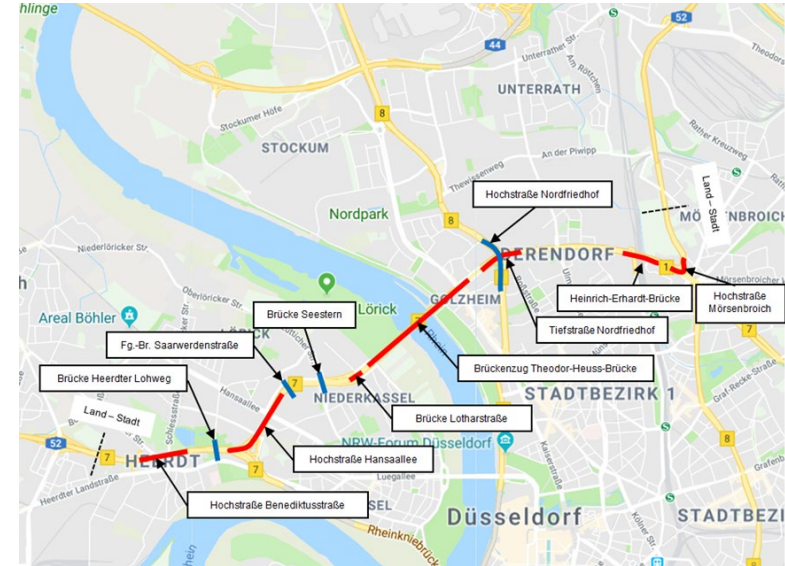
- Schließen des Lastrings um Düsseldorf
- Anschluss an das Fernstraßennetz
- 1962: 18.000 Kfz/Tag
- Prognose 1980: 41.000 Kfz/Tag

Aktuell

- 78.600 Kfz/24h (2018)
- 3.000 LKW/Tag, ca. 90 % innerstädtisch
- Brücke unter Denkmalschutz
- Ablastung auf 30 t (2019)

Prognose 2030

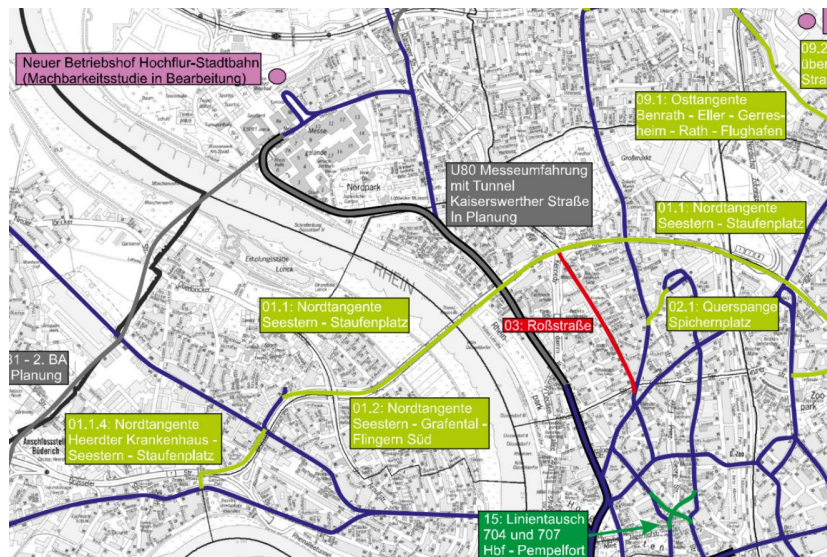
- 82.000 Kfz/24h
- Unter Berücksichtigung einer künftigen Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, wird ein DTV von ca. 70.000 Kfz/24h erwartet



Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf, Masterplan Ingenieurbauwerke

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand



Auszug aus dem Zielkonzept

Zielkonzept Stadtbahnbau

- Nordtangente ist Teil des Zielkonzeptes
- Nordtangente wurde positiv bewertet

Nächste Schritte

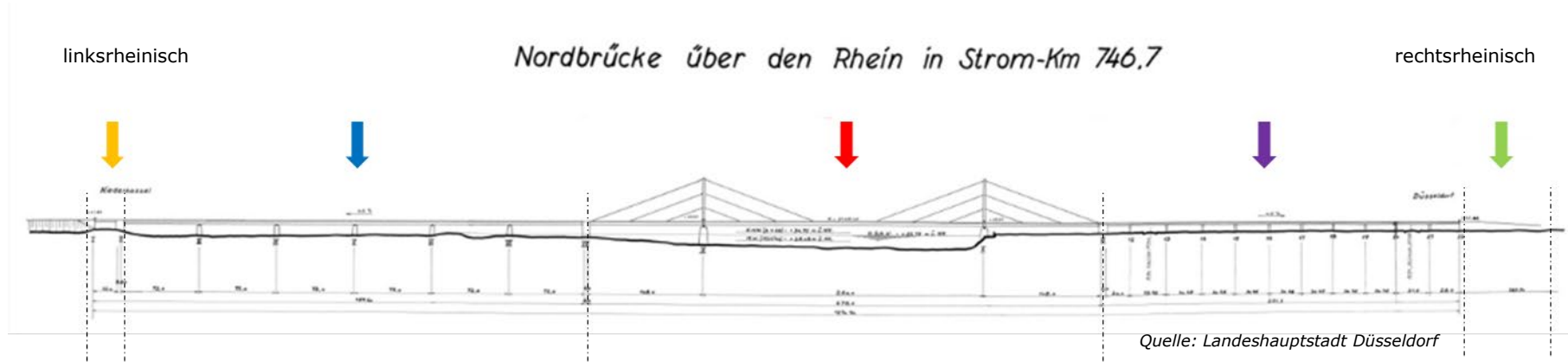
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie
- Beschlussfassung zur Machbarkeitsstudie seit dem 03.09.2024 in Ratsgremien zur Anhörung, Vorberatung und Entscheidung

Beschlussvorlage im Bürgerinformationssystem

- Weitere Infos siehe [hier](#)

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand



5 Teilbauwerke:

- **Deichbrücke** (24,00 m)
- **Flutbrücke** (432,00 m)
- **Strombrücke** (476,00 m)
- **Tausendfüßler** (327,30 m)
- **Rampe** (251,23 m)

Länge über alle Bauwerke und Trennpfeiler
1.522,13 m

Besonderes Merkmal des Brückenzugs :
Entmaterialisierte Bauweise

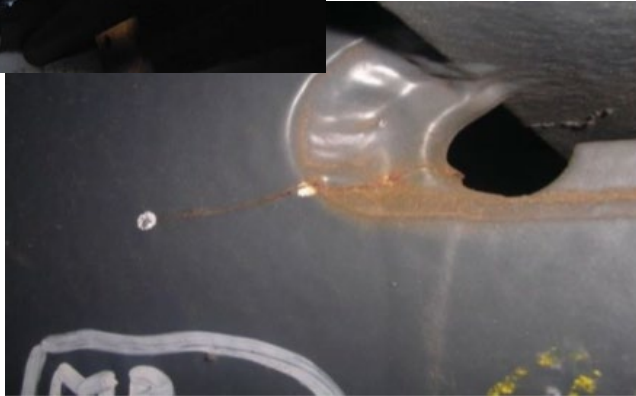
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand



Ergebnisse Bauwerksprüfung

- Bauwerksnoten 2,5 – 3,0 → kurzfristige bzw. umgehende Instandsetzung erforderlich
- Problematisch sind die Litzenbrüche an einem der Tragseile sowie die extreme Rissbildung in den Querträgern



Ergebnisse Nachrechnung

- Defizite
- prognostizierte Restnutzungsdauer mit Sanierung max. 20 bis 30 Jahre

Fotos: oben Landeshauptstadt Düsseldorf; unten: Ingenieurbüro Grassl GmbH

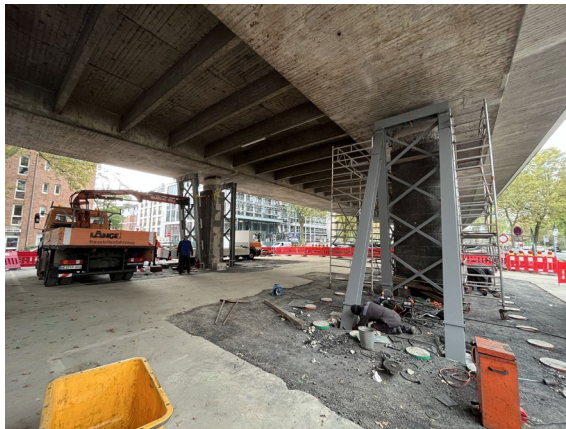
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand

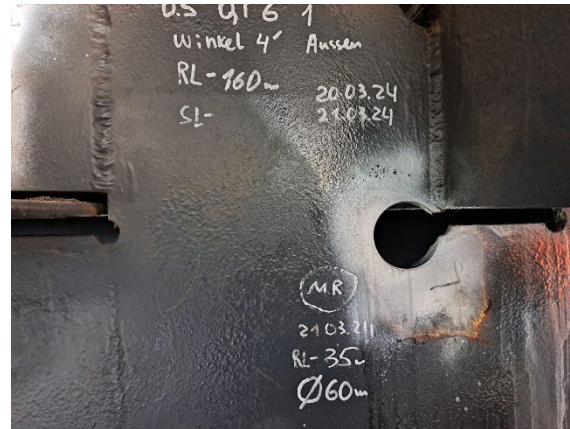
Laufende / abgeschlossene Maßnahmen



Rampe: Zugbandertüchtigung
➤ Weitere Schäden festgestellt



TSD-Füßler: Ertüchtigung
Horizontallager Pfeiler 17



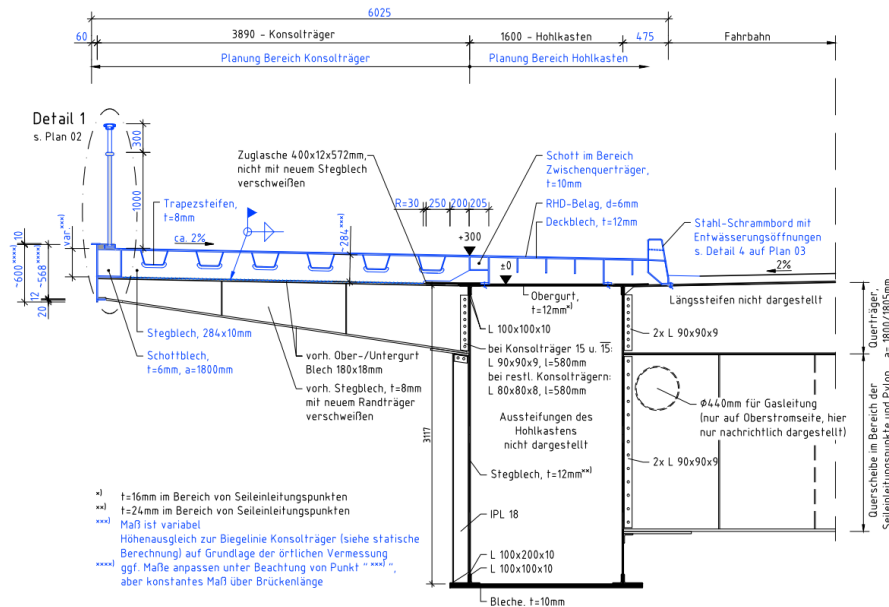
Strombrücke: "Riss-Sanierung"
und Niettausch
➤ Weitere Risse festgestellt

Fotos: links, mitte: Landeshauptstadt Düsseldorf; rechts: R. Lange GmbH

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand

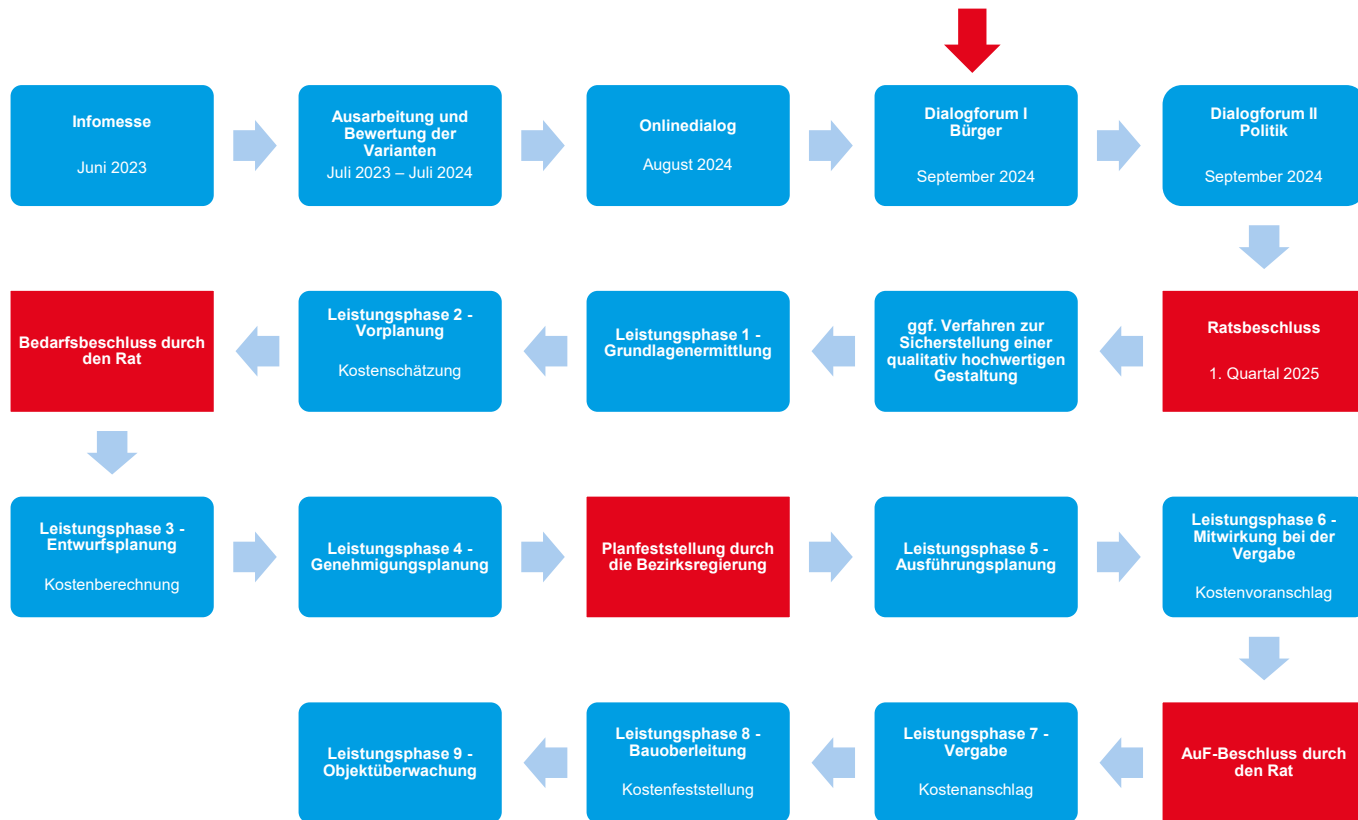
Zukünftige Maßnahmen nach Ratsbeschluss, u.a Kragarmertüchtigung Strombrücke



- Finalisierung Planung nach Ratsbeschluss
- Rückbau Fuß-/Radweg aus Stahlbeton
- Ersatz aus Stahl (orthotrope Platte)
- Während Bauzeit: einseitige Verkehrsführung, eine Spur pro Fahrtrichtung, Ablastung auf 3,5 t
- Mögliche Einschränkungen Radverkehr
- Bauzeit: ca. 2 bis 2,5 Jahre
- Risiko: Aufdeckung weiterer Schäden

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

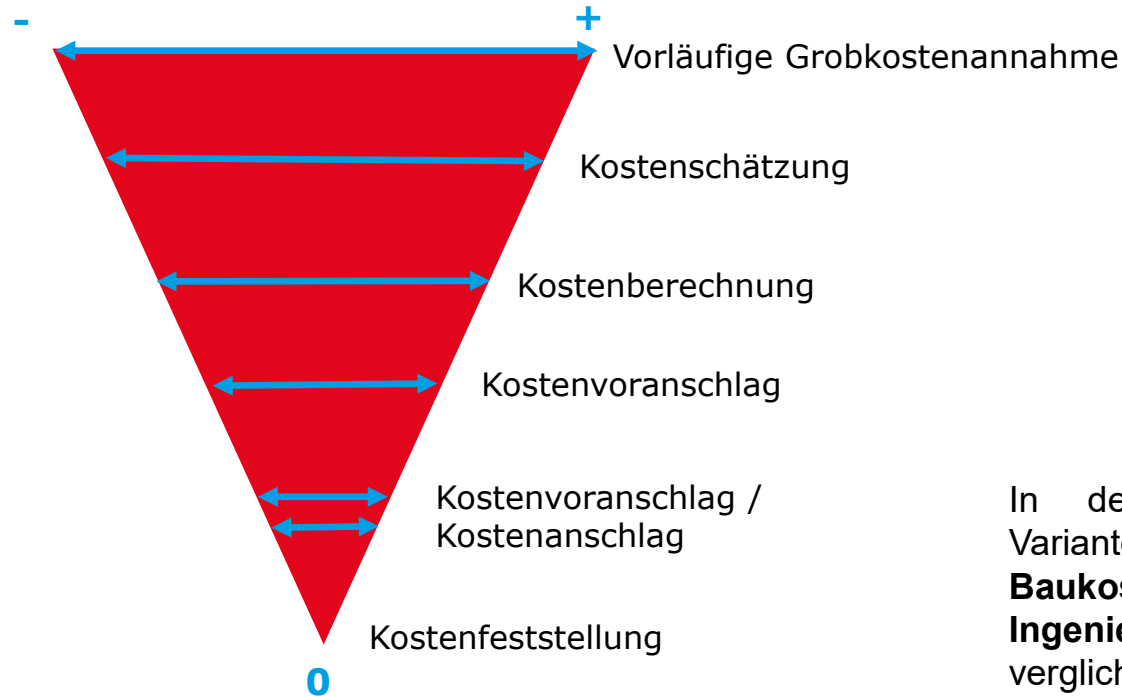
Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung

Genauigkeit der Kostenentwicklung im Bauwesen mit fortschreitender Planungstiefe



In der Machbarkeitsstudie werden die Varianten im Verhältnis der **aktuellen Netto-Baukosten** der **wesentlichen Ingenieurbauwerke** zueinander gesetzt und verglichen.

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung

26 Varianten wurden überprüft

- 1.1 einteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2 zweiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2a zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock, mit Achsversatz
- 1.3 dreiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.4 einteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5 I - zweiteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5a II - zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock
- 1.6 dreiteiliger Brückenquerschnitt
- 2.1 Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, einteiliger Querschnitt
- 2.2 Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, zweiteiliger Querschnitt
- 2.2a Ersatzneubau und nur Erhalt der Strombrücke, zweiteiliger Querschnitt
- 3a.1 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 3a.2 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit einteiligem Absenktunnel
- 3b.1 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 3b.2 III - Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 3b.3 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 4a.1 Erhalt Brücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 4a.2 Erhalt Brücke mit einteiligem Absenktunnel
- 4b.1 Erhalt Brücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 4b.2 IV - Erhalt Brücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 4b.3 Erhalt Brücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 5 Multifunktionsbrücke
- 6 V - Neubau Tunnel (SV, Umbau ÖPNV) / später Neubau Brücke IV und Rad-/Gehweg
- 7 VI - Neubau Tunnel IV / Neubau Brücke ÖPNV und Rad-/Gehweg
- 8 VII - einteiliger Brückenquerschnitt, später Neubau Tunnel ÖPNV
- 9 0 - einteiliger Brückenquerschnitt ohne ÖPNV

19 Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

SV: Schwerlastverkehr
IV: motorisierter Individualverkehr
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
G/R: Geh- und Radweg

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung

8 Varianten vorteilhafter als die übrigen

- 1.1 — einteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2 — zweiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2a — zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock, mit Achsversatz
- 1.3 — dreiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.4 — einteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5 — I - zweiteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5a — II - zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock
- 1.6 — dreiteiliger Brückenquerschnitt
- 2.1 — Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, einteiliger Querschnitt
- 2.2 — Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, zweiteiliger Querschnitt
- 2.2a — Ersatzneubau und nur Erhalt der Strombrücke, zweiteiliger Querschnitt
- 3a.1 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 3a.2 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit einteiligem Absenktunnel
- 3b.1 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 3b.2 — III - Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 3b.3 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 4a.1 — Erhalt Brücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 4a.2 — Erhalt Brücke mit einteiligem Absenktunnel
- 4b.1 — Erhalt Brücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 4b.2 — IV - Erhalt Brücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 4b.3 — Erhalt Brücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 5 — Multifunktionsbrücke
- 6 — V - Neubau Tunnel (SV, Umbau ÖPNV) / später Neubau Brücke IV und Rad-/Gehweg
- 7 — VI - Neubau Tunnel IV / Neubau Brücke ÖPNV und Rad-/Gehweg
- 8 — VII - einteiliger Brückenquerschnitt, später Neubau Tunnel ÖPNV
- 9 — 0 - einteiliger Brückenquerschnitt ohne ÖPNV

20 Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

1. Abschichtung
Wesentlicher Grund:
Konflikte mit Bestandsbebauung

2. Abschichtung
Abgeschichtete Varianten
enthielten keine Vorteile
gegenüber verbliebenen
Varianten

SV: Schwerlastverkehr
IV: motorisierter Individualverkehr
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
G/R: Geh- und Radweg

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Verbliebene Varianten

0 Neubau einteilige Brücke ohne ÖPNV - „Anlehnung“

I Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV – „Neubau“

II Neubau Brücke Doppelstock

III Neubau Tunnel und Neubau Geh-/Radwegbrücke

IV Neubau Tunnel und Erhalt THB als Geh-/Radwegbrücke – „Denkmal“

V Neubau Tunnel (SV, Umbau ÖPNV) und Neubau Brücke (IV + G/R) – „Zeitspiel“

VI Neubau Tunnel (IV) und Neubau Brücke (ÖPNV+G/R)

VII Neubau Brücke (IV+G/R) und späterer Neubau Tunnel (ÖPNV)

Vorgestellt werden nur die fettgedruckten Varianten.

22 Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

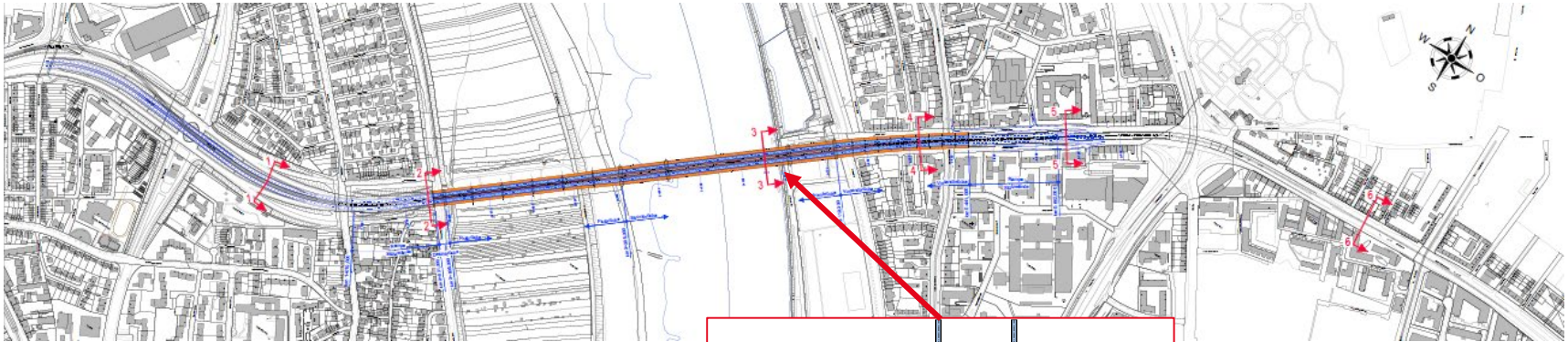
SV: Schwerlastverkehr
IV: motorisierter Individualverkehr
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
G/R: Geh- und Radweg

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

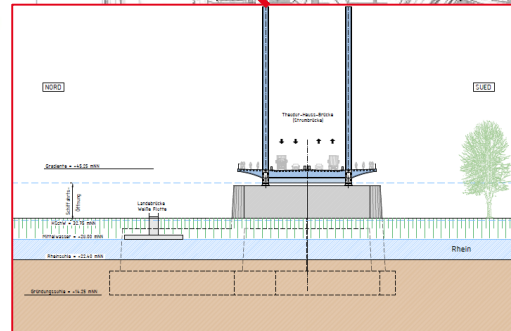
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Variante 0 – „Anlehnung“

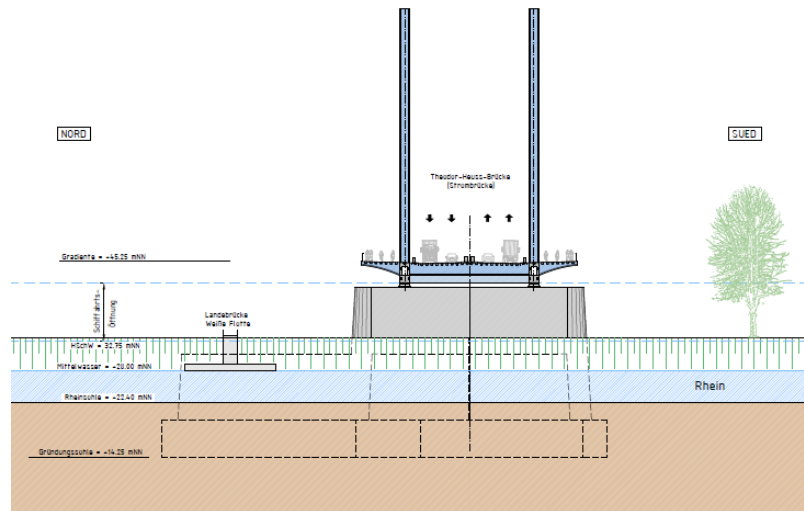


Neubau einteilige Brücke ohne
ÖPNV



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Variante 0 – „Anlehnung“

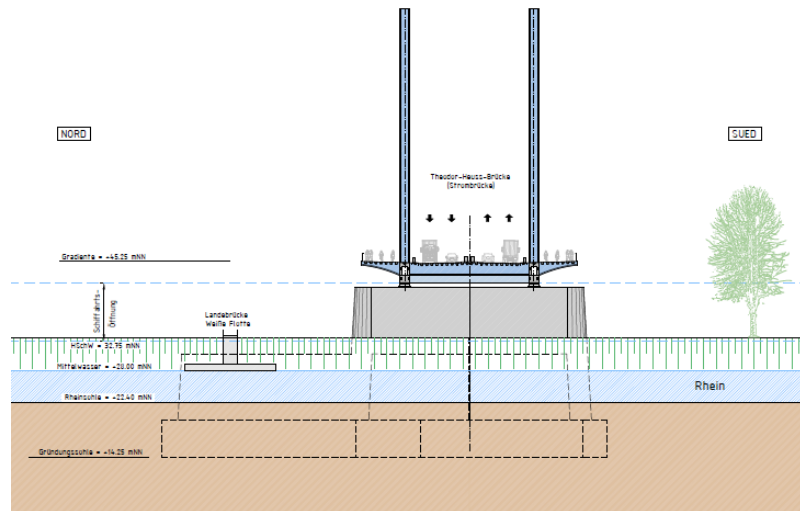
- Prognose Fertigstellung: ca. 2041
- Netto-Baukosten: ca. 536 Mio. €
(Neubau wesentliche Bauwerke + Rückbau, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte, Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

Wesentliche Merkmale

- Einteiliger Strombrückenquerschnitt
- Strombrücke ca. 34 m breit
- Zweiteiliger Brückenquerschnitt im Vorland
- Rechtsrheinische Vorlandbrücke ca. 30 m breit
- nur IV, Fuß- und Radweg
- Gestaltung in Anlehnung an Bestand
- Berücksichtigung allgemein anerkannter Regeln der Technik
- Berücksichtigung breiterer Geh- und Radwege

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Wesentliche Vorteile

- schnelle Realisierung
- vergleichsweise niedrige Kosten
- städtebaulich akzeptabel
- keine Eingriffe in private Grundstücke

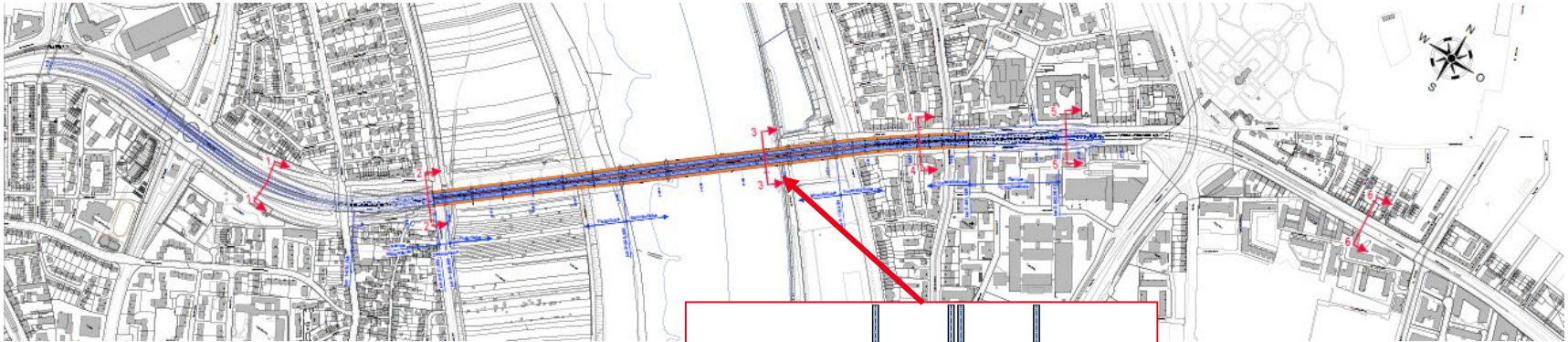
Wesentliche Nachteile

- ein attraktiver ÖPNV wird nicht mitgedacht => K.O.-Kriterium
- kein Erhalt THB - denkmalschutzrechtliches Verfahren notwendig
- komplexe Sperrpause für Querverschub
1-teiliger Strombrückenquerschnitt
- keine Teilsperren für turnusmäßige Bauwerksprüfungen möglich

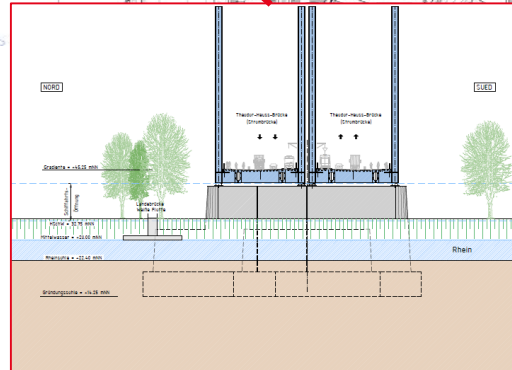
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Variante I – „Neubau“

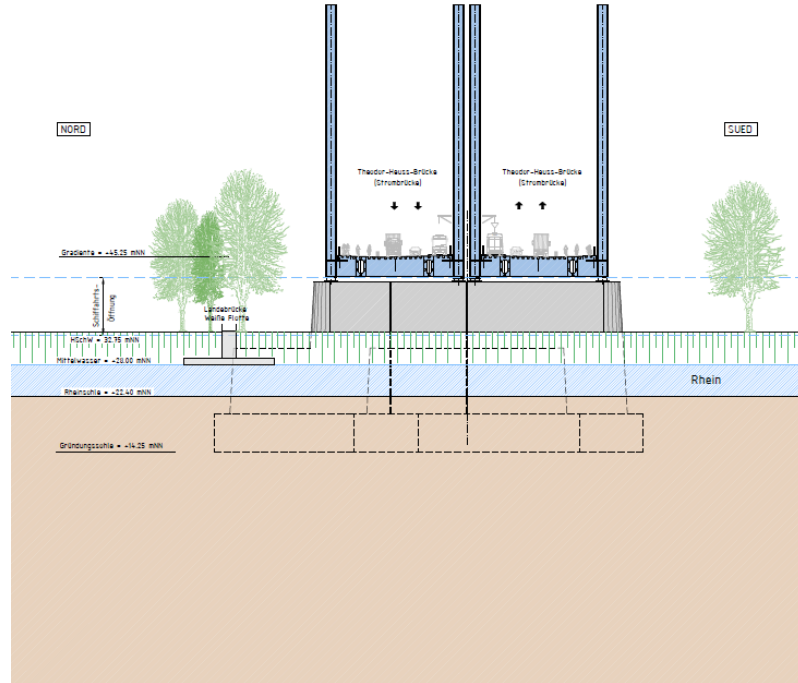


Neubau zweiteilige Brücke mit
ÖPNV



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Variante I – „Neubau“

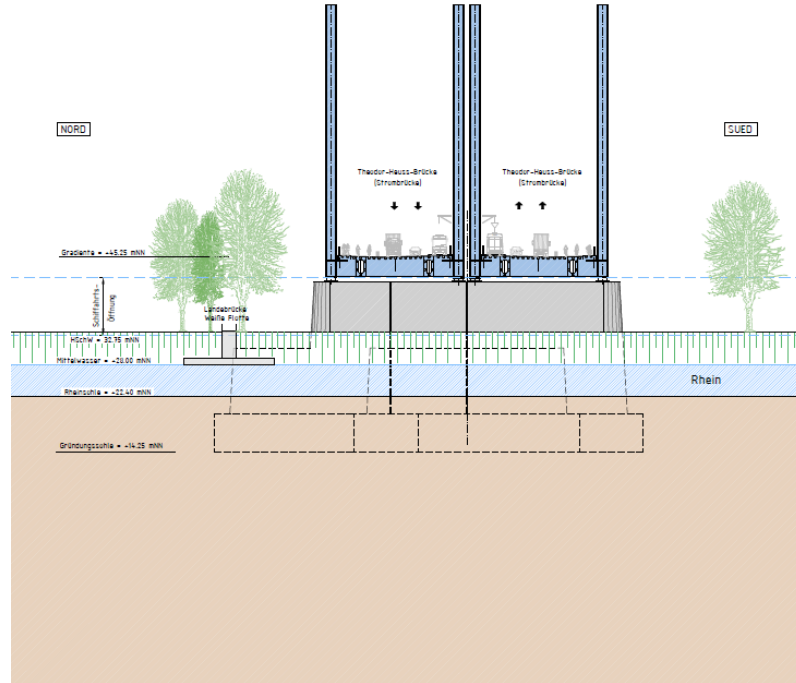
- Prognose Fertigstellung: ca. 2040
- Netto-Baukosten: ca. 613 Mio. €
(Neubau wesentliche Bauwerke + Rückbau, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte, Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

Wesentliche Merkmale

- pro Fahrtrichtung jeweils ein Brückenquerschnitt
- mit ÖPNV-Trasse auf der Brücke
- Länge des Brückenzugs ca. 1.671 m
- Rechtsreihnische Vorlandbrücke ca. 36 m breit
- Strombrücke ca. 45 m breit

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Wesentliche Vorteile

- schnelle Realisierung
- vergleichsweise niedrige Kosten
- städtebaulich akzeptabel
- keine Eingriffe in private Grundstücke

Wesentliche Nachteile

- kein Erhalt THB - denkmalschutzrechtliches Verfahren notwendig

Potentiale

- Rad-/Gehweg unterhalb Kragarme zur Reduzierung Brückenbreite

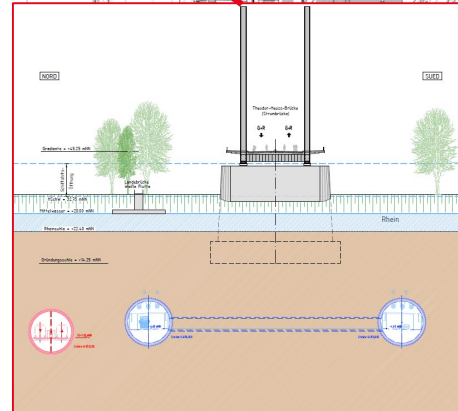
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Variante IV – „Denkmal“

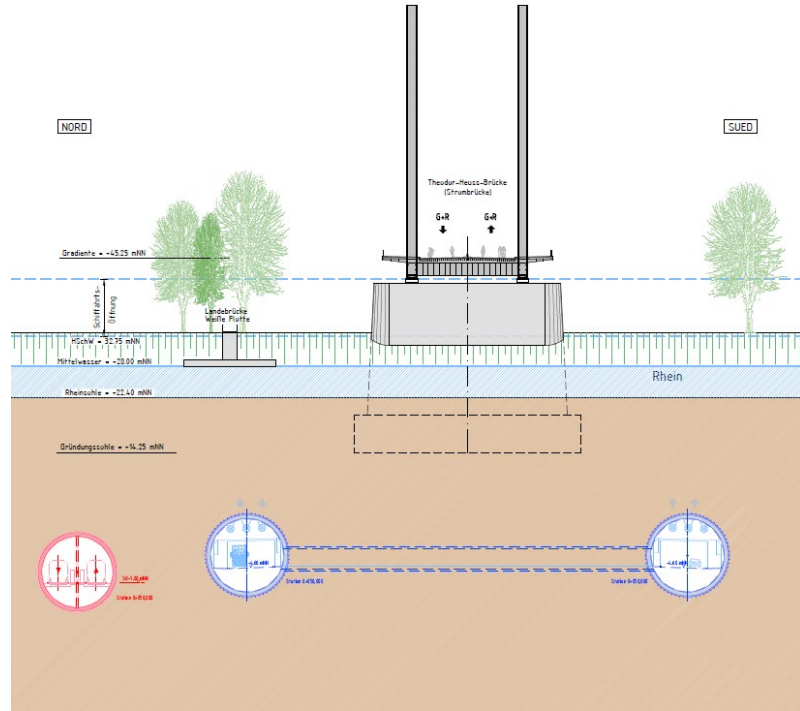


Neubau Tunnel und Erhalt THB als
Geh-/Radwegbrücke



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Variante IV – „Denkmal“

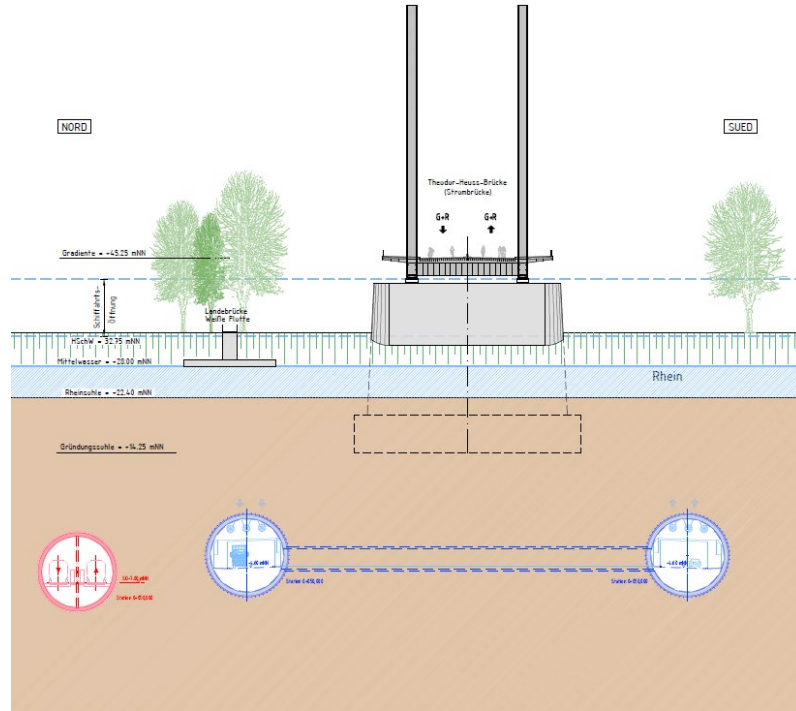
- Prognose Fertigstellung: ca. 2043
- Netto-Baukosten: ca. 1,147 Mrd. €
(Neubau wesentliche Bauwerke, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte, Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

Wesentliche Merkmale

- Erhalt der Brücke für Fuß- und Radweg, gutachterliche Reduzierung Ansatz Flächenlasten mit ggf. organisatorischen Maßnahmen oder Reduzierung der Nutzungsbreite
- Verlagerung IV in 2 Tunnelröhren (Gesamtlänge ca. 4.142 m)
- Verlagerung ÖPNV in einer Tunnelröhre (Gesamtlänge ca. 3.661 m)

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Wesentliche Vorteile

- Erhalt der THB
- Erhalt des bisherigen Erscheinungsbildes weitestgehend möglich

Wesentliche Nachteile

- Trennwirkung durch Tunnelrampen
- Vergleichsweise sehr hohe Kosten
- Tunnelbauwerk tlw. unterhalb privater Grundstücke

Potentiale

- Projektaufteilung IV / ÖPNV denkbar; höhere Gesamtkosten, da Variante als Gesamtmaßnahme untersucht und optimiert wurde

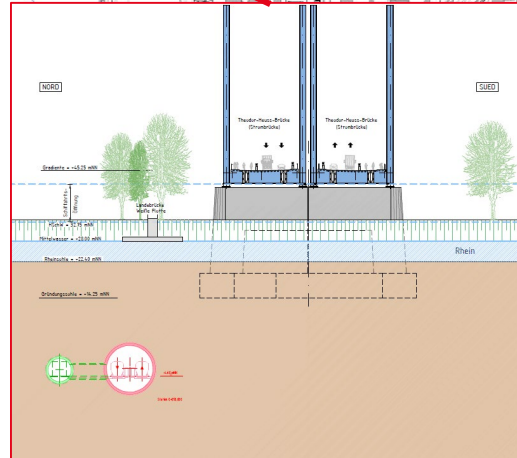
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Variante V – „Zeitspiel“

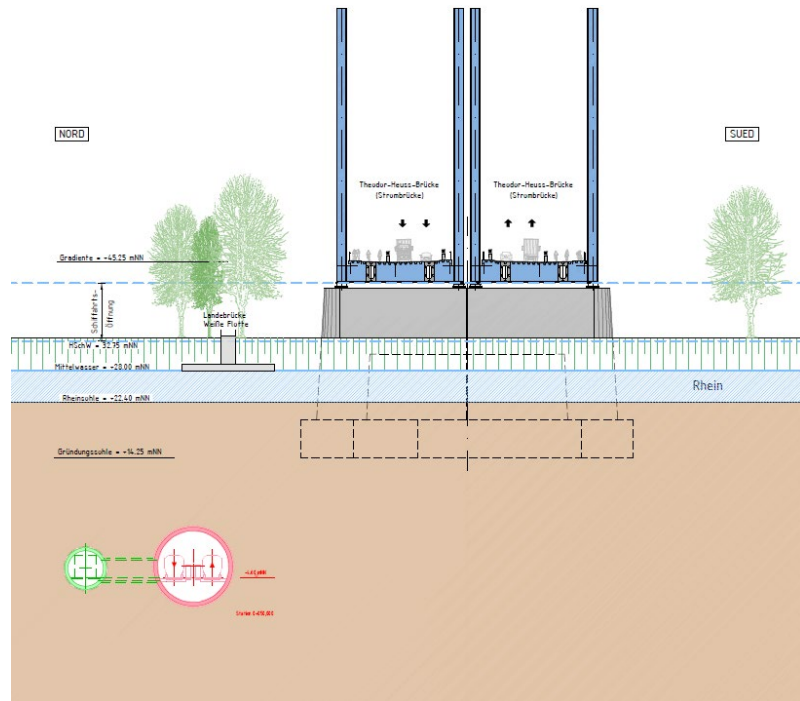


Neubau Tunnel (SLV, Umbau ÖPNV) und
Neubau Brücke (MIV + G/R)



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Variante V – „Zeitspiel“

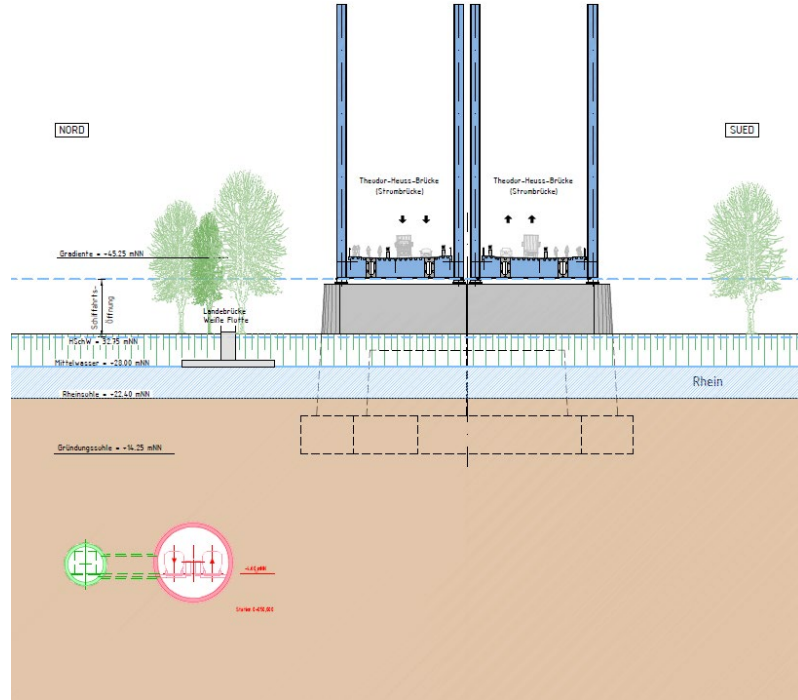
- Prognose Fertigstellung: Tunnel ca. 2038, Brücke ca. 2060
- Netto-Baukosten: ca. 1,409 Mrd. €
(Neubau wesentlicher Bauwerke + Rückbau, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

Wesentliche Merkmale

- Bau Tunnel für Fahrzeuge > 3,5 t zur Entlastung THB
- Länge Tunnel ca. 6.767 m inkl. Rettungsstollen
- Ab ca. 2051 Neubau zweiteilige Brücke (nördlicher Teil) und Rückbau Bestandsbauwerk
- Länge des Brückenzugs ca. 1.671 m
- Rechtsrheinische Vorlandbrücke ca. 33 m breit
- Strombrücke ca. 40 m breit
- Erhalt Bestand bis ca. 2054
- Umverlegung Schwerlastverkehr von Tunnel auf neue Brücke
- Umbau Tunnel für ÖPNV
- Problem: Durchsetzung Ablastung auf 3,5 t, da geometrische Herausforderung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



Wesentliche Vorteile

- Erhalt THB bis ca. 2054

Nachteile

- Trennwirkung durch Tunnelrampen
- im Übergangszeitraum gravierende Einschränkungen bzgl. der Verkehrsbeziehungen für Schwerverkehr
- höchste Kosten
- Tunnelbauwerke tlw. unterhalb privater Grundstücke
- kein dauerhafter Erhalt THB
- denkmalschutzrechtliches Verfahren notwendig
- hohes Ausfallrisiko der bestehenden THB

Potentiale

- Projektaufteilung IV / ÖPNV denkbar; sollte ÖPNV nicht kommen, dann dauerhafte gravierende Einschränkungen der Verkehrsbeziehungen Schwerverkehr

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Ausschluss aller Tunnelvarianten

- Alle Varianten mit Tunnelbauwerken (Variante IV und V) kommen aus **wirtschaftlichen Gründen** nicht in Frage. Baukosten der Varianten IV und V sind ca. 90 % bis 130 % höher als Variante I.
- Alle Varianten mit Tunnelbauwerken (Variante IV und V) kommen auch aus **städtebaulichen Gründen** nicht in Frage. Tunnelrampen führen zu einer weiteren Trennung der Stadtviertel und wirken sich äußerst negativ auf das Stadtbild aus. Die erhoffte Wirkung, den Stadtteil Golzheim „wiederzuvereinigen“ wird konterkariert.
- Tunnelvarianten IV und V verursachen ungefähr doppelt so viele **CO2-Emissionen** wie die Brückenvariante I.
- Tunnelbauwerke der Varianten IV und V verursachen **Eingriffe in private Grundstücke** (verlaufen teilweise unterhalb von privaten Bestandsgebäuden)
- Tunnelvarianten IV und V verursachen größere **Versiegelung von Flächen** und beeinflussen **Grundwasserströmungen**.

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

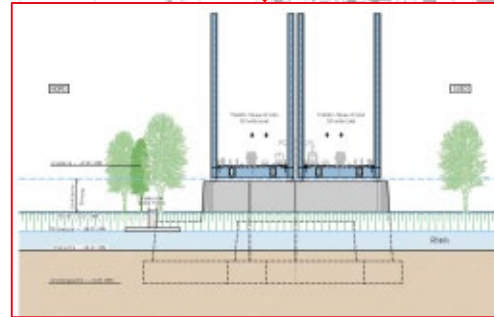
Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Vorschlag der Verwaltung

- **Variante I – Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV erscheint als vorteilhafteste Variante.**



Gestaltung der Strombrücke erfolgt in der weiteren Planungsphase.



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

Weitere Aspekte

- **Denkmalschutz:** Für Abbruch der Bestandsbrücke ist ein denkmalschutzrechtliches Verfahren erforderlich.
- Langfristiger Erhalt der THB birgt **Bestandsrisiken**. Dies spricht insbesondere gegen Variante V.
- Zunahme der **Schallimmissionen** bei Umsetzung der Variante I (Diskussion in Speaker Corners)

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Kurze Fragerunde



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Offene Speaker Corners

Einführung

Beurteilung der Varianten anhand eines Kriterienkataloges

Hauptkriterien:

- Qualität der Verkehrsanlage
- Städtebauliche Qualität
- Denkmalschutz
- Umweltbelange
- Dauerhafte Eingriffe in Grundstücke
- Wirtschaftlichkeit
- Risiken

Kriterienkatalog		0 - Neubau einteilige Brücke ohne ÖPNV "Rekonstruktion"		1 - Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV "Neubau"	
Auswirkungen auf vorhandene Verkehrsbeziehungen (großräumig)		★★★★	die heutigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten	★★★★	die heutigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten
Leistungsfähigkeit ÖPNV		★	Der ÖPNV erhält keinen eigenen Korridor.	★★★★★	eigener ÖPNV-Korridor in beide Fahrtrichtungen

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Offene Speaker Corners

Einführung

Folgende Speaker Corners stehen zur Verfügung:

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1) Qualität der Verkehrsanlage | Herr Sprinke, Herr Dr. Hoffmann |
| 2) Städtebau und Denkmalschutz | Herr Weich |
| 3) Umweltbelange und Schallschutz | Frau Wagner, Herr Dr. Martha |
| 4) Eingriffe in Grundstücke, Wirtschaftlichkeit und Risiken | Herr Eis, Herr Müller |

Düsseldorf

Nähe trifft Freiheit

Herausgegeben von:



43 Amt für Brücken-, Tunnel- und
Stadtbahnbau

Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau
Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf
bruecken.tunnel@duesseldorf.de

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!