

# Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke

## Dokumentation der Dialoge

### Inhalt

Dokumentation des Dialogforums für Bürgerinnen und Bürger.....	2
Dokumentation des Politikforums.....	7
Dokumentation des Online-Dialogs .....	11

## Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke

# Dokumentation des Dialogforums für Bürgerinnen und Bürger

**Rheinbad, Düsseldorf, 11. September 2024**

## Agenda der Veranstaltung

1. Begrüßung
2. Fachlicher Input zur Bedeutung und Zustand der Theodor-Heuss-Brücke – Beteiligungsprozess, bisherige Variantenbewertung, Bewertung der verbliebenen Varianten
3. Kurze Fragerunde
4. Offene Speaker Corners
5. Abschlussrunde

## 1. Dialogforum am 11. September 2024

Am 11. September 2024 waren Bürgerinnen und Bürger eingeladen, sich bei einem Dialogforum zur Theodor-Heuss-Brücke umfassend zu informieren. In den Jahren 2023 und 2024 wurden zahlreiche Untersuchungen zum Zustand des Brückenbauwerks sowie Untersuchungen zu möglichen Zukunftsvarianten durchgeführt. Diese wurden nun der Öffentlichkeit präsentiert.

Nach einer Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller eröffnete der Mobilitäts- und Umweltdezernent der Landeshauptstadt Düsseldorf, Jochen Kral, offiziell die Veranstaltung. Projektleiter René Eis vom Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau der Landeshauptstadt Düsseldorf leitete in den fachlichen Teil des Abends ein. Insgesamt nahmen etwa 110 Bürgerinnen und Bürger sowie Vertretende der Fachämter und Fachbüros teil.



Abbildung 1: Begrüßung durch die Moderatorin Katharina Schlünder

## 2. Fachlicher Input zur Bedeutung und Zustand der Theodor-Heuss-Brücke – Beteiligungsprozess, bisherige Variantenbewertung, Bewertung der verbliebenen Varianten

Der fachliche Input über den Zustand der Theodor-Heuss-Brücke wurde durch den Projektleiter René Eis vorgetragen. Es wurde erläutert, dass die Brücke aufgrund des stetig zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs sowie der immer höheren Fahrzeuggewichte inzwischen ermüdet sei. Die maximale Restlebensdauer von 20 bis 30 Jahren kann nur erreicht werden, wenn die festgestellten Schäden beseitigt und die notwendigen Ertüchtigungen durchgeführt werden – eine Garantie dafür konnte von den Fachplanerinnen und -planern jedoch nicht gegeben werden.

Beim gesamten Vorhaben müssten zudem der Landschafts- und der Denkmalschutz berücksichtigt werden. Aus den untersuchten Zukunftsvarianten kristallisierten sich vier grobe Zukunftslösungen heraus, die aus fachlicher Sicht umsetzbar wären:

- Var. 0     Neubau einteilige Brücke ohne ÖPNV - „Anlehnung“
- Var. I     Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV – „Neubau“
- Var. IV    Neubau Tunnel und Erhalt THB als Geh-/Radwegbrücke – „Denkmal“
- Var. V     Neubau Tunnel (Schwerlastverkehr, Umbau ÖPNV) und Neubau Brücke (motorisierter Individualverkehr + Geh-/Radweg) – „Zeitspiel“



Abbildung 2: Fachlicher Input von René Eis

### 3. Kurze Fragerunde

Im Nachgang zum fachlichen Input bekamen die Teilnehmenden die Möglichkeit, konkrete Verständnisfragen zu stellen. Hier zeichnete sich bereits ab, dass es bei den verschiedenen Varianten zu individuellen Betroffenheiten bei den Teilnehmenden kommt. Es wurde deutlich, dass die Themen Lärmschutz und Verkehrsführung große Rollen spielen. Für einen detaillierten und vertiefenden Austausch zwischen Teilnehmenden und Fachexpertinnen und -experten standen die Speaker Corners zu verschiedenen Themenschwerpunkten zur Verfügung.

### 4. Speaker Corners

In vier Speaker Corners tauschten sich die Teilnehmenden über folgende Themen aus:

- o Qualität der Verkehrslage
- o Städtebau und Denkmalschutz
- o Umweltbelange und Schallschutz
- o Eingriffe in Grundstücke, Wirtschaftlichkeit und Risiken.

Die Teilnehmenden kamen mit Vertreterinnen und Vertretern der Landeshauptstadt und Fachleuten zusammen und hatten Gelegenheit, sich zu Fragen und Hinweisen auszutauschen. Zu den Variante I und IV bekam die Stadtverwaltung ein überwiegend positives Feedback. Die Variante V hingegen bekam wenig Zuspruch. Die Stimmen für und gegen einen ÖPNV-Ausbau hielten sich im Gleichgewicht.

Die größten Sorgen äußerten die Teilnehmenden bei den folgenden Themen:

- Lärmschutz bzw. drohende Lärmbelastung durch Bahnschienen auf der Brücke und während der Baumaßnahmen
  - Hier wünschen sich Anwohnende gute und innovative Lösungen zur Lärmreduzierung.
- Umwelt- und Naturschutz (zu hohe Feinstaub-/Abgasbelastung durch Verkehr und beim Bau; Wie wirkt sich ein Tunnelbau auf den Rhein aus?)
- Hohe Kosten (z.B. für Instandhaltung, wenn die Brücke erhalten bleibt oder für den Neubau)
- Das Stadtbild und auch Stadtimage sollten bei der Planung nicht außer Acht gelassen werden (Denkmalschutz der Brücke hat einen hohen Stellenwert)
- Wird sich überhaupt etwas ändern oder wird die Infrastruktur für Radverkehr und Fußgängerinnen und Fußgängern genauso schlecht bleiben?

Fragen und Ideen, die häufig aufkamen:

- Der Platz auf der Brücke sollte ausschließlich für Fußgängerinnen und Fußgänger, den Radverkehr und eine Begrünung der Fläche genutzt werden (Autos/LKW/ÖPNV von der Brücke nehmen)
- Es fehlen an vielen Stellen ausführliche Erklärungen zu der Umsetzung des Projekts: Wie wird der Bau vonstattengehen? Wie kann man sich die neue Brücke/den Tunnel am Ende vorstellen, auch in Bezug auf die Zufahrten und Rampen? Wie integriert sich ein Neubau in das Stadtbild?
- Wieso kann ein Tunnel nicht einfach an anderer Stelle gebaut werden?
- Gibt es eine Möglichkeit den ÖPNV in einen Tunnel zu verlegen?





Abbildung 3: Speaker Corners

## Fazit und Empfehlung

Ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger äußerte starke Bedenken und Sorgen zu einzelnen Aspekten der Empfehlungen möglicher Zukunftsvarianten. Die individuelle Betroffenheit war bei vielen Teilnehmenden hoch. Gleichzeitig ist der sehr lange Planungshorizont für die Bürgerinnen und Bürger schwer einschätzbar und nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass zu so einem frühen Stadium der Planung viele Parameter noch nicht feststehen und den Teilnehmenden auf spezifische Fragen keine Antworten gegeben werden konnten. Gleichzeitig stehen viele Entscheidungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht fest, die noch beeinflusst werden könnten.

Aufgrund des hohen öffentlichen Interesses und der Betroffenheit der Anwohnenden sollten die Dialogformate in Zukunft unbedingt beibehalten werden. Sie tragen maßgeblich dazu bei, dass Missverständnisse aufgeklärt und wichtige Herausforderungen für den Planungsprozess frühzeitig mitgedacht werden können.

## Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke

# Dokumentation des Politikforums

Rheinblick Düsseldorf, 18. September 2024

### Agenda der Veranstaltung

1. Ausstellung
2. Begrüßung
3. Fachlicher Input zur Bedeutung und Zustand der Theodor-Heuss-Brücke – Beteiligungsprozess, bisherige Variantenbewertung, Bewertung der verbliebenen Varianten
4. Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
5. Offener Ausklang

## 1. Ausstellung

Bevor das Forum offiziell startete, bekamen die politischen Vertreterinnen und Vertreter vorab die Möglichkeit, sich im Rahmen einer Ausstellung über die Theodor-Heuss-Brücke zu informieren. An verschiedenen Stationen waren allgemeine Informationen zu dem Zustand sowie mögliche zukünftige Strategien für die Brücke nachlesbar.



Abbildung 1: Ausstellung über den Zustand und zu den Varianten der Theodor-Heuss-Brücke

## 2. Begrüßung

Moderatorin Katharina Schlünder von Zebralog begrüßte die rund 25 Teilnehmenden zum Politikforum „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“. Anschließend eröffnete der Mobilitäts- und Umweltdezernent der Landeshauptstadt Düsseldorf, Jochen Kral, offiziell die Veranstaltung und Projektleiter René Eis vom Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau der Landeshauptstadt Düsseldorf leitete in den fachlichen Teil des Abends über.

## 3. Fachlicher Input zur Bedeutung und Zustand der Theodor-Heuss-Brücke – Beteiligungsprozess, bisherige Variantenbewertung, Bewertung der verbliebenen Varianten

Im Rahmen des Fachvortrags über die Untersuchungen der letzten Monate informierte René Eis die politischen Vertreterinnen und Vertreter umfassend über den aktuellen Stand der Untersuchungen. Außerdem äußerte sich die Stadtverwaltung zu ihren Empfehlungen aus fachlicher Sicht.



Abbildung 2: Fachlicher Input von Projektleiter René Eis

## 4. Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“

Im Anschluss leitete die Moderatorin in eine Podiumsdiskussion mit dem Projektleiter des Amtes für Brücken-, Tunnel und Stadtbahnbau, René Eis, Mobilitätsdezernent Jochen Kral, dem Projektleiter der Planung und Tragwerksplanung Vorlandbrücken vom Planungsbüro INGE Schübler-Plan und Hegger + Partner, Peter Sprinke, und dem Lärmschutzgutachter vom FCP IBU, Udo Lenz, ein.





Abbildung 3: Podiumsdiskussion mit Fachexpertinnen und Fachexperten

Folgende Fragen wurden unter anderem mit und im Podium sowie mit weiteren Fachakteuren im Publikum diskutiert und beantwortet:

**Fragen zu Variante 0:**

- /

**Fragen zu Variante I**

- Wie viele Fahspuren gibt es?
- Wie breit ist die jetzige Brücke im Verhältnis zu den Neuplanungen?
- Wie lange dauert die Bauphase?
- Wie sind die Zugänge für den Rad- & Fußverkehr?

**Fragen zu Variante IV:**

- Ist es richtig, dass sich keine größeren Menschenmengen auf der Fuß-/Rad-Brücke aufhalten können?
- Wie würden die Haltestellen für den ÖPNV aussehen beim Bau eines Tunnels?
- Wieso sind die CO<sub>2</sub>-Ausstöße beim Tunnelbau höher?

### **Fragen zu Variante V:**

- Ist das vertretbar, während in Dresden eine Brücke eingestürzt ist?
- Im Fall von weiteren Ablastungen, was ist das Szenario für den ÖPNV?

### **Allgemeine Fragen:**

- Wie sieht es mit dem Thema Denkmalschutz aus?
- Woraus ergibt sich der Verkehrslärm?
- Wie werden die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (LKW, Straßenbahn, PKW, ...) in Bezug auf den Lärm wahrgenommen?
- Wie wird die Gestaltung der Lärmschutzwände aussehen? Wie kann da die Politik mitentscheiden?
- Wurden die Verkehrszahlen vom Seestern berücksichtigt?
- Wie geht es konkret weiter? Was brauchen Sie im Nachgang von der Politik?

### **Hinweise:**

- In einem parallelen Prozess wird die Querung der U81 geplant. Können oder werden diese beiden Projekte in einem Kontext gedacht?

# Dokumentation des Online-Dialogs

## Ablauf des Online-Dialogs

Im Vorfeld hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, vom 26. August bis zum 20. September 2024 im Rahmen eines Online-Dialogs Fragen zu den vier Varianten zu stellen und sich zu äußern. Insgesamt sind 140 Mitteilungen eingegangen. Die vorliegende Umfrage und die eingereichten Kommentare sind nicht repräsentativ, sondern bilden einen Trend ab.

## Ergebnisse des Online-Dialogs

### Variante 0:

Zu der Variante 0 gab es 33 Mitteilungen. Insbesondere zu dem fehlenden ÖPNV äußerten sich mehrere Teilnehmende. In Bezug auf die Optik und die Bewahrung des Stadtbilds ist diese Variante für einige Personen der Favorit.

### Fragen zu Variante 0:

- Es wurde die Frage gestellt, ob die Variante später auf ÖPNV umgestellt werden kann, indem Fahrspuren genutzt werden.
- Auch die Dauer des Baus und die damit verbundenen Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner wurden hinterfragt.
- Zudem wurde die Frage aufgeworfen, welche Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner vorgesehen sind.

### Anmerkungen zu Variante 0:

- Einige finden diese Variante ästhetisch ansprechend, weil sie den Stil der bestehenden Brücke bewahrt.
- Die Variante wird aufgrund ihres fehlenden ÖPNVs von einigen Teilnehmenden kritisiert, weil sie keine Fortschritte in der Verkehrswende ermöglicht.
- Es wird bemängelt, dass diese Variante zwar kurzfristig günstiger sein mag, aber langfristig nicht zukunftsfähig ist, da zukunftsfähige Verkehrslösungen fehlen.

### **Variante I:**

Zu der Variante I gibt es insgesamt viel Zuspruch. Mehrere Teilnehmende meldeten zurück, dass diese Variante die favorisierte ist. Anwohnende äußerten Sorgen. Insgesamt sind für diese Variante 44 Mitteilungen eingegangen.

### **Fragen zu Variante I:**

Mehrfach werden Fragen zu den Gesamtkosten des Projekts, der Dauer des Baus und zur Lebensdauer der neuen Brücke gestellt.

- Es wird gefragt, ob ein Gesamtkonzept für den Straßen- und ÖPNV-Verkehr, Busverkehr vorliegt.
- Zudem erkundigen sich einige Personen, ob diese Variante mit dem Denkmalschutz vereinbar ist.

### **Anmerkungen zu Variante I:**

Viele Anmerkungen beziehen sich auf die optische Wirkung der neuen Brücke. Besonders die Integration in die *Düsseldorfer Brückenfamilie* und die Auswirkungen auf die Denkmäler sowie das Stadtbild werden kritisch betrachtet. Anwohner äußern Sorgen über die Lärmbelastung und Emissionen, besonders durch einen erhöhten Verkehr. Es gibt Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen. Es wird die Sorge geäußert, dass viele Bäume weichen müssen.

### **Variante IV:**

Zu dieser Variante gibt es 33 Mitteilungen. Die Erhaltung der bestehenden Brücke als Denkmal und ihre Nutzung als Fuß- und Radweg wird begrüßt, während Tunnelbauten aufgrund ihrer hohen Kosten und negativen Umweltbilanz kritisch betrachtet werden.

### **Fragen zu Variante IV:**

- Die Teilnehmenden fragten, welche konkreten Auswirkungen der Tunnelbau auf private Grundstücke hat.
- Weiterhin wurde nach den Instandhaltungskosten für diese Variante gefragt.

### **Anmerkungen zu Variante IV:**

- Viele befürworten den Erhalt der alten Brücke als Denkmal, um die städtebauliche Optik zu bewahren.
- Tunnelbauten werden aufgrund der hohen Kosten und der negativen Umweltbilanz kritisch gesehen.
- Positiv wird bewertet, dass diese Variante den Lärm für die Anwohnenden reduziert.
- Außerdem betrachten einige den Tunnelbau als fortschrittlich.

### **Variante V:**

Zu der Variante V gab es 30 Mitteilungen. Bei dieser Variante trat vermehrt Kritik zu den Kosten und der langen Bauzeit auf.

### **Fragen zu Variante V:**

- Es wurde die Frage gestellt, ob die ÖPNV-Nutzung durch diese Variante auf unbestimmte Zeit (2054 plus Umbauzeit) verschoben wird.
- Es wurde gefragt, wo genau der Tunnel verlaufen soll und ob es bereits Baugrunduntersuchungen gab.
- Weitere Fragen betreffen die Lärmschutzmaßnahmen für Anwohnende und ob bereits alternative Finanzierungsmodelle geprüft wurden.

### **Anmerkungen zu Variante V:**

- Diese Variante wird von einigen als teure und ineffiziente Lösung gesehen, die das Problem nur aufschiebt, anstatt es nachhaltig zu lösen.
- Andere befürworteten eine Tunnellösung zur Reduktion von Lärm und Schwerverkehr.

## **Fazit**

Der Online-Dialog wurde gut von den Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen. Während bei dem Dialogforum einige wenige Themen stark dominierten, konnte durch den Online-Dialog ein breiteres Meinungsspektrum angehört werden. Insgesamt kann man festhalten, dass das Format auch künftig ein guter Kanal ist, um die Bevölkerung zu informieren und um Sorgen und Fragen frühzeitig zu identifizieren.