

Dokumentation Werkstätten für Politik und Ver- waltung

Planungsdialog U81/ 2. Bauabschnitt

Werkstätten für Politik und Verwaltung

Drei Termine:

16.04.2021

21.05.2021

25.06.2021

Inhalt

Protokoll 16.04.2021.....	3
Einführung.....	4
Eignungsprüfung	6
Diskussion	7
Anlage	11

Protokoll 16.04.2021

Kreis der Teilnehmenden:

Bezirksbürgermeisterin Stadt Düsseldorf Bezirk 1	Annette Klinke
Bezirksbürgermeister Stadt Düsseldorf Bezirk 4	Rolf Tups
Bezirksbürgermeister Stadt Düsseldorf Bezirk 5	Stefan Golißa
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (B90/DIE GRÜNEN)	Mirja Cordes
Ordentliches Bürgermitglied Düsseldorf (B90/DIE GRÜNEN)	Björn Syffus
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (SPD)	Tobias Kühbacher
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (SPD)	Claudia Bednarski
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (FDP)	Felix Mölders
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (Die Linke)	Dominik Dörr
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (AfD)	Wolf-Rüdiger Jörres
Stadt Krefeld Fachbereich 61 Stadt- und Verkehrsplanung	Norbert Hudde
Stadt Meerbusch Dezernat III - Technisches Dezernat	Michael Assenmacher
Stadt Meerbusch Ausschuss für Planung und Liegenschaften	Werner Damblon
Stadt Meerbusch Ratsfraktionsvorsitzender DIE GRÜNEN	Jürgen Peters
Stadt Neuss - Generelle Verkehrsplanung, ÖPNV	Alex Benzler
Stadt Neuss - Amtsleiter Amt für Stadtplanung Neuss	Christian Unbehaun
Botschafterin Planungswerkstatt Bürger*innen	Martina Manert
Botschafter Planungswerkstatt Bürger*innen	Matthias Birgels
Botschafter Werkstatt der Interessensvertretungen	Gerald Darkow
Botschafter Werkstatt der Interessensvertretungen	Michael Hahn
Planungsteam und Fachgremium	
Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf – Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen	Cornelia Zuschke
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Amtsleitung	Florian Reeh
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Projektleitung	Birgit Muéll
weismüller Partnergesellschaft – Projektsteuerung	Axel Müller
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Strategische Mobilitätsplanung	Christian Smydra
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Verkehrsmarketing	Annic Völkel
Stadt Meerbusch Dezernat III - Umwelt und Klimaschutz (Mobilitätskonzepte und ÖPNV)	Denise Pottbäcker

Stadt Meerbusch - Straßen- und Kanalbau und -planung	Matthias Schneider
Rheinbahn AG - Sachgebietsleitung, Betriebsfragen	Robert Aust
Rheinbahn AG - Betriebsfragen	Tim Bäumken
Rheinbahn AG - Technische Planung Verkehrsanlagen	Dr. Andreas Ferlic
Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH - Planung Verkehrsanlagen: Geschäftsführung & Hauptansprechpartner	Dr. Uwe Kloppe
Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH - Planung Verkehrsanlagen	Michael Nachtigall
ZPP Ingenieure AG (Nachunternehmer) Planung Ingenieurbauwerke: FP Tunnelbau	Inken Picht
ZPP Ingenieure AG (Nachunternehmer) Planung Ingenieurbauwerke: FP Tunnelbau	Stefan Dalaff
Normann Landschaftsarchitekten PartGmbH - Büro für Freiraum+Landschaftsplanung (Umweltgutachter)	Christoph Ibach
I.B.U. GmbH - Schall-/ Erschütterungsschutz	Udo Lenz
ifok GmbH - Moderation	Dr. André Schaffrin
ifok GmbH - Co-Moderation	Sarah Albiez

Agenda

12 Uhr	TOP 1	Begrüßung, Ziele und Zusammenarbeit
12:30 Uhr	TOP 2	Fachlicher Impulsvortrag Landeshauptstadt Düsseldorf
12:55 Uhr	TOP 3	Ergebnisse und Berichte aus der Planungswerkstatt und Werkstatt der Interessenvertretungen
13:25 Uhr	TOP 4	Bewertungssystematik
13:55 Uhr	TOP 5	Ergebnisse der Eignungsprüfung
16:15 Uhr	TOP 6	Diskussion der Ergebnisse
17:30	TOP 7	Ausblick und Verabschiedung

Der ersten Werkstatt für Politik und Verwaltung lag folgende Rahmenpräsentation [hier klicken](#) zu Grunde. Im Protokoll finden sich Verweise auf Foliennummern (kurz: F.).

Einführung

TOP 1: Herr Dr. Schaffrin begrüßt die Teilnehmenden und die Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf Frau Zuschke spricht ein Grußwort. Anschließend folgt ein kurzes

Kennenlernen der Teilnehmenden untereinander und die Vereinbarung zur Zusammenarbeit (siehe F. 10 & 11, die Vereinbarung wurde den Teilnehmenden im Voraus zur Verfügung gestellt) wird vorgestellt.

TOP 2: Frau Muéll gibt eine allgemeine Einführung zum Projekt und zum Planungsdialog (F. 16-25).

TOP 3: Berichte der Botschafter*innen: Die Planungswerkstatt im Januar 2021 hat 52 Trassenvarianten erarbeitet, die Werkstatt der Interessenvertretungen im März 2021 3 weitere Varianten (F. 28 & 29). Die Botschafter*innen aus beiden Veranstaltungen berichten von jeweils sehr gelungenen, transparenten und sehr konstruktiven Diskussionen.

TOP 4: Herr Müller erläutert den Bewertungsprozess der 55 Trassenvarianten, um die Zahl der Varianten zu reduzieren und eine Beschlussvorlage zu erarbeiten (F. 34-38 – insbs. F. 35: Bewertungskriterien).

Sollte die zukünftige Trasse die Gemarkung der Stadt Meerbusch tangieren, würde das in gemeinsamer Abstimmung mit der Stadt Meerbusch (wie bei der K-Bahn) geschehen, erläutert Frau Zuschke auf Nachfrage.

Fragen: Bewertungskriterien

In der Fragerunde zu den Bewertungskriterien erläutert Herr Smydra den bereits 2016 festgestellten Bedarf über die Pendlerströme, und dass eine Aktualisierung des Verkehrsmodells ansteht.

Auf die Frage, ob Zuwendungen beim Kriterium *Wirtschaftlichkeit* bedacht werden, erklärt Herr Müller, dass für eine belastbare Aussage zur Zuwendungsfähigkeit gem. Abstimmung mit den Zuwendungsgebern zunächst eine Kostenschätzung auf Grundlage einer Vorplanung erstellt werden muss. Des Weiteren empfehlen die Zuwendungsgeber, für die Durchführung der Standardisierten Bewertung (standardisiertes Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Zuwendungsfähigkeit) zunächst die neue Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung abzuwarten, mit deren Inkrafttreten erst Ende 2021/Anfang 2022 gerechnet werden kann. Über die Höhe der Zuwendungen kann folglich noch nichts gesagt werden, daher können sie nicht in die Bewertung einbezogen werden.

Auf Nachfrage erläuterte Herr Ibach, dass das Thema CO₂-Emissionen bei der Prüfung und Bewertung der Auswirkungen der Maßnahme auf das Schutzgut Klima im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden wird.

Eignungsprüfung

TOP 5: Im Vorfeld der Veranstaltung hat das Fachgremium mit den Expertinnen und Experten die Eignungsprüfung der Varianten - die erste Stufe des Bewertungsverfahrens - anhand der erläuterten Bewertungskriterien durchgeführt (in Form einer Negativbetrachtung mit „Roten Ampeln“).

In den Bewertungsprozess sind die aktuellen Umstände, Rahmenbedingungen sowie die Verfassung von Bestandsbauwerken eingeflossen.

Bei der Prüfung und Bewertung wurden alle Trassenideen der Bürger*innen, selbst Trassenvorschläge mit innovativem Charakter, berücksichtigt und gewürdigt. Alle Trassenvorschläge wurden im Rahmen der Eignungsprüfung vollumfänglich betrachtet und dies unter Berücksichtigung aller Bewertungskriterien.

In der heutigen Werkstatt werden aus Zeitgründen nicht alle Ergebnisse der Eignungsprüfung im Detail vorgestellt. Der Fokus liegt auf den Kriterien mit breiter Wirkung, welche bei vielen Varianten zu einer Bewertung mit einer „roten Ampel“ geführt haben: Projektrahmenbedingungen/Reisezeit/Fahrgastpotenziale, Technische Machbarkeit und Umweltbelange (siehe insb. F. 45). Das Fachgremium hat jedoch alle Varianten mit Bewertungen durchgeführt und vorbereitet, so dass unter TOP 6 in der anschließenden Diskussion bei Bedarf und Nachfrage der Teilnehmenden über jede einzelne Varianten mit Bewertung diskutiert werden kann.

Fragen: Projektrahmenbedingungen/Reisezeit/Fahrgastpotenziale

Die Frage, ob Fahrtzeitverlängerungen, die für eine rote Ampel sorgen, in Minuten anzugeben sind, verneinen Herr Kloppe und Herr Aust. Sie verweisen darauf, dass die Vielzahl der Trassenvarianten zunächst anhand der Streckenlänge miteinander verglichen und hieraus eine qualitativ vergleichende Aussage zu den Fahrzeitvorteilen abgeleitet wurde. Eine detaillierte Betrachtung der Fahrtzeiten erfolgt für die verbleibenden Varianten im nächsten Bewertungsschritt.

Fragen: Technische Machbarkeit

Bei der technischen Machbarkeit der Varianten wurde zuerst der Aspekt der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten und der stadtbahngerechten Trassierung vorgestellt und an Beispielen erläutert.

Anschließend wurde auf den Aspekt der technischen Machbarkeit von Rheinbrücken eingegangen: Bei einer Brücke als Rheinquerung muss der Überbau generell in dem Feld über dem Fluss zwischen den Pfeilern an beiden Flussufern (im Bereich der sogenannten Strombrücke) im Grundriss gerade verlaufen. Ein Verlauf der Strombrücke im Bogen ist nicht möglich. Eine Planung einer Rheinbrücke als Schrägseilbrücke, entsprechend der

Düsseldorfer Brückenfamilie, erfordert zusätzlich eine im Grundriss gerade Trassenführung im Bereich der Vorlandbrücken (dies sind die Brückenteile, die rechts- und linksrheinisch jeweils an die Strombrücke anschließen), in dem die Schrägkabel angeordnet werden müssen. Bei der Trassenführung können Radien (Kurven) erst außerhalb dieses Bereiches angeordnet werden.

Weiterhin stand die Theodor-Heuss-Brücke (THB) im Fokus. In den Bewertungen geht das Amt für Verkehrsmanagement von der bestehenden THB aus. Zurzeit läuft ein Monitoring inklusive Nachrechnungen, dessen Ergebnisse erst Mitte 2021 vorliegen werden. Herr Dalaff erklärt, dass die Konstruktion der bestehenden THB nicht in der Lage sei, zusätzliche Lasten einer Stadtbahn (inkl. der erforderlichen Gleisanlagen) aufzunehmen. Herr Dr. Kloppe verweist auf seine Skizze zu den benötigten Rampen und Radien (siehe F. 78) sowie der zu geringen Straßenbreite z. B. der Kaiserswerther Straße. Würde die Trasse gerade auf die THB zulaufen, müsste sie von der Messe her kommend einen großen Bogen fahren. In diesem Fall gäbe es keinen Reisezeitvorteil zu heute (bestehende Busverbindung), merkt Herr Smydra an.

Frau Muéll betont, dass das Fachgremium auch weiterhin alle Entwicklungen im Planungsraum und deren Auswirkungen auf das Bewertungsergebnis einzelner Varianten genau im Blick behalten werde. Dazu zählt auch das Ergebnis des aktuell laufenden Monitorings der THB. Würde ein Neubau der THB in gleicher Lage entstehen, so Kloppe, würden die gleichen verkehrsplanerischen Nachteile wie für das Bestandsbauwerk Anwendung finden – d.h. eine verkehrliche Anbindung wäre aufgrund der erforderlichen Rampenlänge und zu engen Radien der Trassenführung nicht möglich.

Herr Ibach stellt anschließend alle bisher im Bewertungsverfahren berücksichtigten Umweltbelange und deren gesetzliche Grundlage vor. „Rote Ampeln“ wurden vor allem aufgrund der Wasserschutzgebiete, der geschützten Alleen und der gefährdeten Biotop gegeben.

Abschließend stellt Frau Muéll die sieben Varianten vor, welche die Eignungsprüfung bestanden haben und in Stufe 2 und Stufe 3 des Bewertungsverfahrens weiter betrachtet werden: 1.1, 1.2a, 1.2b, 1.8, 1.9, 4.1a und 4.1b (Erläuterung der Varianten ab F. 95).

Diskussion

TOP 6 : Jetzt können die Teilnehmenden gemeinsam mit den Expert*innen und dem Planungsteam die Ergebnisse der Eignungsprüfung diskutieren. Besprochen wurden dabei: Tunnel- oder Brückenlösung, Variante 3.1, Varianten der Cluster 2 und 4 sowie die Varianten 1.8 und 1.9.

Tunnel oder Brücke

Zentral ist bei der Rheinquerung des zweiten Bauabschnitts der U81 die Frage nach einer Brücken- oder Tunnellösung. Herr Dalaff zeigt auf, dass der Bau eines Tunnels in der Regel mindestens doppelt so teuer wie der Bau einer Brücke ist. Die erwartete Lebensdauer liegt mit ca. 80-100 Jahren bei Brücken und Tunnel ähnlich hoch. Sand- und Energieverbrauch bei der Betonherstellung wird teilnehmendenseitig erfragt, sind jedoch noch völlig offen. Dabei müsse aber nicht nur der Beton (bei einer Tunnellösung), sondern auch der energetische Verbrauch der Stahlkonstruktionen (bei einer Brückenlösung) mit betrachtet werden. In diesem Zusammenhang wurde nochmals auf die Erläuterungen von Herrn Ibach zum Thema CO2-Emissionen unter TOP 4 verweisen. Einflüsse eines Tunnels oder einer Brücke auf die Wasserwerke/Wasserschutzzonen müssen im Zuge der vertieften Planung zur Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens mit Sondergutachten und Simulationen genau geprüft werden, beleuchten Frau Picht und Herr Ibach. Es sei zwischen langfristigen und baubedingten Beeinträchtigungen während der Bauphase zu unterscheiden, wobei letztere unter Umständen durchaus größere Auswirkungen haben können, als das endgültige Bauwerk selbst. Deshalb könne auch nicht pauschal festgestellt werden, ob eine Brücke oder ein Tunnel „umweltfreundlicher“ wäre.

Herr Nachtigall wirft ein, dass bei einem Tunnel der Fuß- und Radverkehr nicht so leicht mitzuführen wäre – es wäre eine separate Röhre notwendig, diese könnte aber nicht über die U81-Förderung (mit-)finanziert werden und würde vermutlich allein schon aufgrund fehlender Sozialkontrolle große Akzeptanzprobleme bei den zukünftigen Nutzer*innen haben.

Variante 3.1

Die Variante 3.1 hat aufgrund einer roten Ampel für die deutliche Fahrzeitverlängerung die nächste Bewertungsstufe nicht erreicht. Die Fachexpert*innen erklären die rote Ampel durch die mäandrierende Streckenführung sowohl für die Verbindung Arena-Neuss als auch Arena-Meerbusch/Krefeld (beide über den Seestern). Hierdurch ist mit deutlich geringeren Reisezeitvorteilen und damit entsprechend weniger Fahrgastpotenzialen als bei direkt geführten Varianten zu rechnen. Nach eingehender Diskussion im Plenum wird einvernehmlich vorgeschlagen, diese Variante trotzdem mit in die nächste Bewertungsstufe aufzunehmen, da die Fahrzeitverlängerung im Rahmen der Eignungsprüfung bisher den einzigen wesentlichen Nachteil darstellt.

Das Fachgremium wies allerdings darauf hin, dass diese Variante für die nächste Stufe noch genauer untersucht werden muss (bspw. hinsichtlich Unterfahrung Yachthafen, Beeinträchtigung Biotopverbundflächen, Trassierung Abzweig Hansaallee/Böhlerstraße etc.).

Varianten Cluster 2

Das Cluster 2, also die Varianten 2.1-2.4, führen ebenfalls über den Seestern und wurden in der Veranstaltung besprochen. Herr Nachtigall erläutert, dass eine gemeinsame Streckenführung im Tunnel mit der U80 nur bei einer Strecke bis Messe Süd sinnvoll ist. Herr Dr. Kloppe zeigt die wesentlichen Nachteile der Varianten 2.1-2.4 auf. Geringe Reisezeitvorteile, eine fehlende Flächenverfügbarkeit zwischen Brüsseler Straße und Vodafone, dauerhafte Eingriffe in die Bebauung des Seesterns, nicht stadtbahngerechte Radien auf der freien Strecke und eine geschwungene Brücke über den Rhein haben zu negativen Bewertungen geführt. Diese Varianten haben daher die nächste Bewertungsstufe nicht erreicht. Frau Picht erläutert, dass aufgrund der notwendigen Tunnelbauweise (per Vortrieb) die Abzweige innerhalb des Tunnels sehr schwierig seien bzw. auf Höhe der Messe-Süd kein Abzweig möglich ist. Nach eingehender Diskussion im Plenum herrscht ein Konsens darüber, dass die Varianten in Cluster 2 die Eignungsprüfung nicht bestehen.

Varianten Cluster 4

Da die Varianten 4.1a und 4.1b die Eignungsprüfung bestanden haben, wurden sie in der Diskussion angesprochen. Herr Dr. Kloppe verdeutlicht, dass eine U81 in dieser Trassenführung bedeutet, dass die U78 nicht über Lörick führen würde. Teilnehmende aus Meerbusch und Krefeld stimmen zu, die Variante im Bewertungsverfahren zu belassen. Es wird kritisiert, dass entlang dieser Varianten keine Menschen wohnen, demzufolge kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zur Verfügung steht. Stattdessen wird vorgeschlagen, näher in Richtung Wohnbebauung zu planen. Zudem verlangen diese Varianten und die Variante 3.1 eine Doppelnutzung der K-Bahn-Strecke, was gegen diese Varianten sprechen würde. Die Rheinbahn AG muss hierzu das Betriebskonzept prüfen und stellt klar, dass mit zunehmender Anzahl an Stadtbahn-Linien auf derselben Strecke, die Takt-Abstimmungen untereinander immer komplexer werde. Im Gegensatz zur Variante 3.1 läge aber eine wesentlich bessere und schnellere Verbindung Krefeld-Meerbusch-Arena vor.

Varianten 1.8 und 1.9

Herr Müller regt an, die Variante 1.8 aufgrund des nahezu identischen Verlaufes mit der Variante 1.1 zusammenzufassen. Beide Varianten sehen eine möglichst konfliktfreie nördliche Umfahrung des Klärwerkes.

Des Weiteren schlug Herr Müller vor, die Variante 1.9 mit der Variante 1.2b zusammenzufassen, da die Kurvenfahrt der Variante 1.9 nur für den Fall vorgesehen war, dass eine geradlinige direkte unterirdische Rheinquerung trassierungstechnisch nicht möglich wäre. Da eine geradlinige Trassierung aber möglich ist, ist die Kurvenfahrt der Variante 1.9 nicht mehr erforderlich.

Dazu gibt es seitens des Plenums keine Einwände.

Zusammenfassung

Die Variante 3.1 wird einstimmig in der nächsten Bewertungsstufe mit aufgenommen und damit weiter im Fachgremium diskutiert. Die Varianten 1.8 und 1.9 werden mit Variante 1.1 bzw. 1.2b zusammengefasst. Für die nächste Bewertungsstufe werden für alle verbliebenen Varianten Grobkostenschätzungen erstellt. Diese werden auch in die Nutzwertanalyse (Bewertungsstufe II) einfließen.

Die Teilnehmenden geben in einer „Blitzlichtrunde“ positives Feedback zur Veranstaltung. Es gab viel Lob für das transparente Abschichtungsverfahren.

TOP 7 : Die Moderation gibt einen Ausblick auf den zweiten Termin der Werkstatt für Politik und Verwaltung am 21.05.2021.

Themen: Vorstellung Ergebnisse Bewertungsstufe I (optional) und Vorstellung Bewertungsmatrix für Bewertungsstufe II. Am Ende verabschiedet Herr Reeh die Teilnehmenden.

Die Teilnehmendenliste der ersten Werkstatt geht den Teilnehmer*innen hiermit zu.

U81/2. Bauabschnitt

Anlage

zum Protokoll der Werkstatt für Politik und Verwaltung vom

16.04.2021

Die Planungswerkstatt im Januar 2021 und die Werkstatt der Interessenvertretungen im März 2021 haben insgesamt 55 Trassenvorschläge mit sehr guten Ideen und zum Teil innovativem Charakter hervorgebracht. Sie wurden alle im Rahmen der Eignungsprüfung vollumfänglich betrachtet und dies unter Berücksichtigung aller Bewertungskriterien.

Aber leider sind viele Vorschläge nicht realisierbar. Dies wird im Folgenden exemplarisch an den Trassenvarianten, die über die Theodor-Heuss-Brücke oder durch die Wasserschutz-zonen geführt wurden, eingehend erläutert.

Theodor-Heuss-Brücke-Varianten bzw. Cluster 10

Aus folgenden Gründen wurden die Trassenvarianten über die Theodor-Heuss-Brücke (im Nachfolgenden auch kurz: THB) – dies sind die Varianten des Clusters 10 – im Rahmen der Eignungsprüfung als nicht geeignet bewertet:

Die vorhandene Konstruktion der Theodor-Heuss-Brücke ist, unabhängig von der derzeit laufenden Nachrechnung und dem Monitoring, für die zusätzlichen Lasten aus der Anordnung einer Stadtbahntrasse nicht ausreichend tragfähig. Das heißt, die Führung einer Stadtbahn über die vorhandene Brücke ist technisch nicht möglich. Siehe hierzu auch Hinweis auf Folie 77 der Präsentation zur Werkstatt der Politik und Verwaltung.

Aus technischen Gründen können Bögen in der Gleistrasse (Kurven) erst hinter dem Widerlager beginnen. Die maßgebende Linie des Widerlagers ist in der Folie 77 der Präsentation zur Werkstatt der Politik und Verwaltung als rote Linie dargestellt. Weiterhin sind verschiedene Radien in der Folie 77 dargestellt. Anhand des 300er (gelb) und des 100er (blau) Radius ist erkennbar, dass eine Anordnung von Anschlussradien zwischen Rotterdamer Straße und Theodor-Heuss-Brücke ohne Eingriffe in die Bebauung nicht möglich ist. Beim grün dargestellten 50er Radius sind starke Eingriffe in die bestehenden Grünanlagen erforderlich. Hinzu kommt, dass nur der 300er Radius einem stadtbahngerechten Ausbau entspricht.

Neben der Brückenkonstruktion wurden einige Varianten des Clusters 10 aufgrund von zusätzlichen, unlösbaren technischen Schwierigkeiten ausgeschlossen. Dazu zählen die Varianten entlang der Kaiserswerther Straße und über den Nordfriedhof. Auf diese Varianten und deren Konflikte wird im Nachfolgenden eingegangen.

Um einen Anschluss der Varianten aus der Kaiserswerther Straße an die bestehende oder an eine neue THB zu gewährleisten, muss im bestehenden Straßenraum der Kaiserswerther Straße eine entsprechende Brückenrampe angeordnet werden. Da der Straßenraum in diesem Bereich nur etwa 26 m breit ist und neben dem Motorisierten Individualverkehr (kurz: MIV) beidseitig Rad- und Fußverkehrsanlagen erforderlich sind, scheidet eine derartige Anbindung aus. Eine Brückenrampe kann im zur Verfügung stehenden Straßenraum keinesfalls untergebracht werden. Dies gilt unabhängig davon, ob die bestehende Gleistrasse in der Kaiserswerther Straße zukünftig ober- oder unterirdisch geführt wird.

Des Weiteren resultieren durch eine Brückenanbindung an die Kaiserswerther Straße oder Rotterdamer Straße erhebliche Eingriffe (Teilverlust) in die dort vorhandenen nach Landesnaturschutzgesetz geschützten Baum-Alleen (siehe auch Folie 83 der Präsentation). Die Beseitigung von Baum-Alleen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderungen führen können, sind verboten.

Die Varianten über den Nordfriedhof (siehe bspw. Folie 78, Variante 10.4b und 10.4d) sind problematisch, da zunächst eine Trasse parallel zur Danziger Straße und im Bereich der bestehenden Bebauung gefunden werden muss. Sollte dies möglich sein, wäre eine Trasse nur mit sehr großen Eingriffen in den Bestand des Nordfriedhofes denkbar. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der über 100-jährigen Geschichte auf dem Nordfriedhof die verschiedensten Auffassungen der Friedhofs- und Grabmalgestaltung ihren Ausdruck gefunden haben. Die grundlegende Idee des grünen Friedhofs, der heute in einem dicht besiedelten Stadtteil liegt, hat heute mehr denn je Bedeutung. Die im Bürgerdialog skizzierten Varianten tangieren dabei den Ehrenfriedhof des 2. Weltkrieges, zahlreiche Grabstellen sowie den Bereich der Friedhofskapelle. Eine Linienführung quer über den Nordfriedhof kommt somit nicht in Frage.

Aus den genannten Gründen werden die Varianten des Clusters 10 über die Theodor-Heuss-Brücke nicht weiter verfolgt.

Varianten, die durch die Wasserschutzzone verlaufen

Im Rahmen der Eignungsprüfung wurden zahlreiche Varianten ausgeschlossen, da sie die bestehenden Trinkwasserschutzgebiete „Am Staad“ und „Lörick“ tangieren bzw. queren. Die beiden Wasserschutzzonen sind auf der Folie 85 der Präsentation zur Werkstatt der

Politik und Verwaltung dargestellt. Dies bezieht sich auf ober- und unterirdische Varianten. Siehe hierzu auch Folie 88 der Präsentation.

Im Interesse der öffentlichen Wasserversorgung sind zum Schutz des Grund- und Trinkwassers für die beiden Wassergewinnungsanlagen Schutzgebiete festgesetzt, die sich wiederum in die Schutzzonen I, II und III untergliedern.

Der Fassungsbereich, die Zone I, dient dem Schutz der unmittelbaren Umgebung der Fassungsanlage vor jeglicher Verunreinigung. Er ist nur dem Betreiber der Gewinnungsanlage zugänglich. Die engere Schutzzone, die Zone II, unterliegt sehr weitgehenden Beschränkungen, um den Schutz des Grundwassers und damit des Trinkwassers zu gewährleisten.

Im Bereich der Zonen I und II sprechen die beiden Wasserschutzzonenverordnungen ein grundsätzliches Verbot für das „Bauen neuer Straßen und Wege“ aus, es sei denn, der gewählte Trassenabschnitt bestätigt sich im Rahmen der Gesamt-Abwägung als „alternativlos“.

Aus den genannten Gründen werden die Varianten, die durch die Zonen I und II der Trinkwasserschutzgebiete verlaufen, nicht weiter verfolgt.