

A close-up photograph of a person's right hand holding a blue and silver ballpoint pen, poised to write on a white notepad. The notepad is held in place by a silver clip on the left side. The background is blurred, showing a person's arm in a light blue shirt.

**Herzlich Willkommen zur
1. Werkstatt der Politik und Verwaltung
U81 / 2. Bauabschnitt**



Moderation

Dr. André Schaffrin

ifok GmbH

Ablauf der Werkstatt Politik und Verwaltung

12:00 Uhr	Begrüßung und technische Hinweise
	TOP 1 – 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 Interessensvertretung
	<i>Pause</i>
13:25 Uhr	TOP 4 – Bewertungssystematik

Ablauf der Werkstatt Politik und Verwaltung

- | | |
|-----------|---|
| 13:55 Uhr | TOP 5 – Ergebnisse der Eignungsprüfung |
| | <i>Pause</i> |
| 16:15 Uhr | TOP 6 – Diskussion der Ergebnisse |
| 17:30 Uhr | TOP 7 – Ausblick 2. Termin und Verabschiedung |

Grußwort

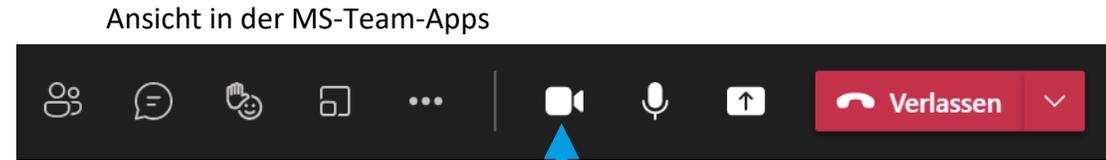
Cornelia Zuschke

Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf

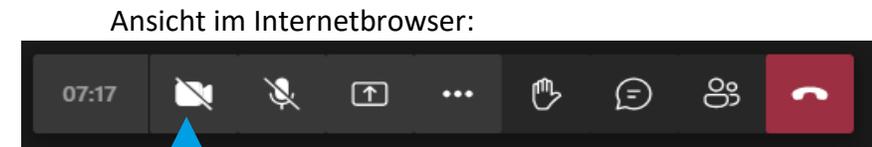
Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und
Grundstückswesen

Wer ist heute hier?

- Bitte schalten Sie alle Ihre Kamera aus.
- Bitte schalten nun alle Teilnehmenden aus den folgenden Bereichen ihre Kamera ein:
 1. Bezirksbürgermeister*innen Bezirksvertretungen 1, 4 und 5
 2. Vertretungen der Ratsfraktionen Stadt Düsseldorf
 3. Vertretungen Stadt Meerbusch
 4. Vertretungen Stadt Neuss
 5. Vertretungen Stadt Krefeld
 6. Botschafter*innen
 7. Projektteam U81/2.BA Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf
 8. Fachgremium der Expertinnen und Experten



Kamera an/aus



Kamera an/aus

TOP 1

Vereinbarung zur Zusammenarbeit

TOP 1 Vereinbarung zur Zusammenarbeit

Ziel der Werkstätten der Politik und Verwaltung

- Frühzeitig Einblicke in den Stand des Planungsprozesses geben
- Ergebnisse der Variantenprüfung transparent diskutieren
- Sichtweisen aus der Landeshauptstadt sowie den regionalen Nachbarstädten in die Planung einbeziehen

Mandat der Werkstätten der Politik und Verwaltung

- Werkstätten der Politik und Verwaltung haben ein **beratendes Mandat**
- Sie unterstützen maßgeblich den Planungsprozess der Verwaltung und bereiten fachlich die politische Entscheidungsfindung im Rat der Landeshauptstadt vor
- Es obliegt dem Amt für Verkehrsmanagement, in einem geregelten, fachlichen Verfahren dem Rat der Stadt eine Beschlussvorlage zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen

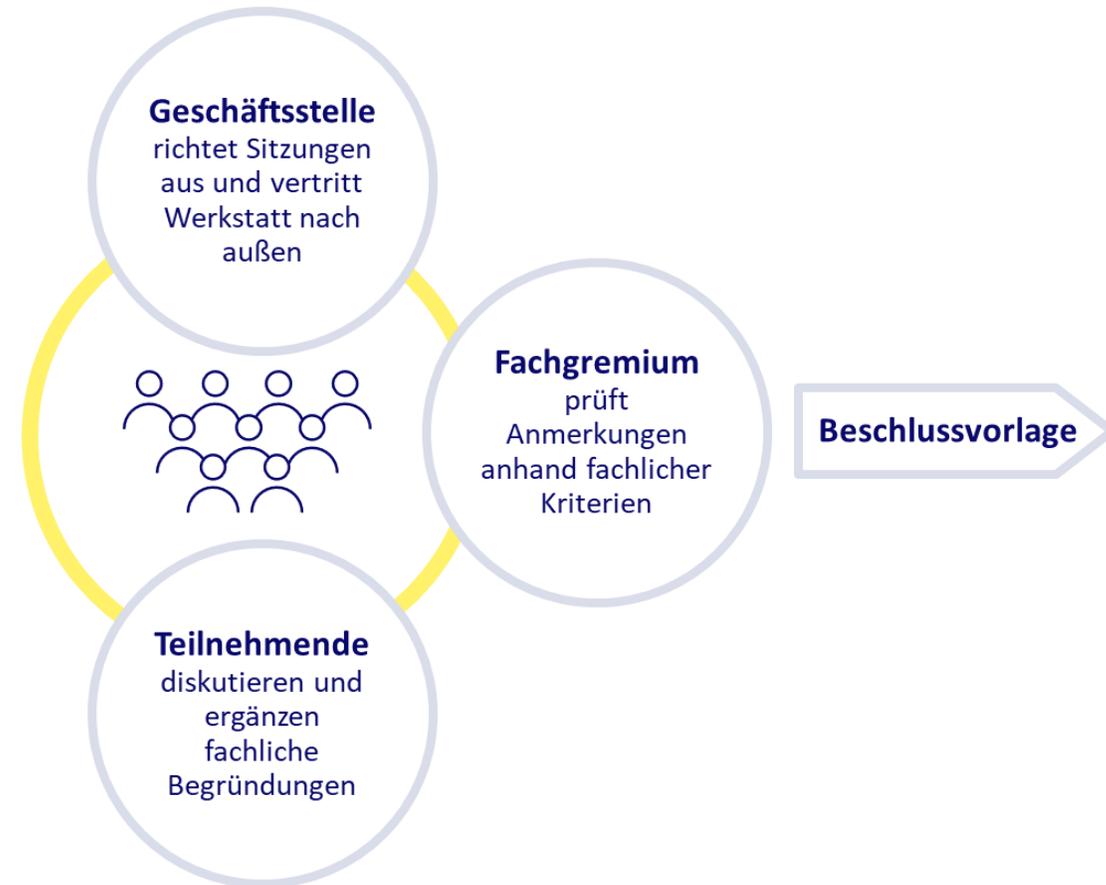
TOP 1 Vereinbarung zur Zusammenarbeit

Zweck der Vereinbarung zur Zusammenarbeit

regelt den arbeitstechnischen Ablauf und die Kommunikation in den Werkstätten der Politik und Verwaltung



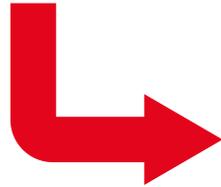
Zusammensetzung und Rollenverteilung



TOP 1 Aufbau Termine Werkstatt der Politik und Verwaltung

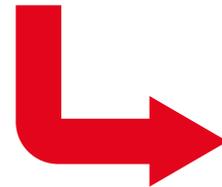
1. Termin (16.04.2021)

Einführung und **Vorstellung Ablauf/
Ergebnisse Planungswerkstatt**
Vorstellung Bewertungsmethodik und
Ergebnisse der Eignungsprüfung



2. Termin (21.05.2021)

Vorstellung Ergebnisse Bewertungsstufe I
(optional) und Vorstellung Bewertungsmatrix
für Bewertungsstufe II



3. Termin (25.06.2021)

Vorstellung Ergebnisse Bewertungsstufe II

TOP 2

Verfahren Bürgerdialog und Stand der Planung

Begrüßung und Einführung

Birgit Muéll

Projektleitung U81 / 2. Bauabschnitt

Amt für Verkehrsmanagement

TOP 2 Einführungsvortrag Landeshauptstadt Düsseldorf

- 1 U81 im Überblick
 - 2 Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt mit Drohnenvideo
 - 3 Grundsätzlicher Planungsprozess
 - 4 Beteiligungskonzept
- Rückfragen und Diskussion

1

U81 im Überblick

Konkrete Nutzen der U81

eine schnelle Anbindung der linksrheinischen Düsseldorfer Stadtteile und der Städte Krefeld, Meerbusch und Neuss an die rechtsrheinischen Bereiche Messe, Bürostandort Airport-City/Flughafen und DB-Bahnhof Düsseldorf Flughafen



Nahverkehr

Mehr Kapazität und Qualität. Wichtige Nachbarstädte wie Krefeld, Meerbusch und Neuss werden noch besser angebunden.



Pendler und Pendlerinnen

Eine schnelle und direkte Verbindung. Der bequeme Weg zur Arbeit geht nur über ein attraktives ÖPNV-Angebot.



Klimaschutz

Weniger CO₂-Emissionen. Nur mit einem leistungsfähigen ÖPNV können wir die gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele einhalten.



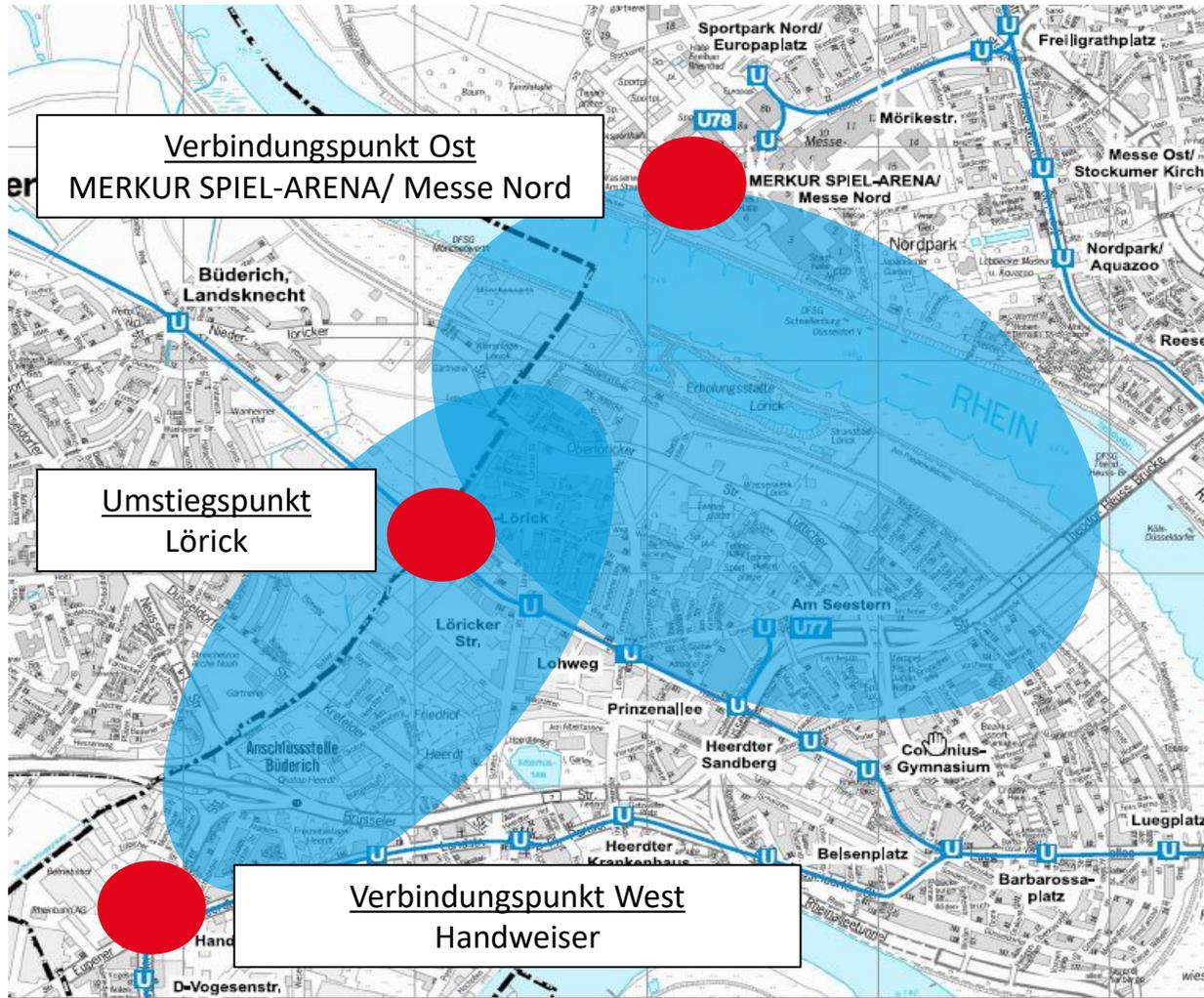
Lebensqualität

Weniger Luftverschmutzung. Umweltgerechte Mobilität ist ein wesentlicher Baustein zur Einhaltung der Luftreinhaltepläne.

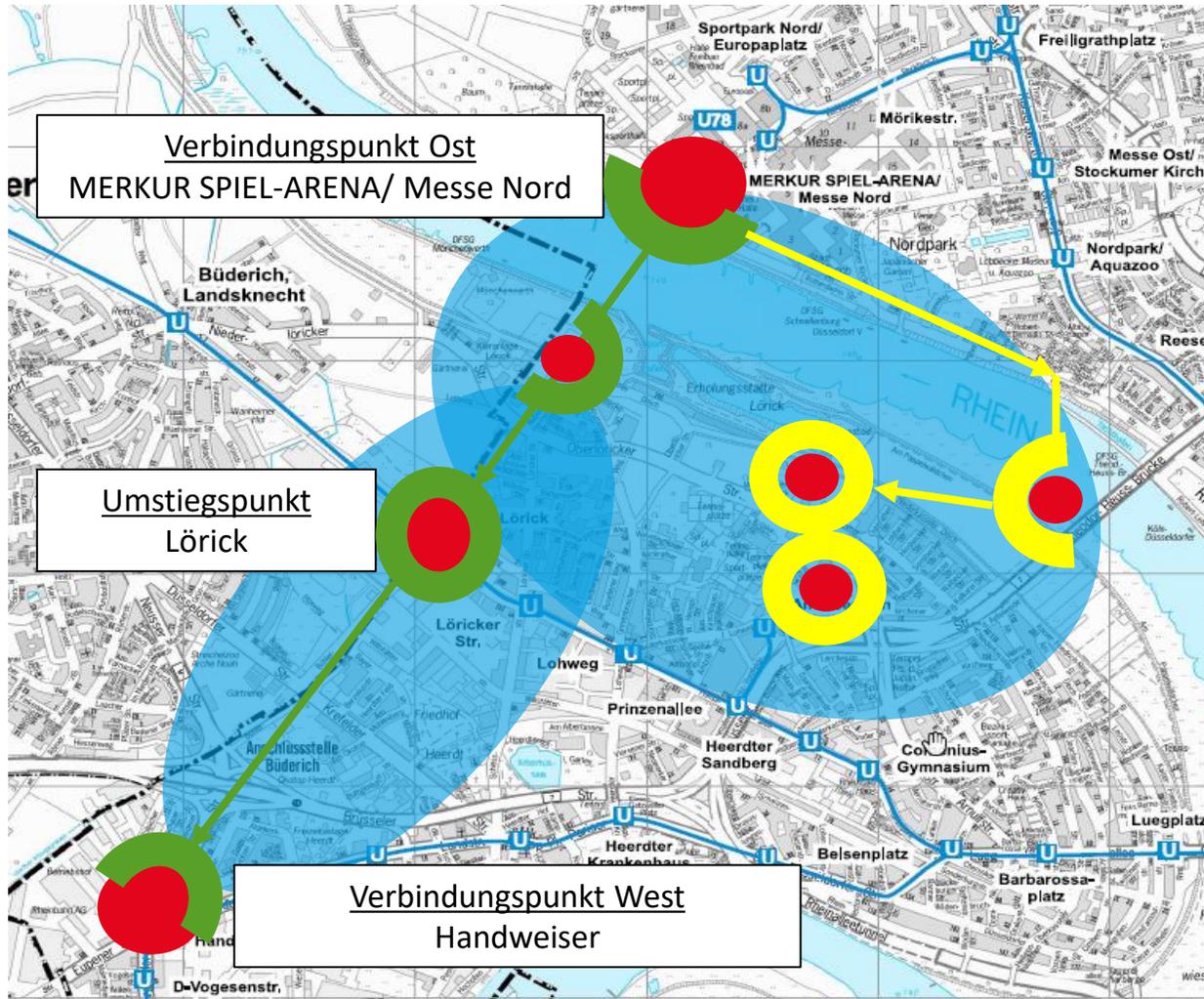
1 U81 im Überblick

“Nie war das deutlicher spürbar als in Zeiten des Stillstands, als plötzlich der Himmel frei von Kondensstreifen, die Luft sauberer von Abgasen denn je war und der Lärm der Stadt auf ein Minimum reduziert. Das Corona-Virus führte uns vor Augen, wie stark die Lebensqualität der Städte mit ihrer Mobilität verbunden ist [...]” [Zukunftsinstitut](#)

2 Planungsraum U81/2. Bauabschnitt



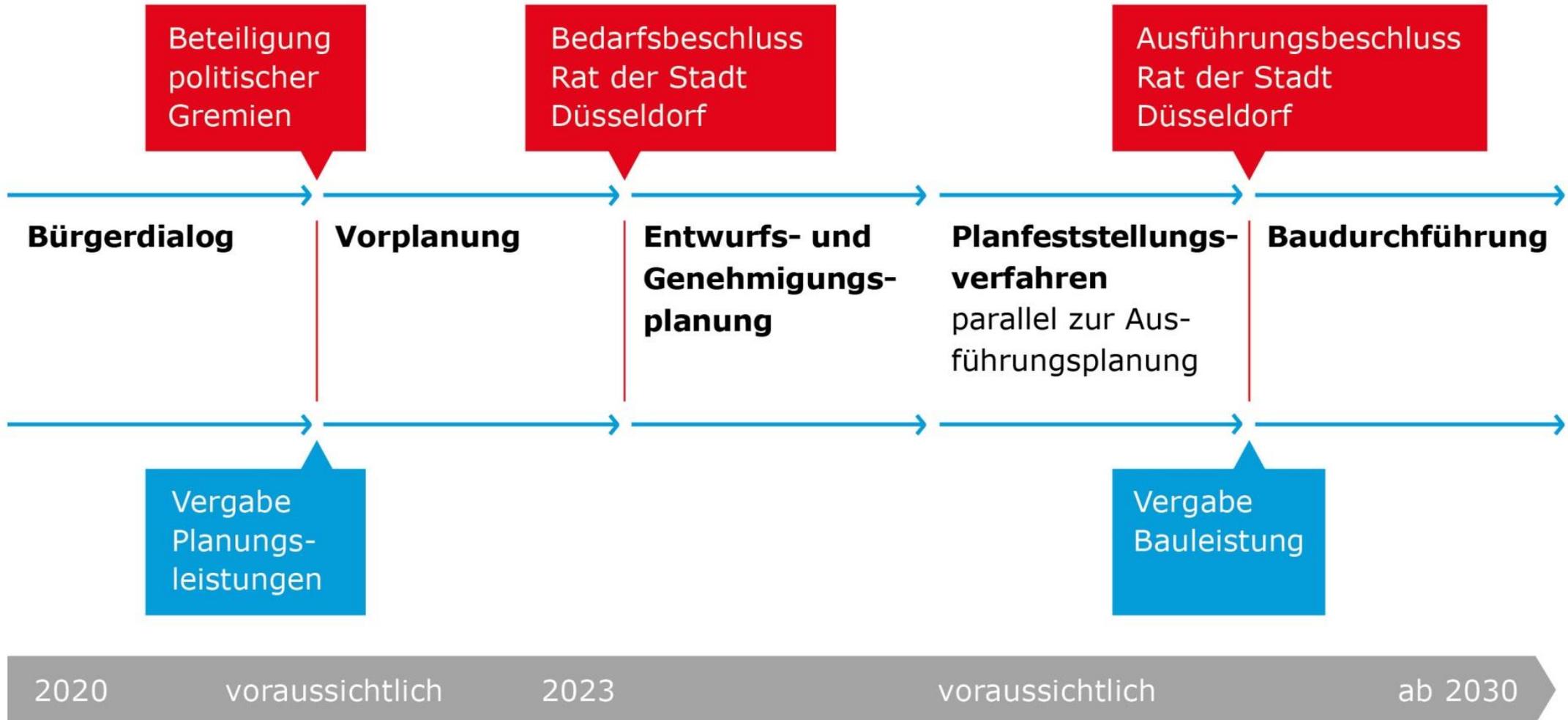
2 Planungsraum U81/2. Bauabschnitt



Drohnenflug 1 & 2



3 Planungsprozess



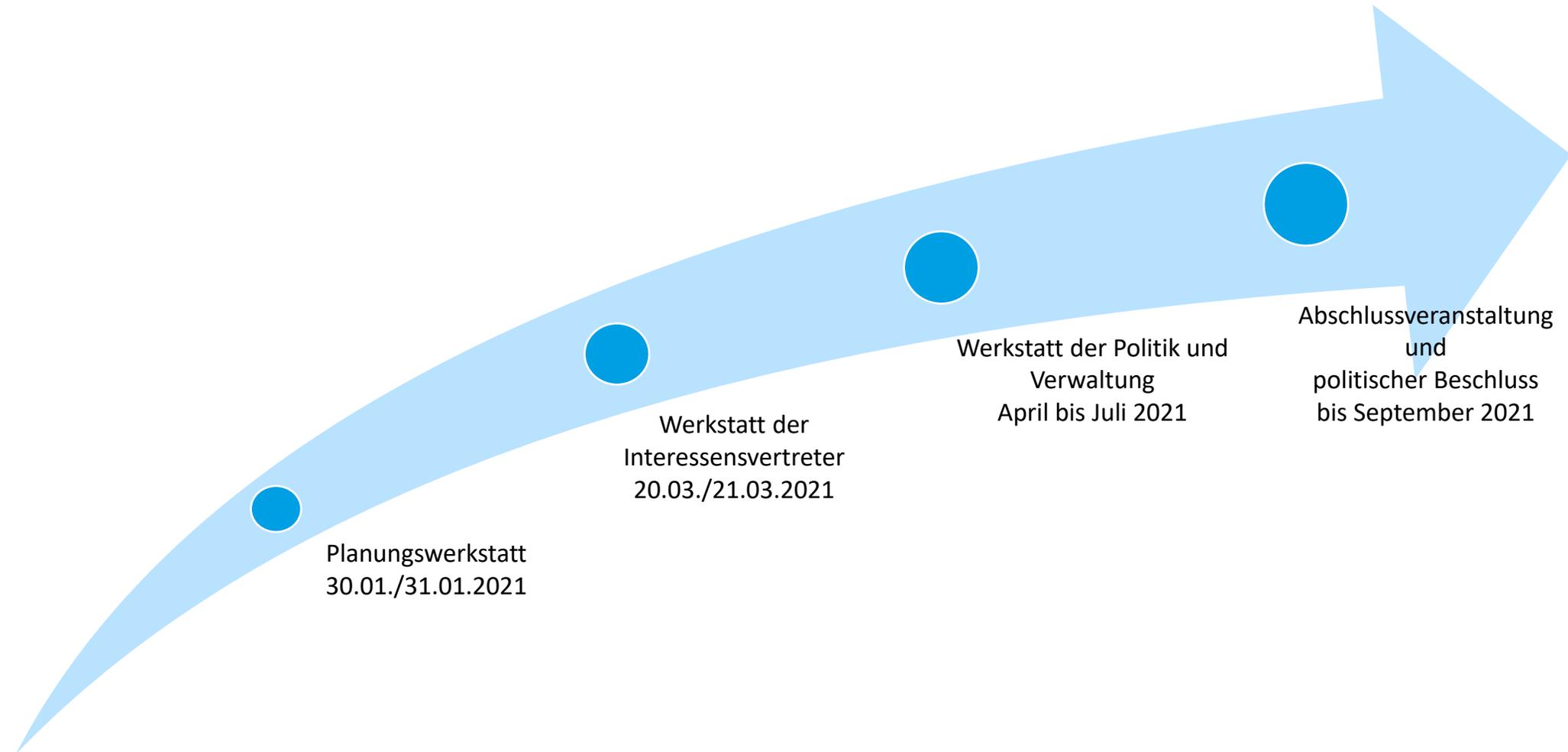
4

Beteiligungskonzept



4 Beteiligungsprozess

Zeitlicher Ablauf

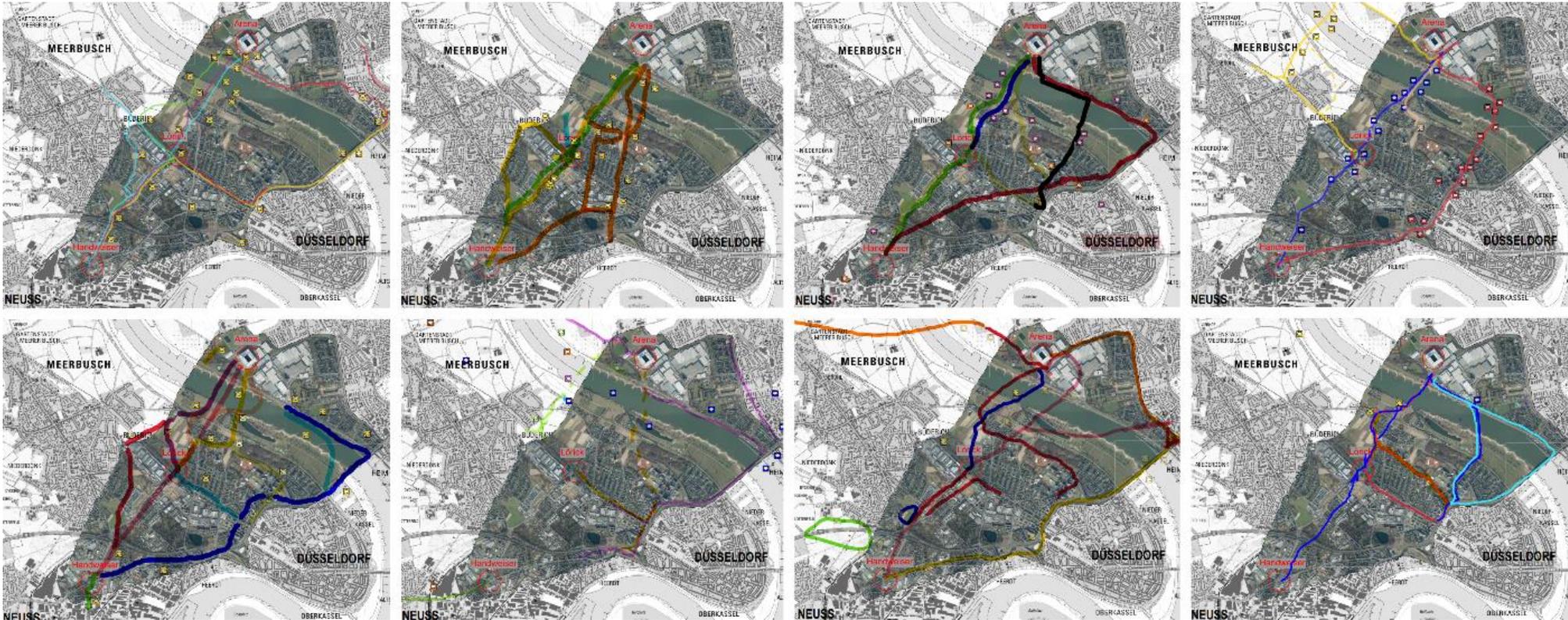


TOP 3

Ergebnisse und Berichte aus der Planungswerkstatt und Werkstatt der Interessensvertretung

TOP 3 Planungswerkstatt der Bürgerinnen und Bürger

Die 52 erarbeiteten Trassenvarianten der Planungswerkstatt



TOP 3 Werkstatt der Interessensvertretung

Viele Anmerkungen zu den Variantenvorschlägen und 3 weitere Trassenvarianten

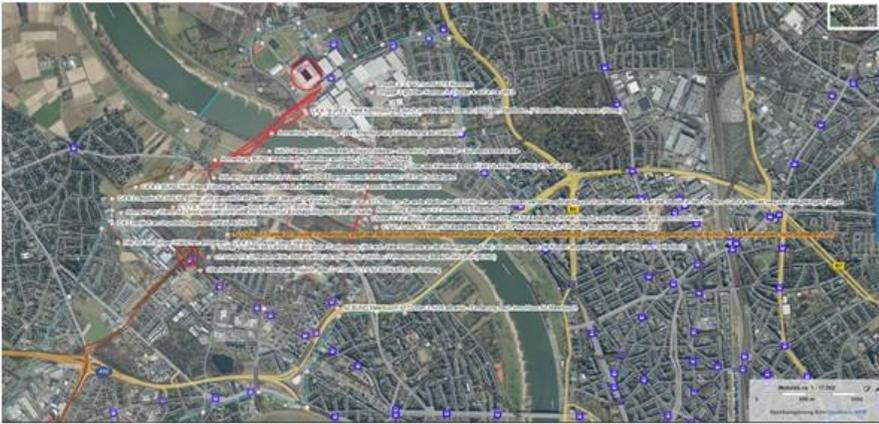
Gruppe 1



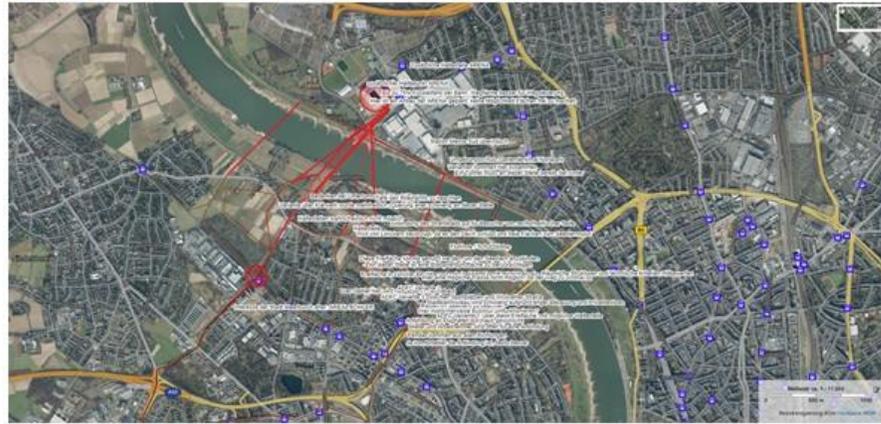
Gruppe 2



Gruppe 3



Gruppe 4



→ Insgesamt 55
Varianten für den
Verlauf der U81 im
2. Bauabschnitt

TOP 4

Bewertungssystematik

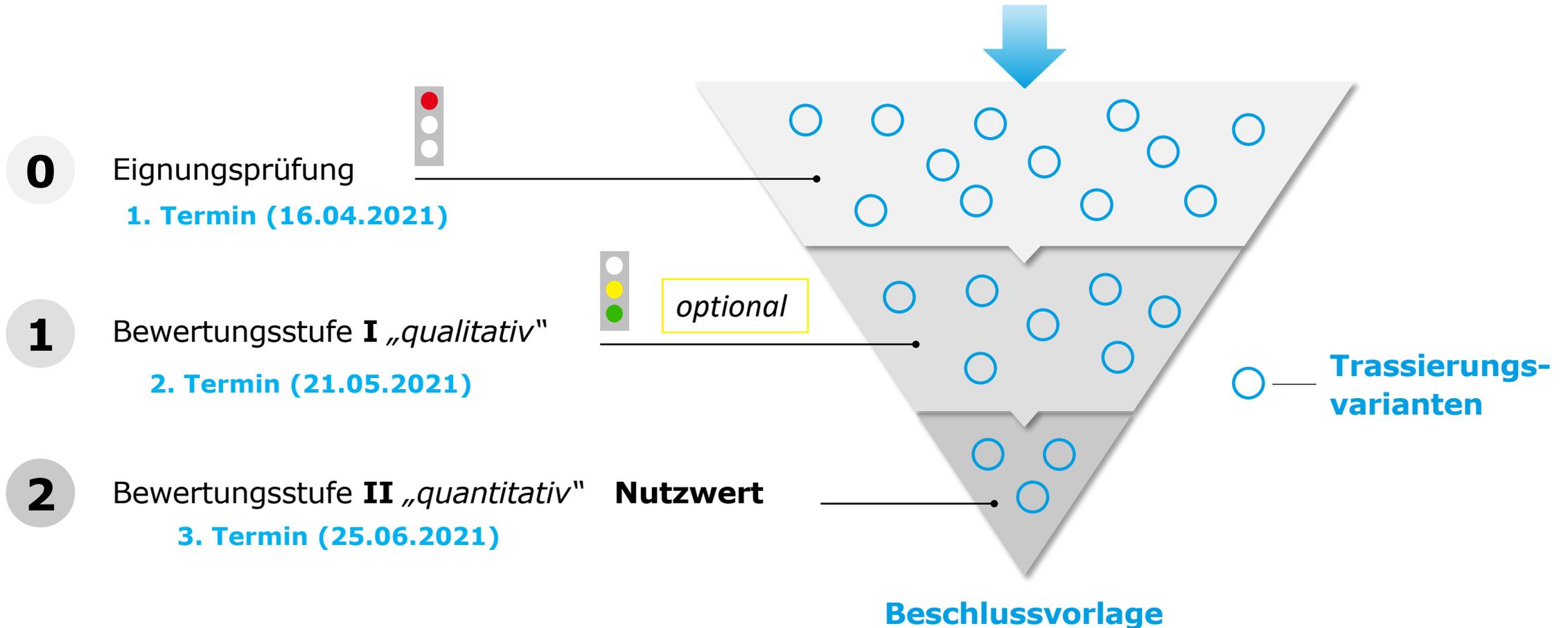
Axel Müller

Projekt U81 / 2. Bauabschnitt

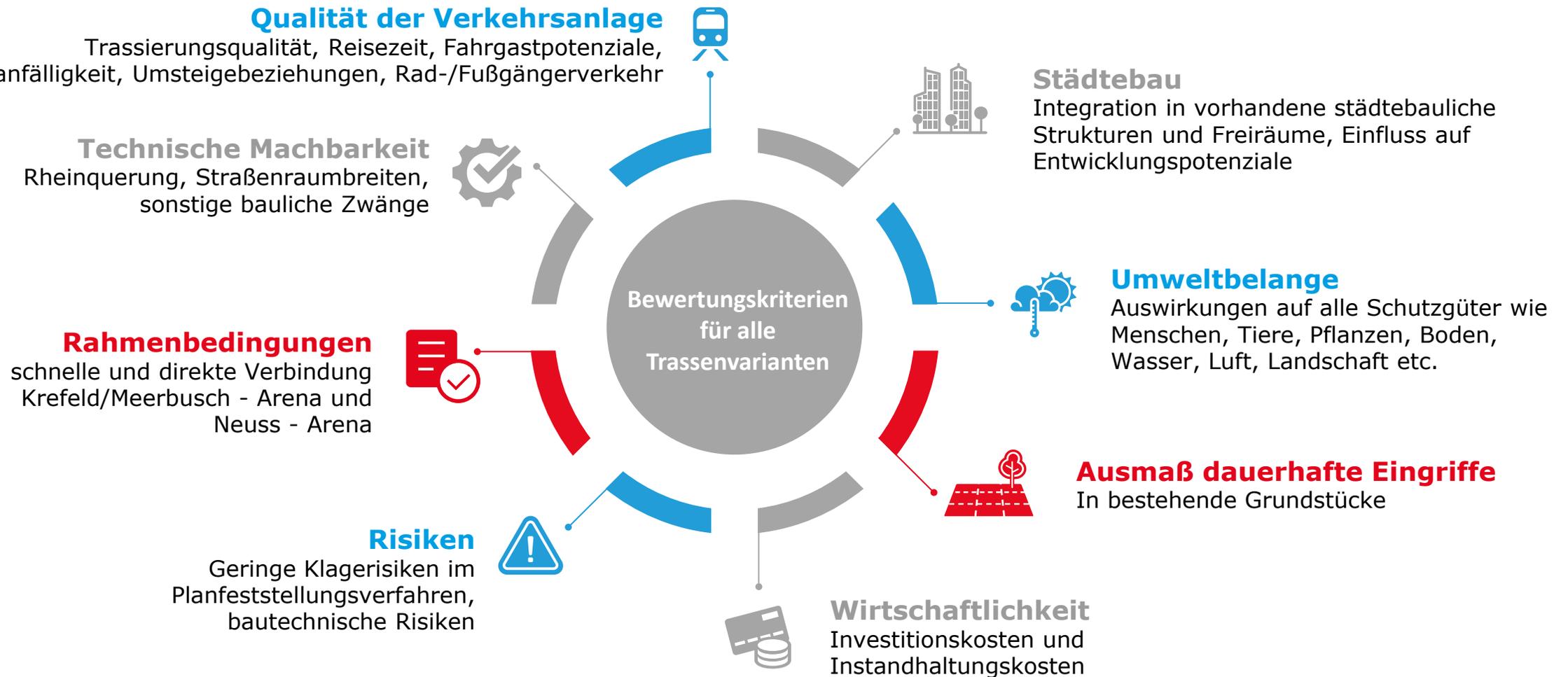
Weisemüller PartG für das Amt für
Verkehrsmanagement

TOP 4 Bewertungssystematik

Bewertungsprozess (der aktuellen Gegebenheiten im Planungsraum)



TOP 4 Bewertungskriterien



TOP 4

Eignungsprüfung



Berücksichtigung und Würdigung innovativer Trassierungsideen

Landeshaupstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

Cluster 1 - ARENA - Lörick - Handwer

Bewertungskriterien			Bewertung													
			✓		✓		✓		✗		✗		✗		✗	
Hauptkriterien	Unterkriterien	Bearbeiter	Variante 1.1		Variante 1.2a		Variante 1.2b		Variante 1.3		Variante 1.4		Variante 1.5a		Variante 1.5b	
			Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung
Einkeltung definierter Projektrealisierungsbedingungen	Erfüllt die Variante die mit der UStI vorhandenen Planungsziele der Landeshaupstadt Düsseldorf?	6677, 6674.2, RB							✗	*Verbindung Arena - Neuz *Verbindung Arena - Krefeld nur mit Bauwerk unterirdischen Abstieg und einer Rampe in Lörick möglich.	✗	*Verbindung Arena - Neuz *Verbindung Arena - Krefeld nur mit Bauwerk unterirdischen Abstieg und einer Rampe in Lörick möglich.	✗	*Verbindung Arena - Neuz *Verbindung Arena - Krefeld *Fahrrichtungsqualitätskriterien erforderlich oder Einbindung in Netz nur über UStI möglich.	✗	*Verbindung Arena - Neuz *Verbindung Arena - Krefeld *Fahrrichtungsqualitätskriterien erforderlich oder Einbindung in Netz nur über UStI möglich.
Technische Machbarkeit und Zuverlässigkeit	Ist die Variante unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke vorwiegend technisch machbar?	LI/2PP						✗	-Rampenbauwerk in der Biblarstraße unter Berücksichtigung der Notizen nicht möglich -Rampenbauwerk erst hinter Willstätterstraße				✗	-Brückenbauwerk über oder zwischen Bartendebbauung Marzquände nicht machbar -Brückenbauwerk über Jachthafen und Alt-Lörick nicht machbar -schließende Querung der Rheine -Flecken zur Verbindung der Oberlöricker Straße und der Biedericher Straße zu gering	✗	-Brückenbauwerk über oder zwischen Bartendebbauung Marzquände nicht machbar -Brückenbauwerk über Jachthafen und Alt-Lörick nicht machbar -schließende Querung der Rheine -Flecken zur Verbindung der Oberlöricker Straße und der Biedericher Straße zu gering -Straßenrumbreiten ermöglichen zum Teil nur straßenbündige Führung
Qualität der Verkehrsplanung	Ist die Trassierungsqualität grundsätzlich akzeptabel?	LI, RB														
	Kann bei der Variante im Regelfall von einem überaus und ungetürten Verkehrsfluss für ÖPNV und IV ausgegangen werden?	LI, RB, 6676													✗	-4 große, plangleiche Knotenpunkte -straßenbündiger Bahnkörper -Bahndarungen für alle Verkehrsträger
Städtebauliche Qualität	Ist die Integration der Variante in vorhandenen städtebauliche Strukturen und Freiräume grundsätzlich akzeptabel?	6674.2, ggf. 6676, 6674.1, 66											✗	Nein, Die Variante zieht ein Brückenbauwerk quer über der Marzquände, den Rhein, den Jachthafen und über der Wohngebiet Alt-Lörick var. Zusätzlich ein weiterer Brückenbauwerk diagonal über den Rhein für Rad-/Fußgänger. Die dargestellten extremen langen und gebogenen Bauwerke lassen sich nicht in akzeptabler Form in die vorhandenen Strukturen integrieren.	✓	Nein, Die Variante zieht ein Brückenbauwerk quer über der Marzquände, den Rhein und Jachthafen var. Zusätzlich ein weiterer Brückenbauwerk diagonal über den Rhein für Rad-/Fußgänger. Die dargestellten extremen langen und gebogenen Bauwerke lassen sich nicht in akzeptabler Form in die vorhandenen Strukturen integrieren.



Variante erscheint aufgrund wesentlicher Nachteile nicht geeignet und wird nicht weiter berücksichtigt.



Variante erscheint grundsätzlich geeignet und kommt weiter in Bewerungsstufe I.

Zunächst werden im Rahmen der Eignungsprüfung alle Varianten anhand der Bewertungskriterien auf wesentliche Nachteile bzw. K.O.-Merkmale untersucht (reine "Negativbetrachtung")

TOP 4

Bewertungsstufe I „qualitativ“ (optional)



Berücksichtigung und Würdigung innovativer Trassierungsideen

Bewertung der grundsätzlich geeigneten Varianten anhand aller Bewertungskriterien.

Bewertungskriterien		Cluster AA - Lo					
Hauptkriterien	Unterkriterien	⊘	Variante 0.X	✓	Variante 0.Y	⊘	Variante 0.Z
		Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung
Einhaltung definierter Projektrahmbedingungen	Erfüllt die Variante die mit der U81 verbundenen Planungsziele der Landeshauptstadt Düsseldorf?	⊘	en, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lor	✓	ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna	⊘	Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua.
	Berücksichtigt die Variante die Umsetzung der U80 mit unterirdischer Haltestelle Messe-Süd?	⊘	olor sit amet. Lorem ipsum d	⊘	usto duo dolom voluptua. At vero os et accusam et justo	⊘	ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lore
	Verläuft die Trasse hauptsächlich auf Düsseldorfer Stadtgebiet?	⊘	usto duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet cl	✓	ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At	⊘	diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo
Technische Machbarkeit und Zulässigkeit	Ist die Variante unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke voraussichtlich technisch machbar?	⊘	ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum	✓	ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsu	⊘	ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ip
	Ist die Trassierungsqualität grundsätzlich akzeptabel?	⊘	Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam noninvidunt ut labore et dolore magna aliquya	✓	justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem et. Lorem ipsum d	⊘	amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem i

Beispiel



Variante erscheint aufgrund wesentlicher Nachteile nicht geeignet und wird nicht weiter berücksichtigt.



Variante gehört zu den besten Varianten und kommt weiter in Bewertungsstufe II.

TOP 4 Bewertungsstufe II „quantitativ“

Bewertung der besten Varianten anhand einer Nutzwertanalyse

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

U81/2. Bauabschnitt
Variantenuntersuchung im Rahmen des Bürgerdialoges

Bewertungsmatrix Stufe 2: quantitative Bewertung der geeigneten Varianten

Kriterium	Wichtung	Punkte	Wichtung x Punkte	Bewertungssystematik
Qualität der Verkehrsanlage	15%	3%	0,15	5 Punkte: Insgesamt sehr gute Trassierungsqualität
				4 Punkte: Insgesamt gute Trassierungsqualität, mit wenigen (1-2) unwesentlichen Einschränkungen
				3 Punkte: Insgesamt durchschnittliche Trassierungsqualität, mit mehreren (mehr als 2) unwesentlichen Einschränkungen
				2 Punkte: Insgesamt tendenziell eher schlechte Trassierungsqualität mit wesentlichen Einschränkungen
				1 Punkt: Insgesamt schlechte Trassierungsqualität mit mehreren wesentlichen Einschränkungen
				5 Punkte: kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
				4 Punkte: bis zu ca. 1 Minute länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
Reisezeit	3%	0,09	3 Punkte: bis zu ca. 2 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
			2 Punkte: bis zu ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
			1 Punkt: mehr als ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
Fahrgastpotenziale	3%	0,09	5 Punkte: sehr große Fahrgastpotenziale	
			4 Punkte: große Fahrgastpotenziale mit geringfügigen Einschränkungen/Abstrichen	
			3 Punkte: mittlere Fahrgastpotenziale	
Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	2%	0,06	5 Punkte: kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
			4 Punkte: bis zu ca. 1 Minute länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
			3 Punkte: bis zu ca. 2 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
			2 Punkte: bis zu ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
			1 Punkt: mehr als ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser	
Umsteigebeziehungen zu ÖPNV	2%	0,06	5 Punkte: Es werden durchschnittlich viele Umsteigebeziehungen zum ÖPNV generiert.	
			4 Punkte: Es werden durchschnittlich viele Umsteigebeziehungen zum ÖPNV generiert.	
			3 Punkte: Es werden eher wenige Umsteigebeziehungen zum ÖPNV generiert.	
			2 Punkte: Es werden kaum Umsteigebeziehungen zum ÖPNV generiert.	
Sicherheit im Haltestellenbereich	2%	0,06	5 Punkte: Die Sicherheit kann für alle Haltestellen mit hoch bewertet werden.	
			4 Punkte: Die Sicherheit kann für die meisten Haltestellen mit hoch und für die übrigen mit akzeptabel bewertet werden.	
			3 Punkte: Die Sicherheit an einzelnen Haltestellen / oder einer Haltestelle ist nicht akzeptabel.	
			2 Punkte: Die Sicherheit an den meisten Haltestellen ist nicht akzeptabel.	
				5 Punkte: Optimale städtebauliche Integration in Städtebau und Freiräume

Risiken aus bauzeitlichen Eingriffen in laufenden Verkehr		X%	5	0,25	5	0,25
Summe:	100%	100%		4,6		2,7



Variante mit dem größten Nutzwert = Vorzugsvariante



TOP 5

Ergebnisse der Eignungsprüfung

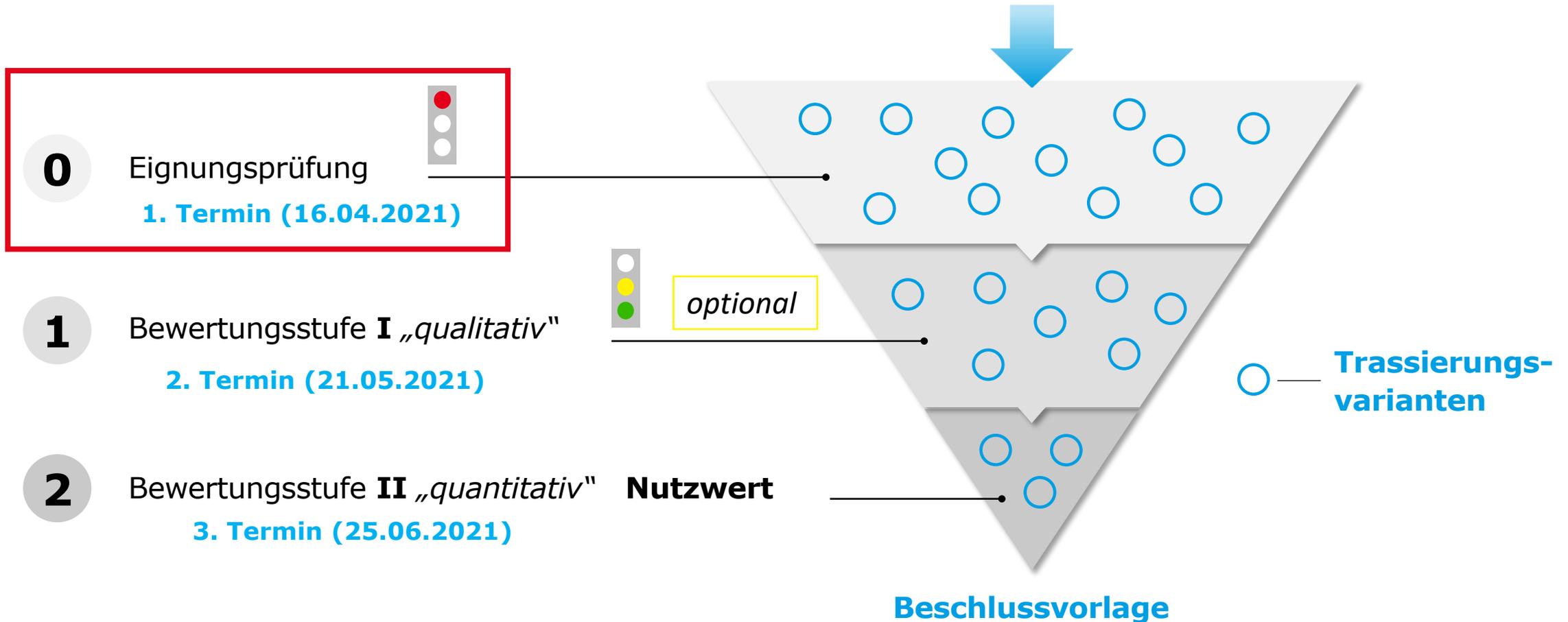
Axel Müller

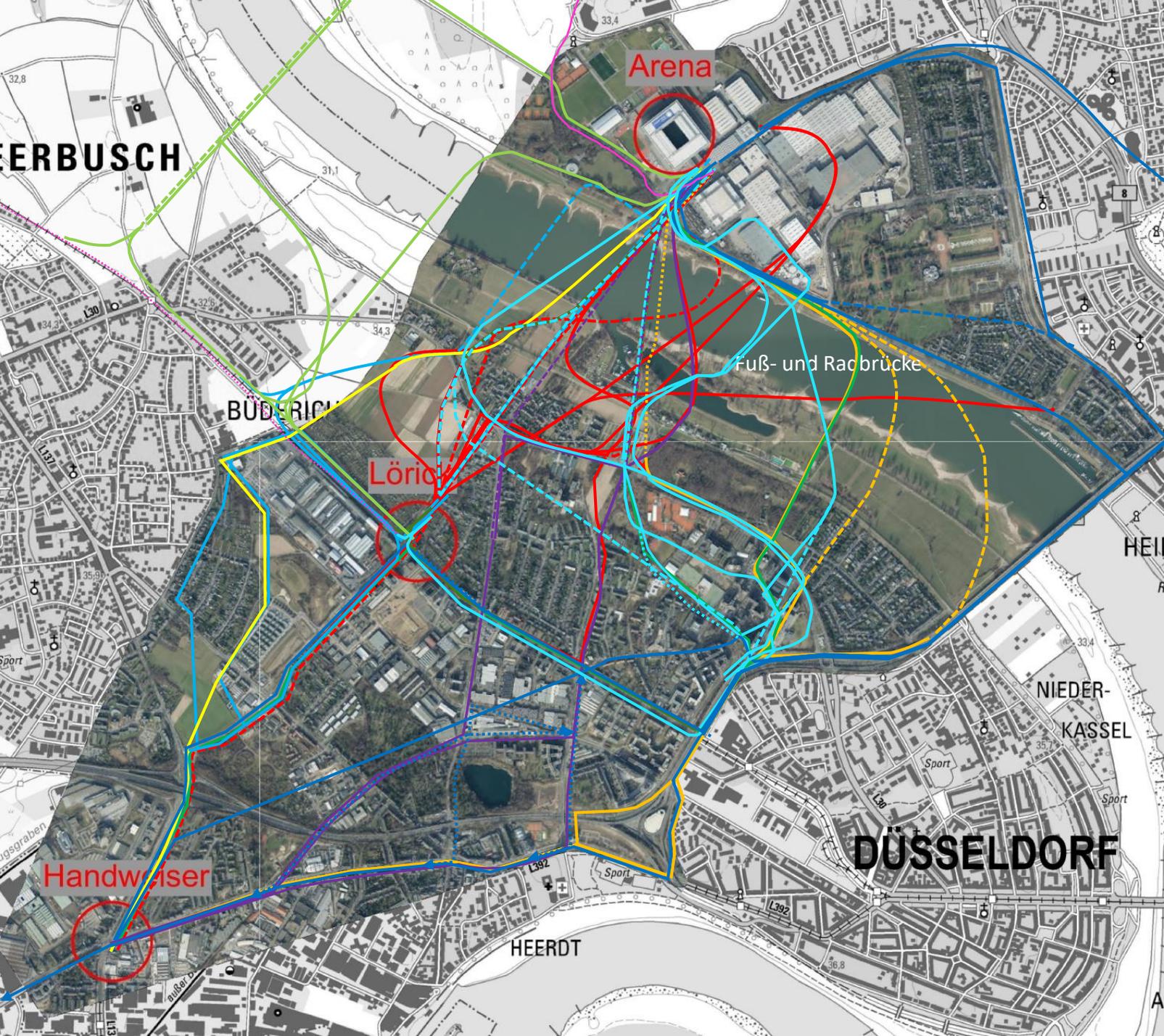
Projekt U81 / 2. Bauabschnitt

Weisemüller PartG für das Amt für
Verkehrsmanagement

TOP 5 Ergebnisse der Eignungsprüfung

Bewertungsprozess (der aktuellen Gegebenheiten im Planungsraum)



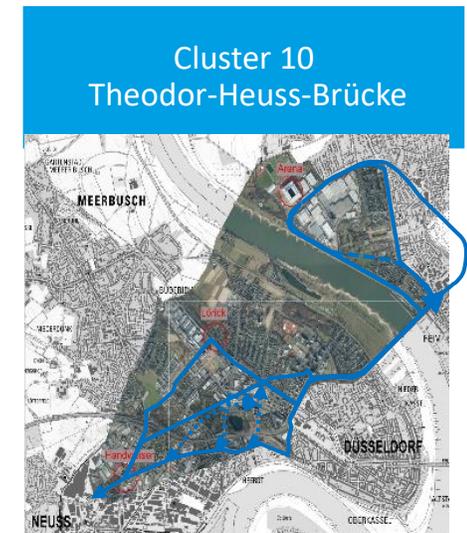
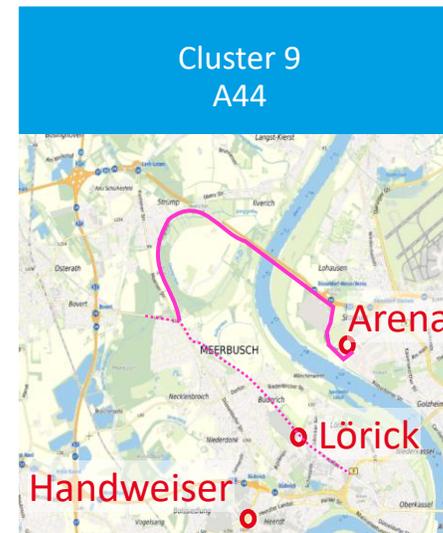


TOP 5 Eignungsprüfung

Insgesamt wurden 55 Varianten entwickelt, welche anhand ihres Verlaufs in zehn Cluster gruppiert wurden (farbig dargestellt).

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

TOP 5 Übersicht der Variantencluster



TOP 5 Eignungsprüfung

Es können heute nicht alle Ergebnisse der Eignungsprüfung im Detail vorgestellt werden. Fokus liegt auf den **Kriterien mit breiter Wirkung, welche bei vielen Varianten zu einer negativen Bewertung geführt haben.**



Projektrahmenbedingungen/Reisezeit/Fahrgastpotenziale

- a) Keine Direktanbindung Neuss-Arena und Krefeld/Meerbusch-Arena => Verlust von Fahrgastpotenzialen
- b) zu lange Reisezeiten aufgrund umwegiger Streckenführung => Verlust von Fahrgastpotenzialen



Technische Machbarkeit

- a) erforderliche Straßenraumbreiten
- b) stadtbahngerechte Radien auf freier Strecke
- c) Machbarkeit Brückenbauwerke / Düsseldorfer Brückenfamilie
- d) Sonstige bautechnische K.O.-Merkmale



Umweltbelange

Unter TOP 6 kann bei Bedarf über einzelne Varianten im Detail diskutiert werden.



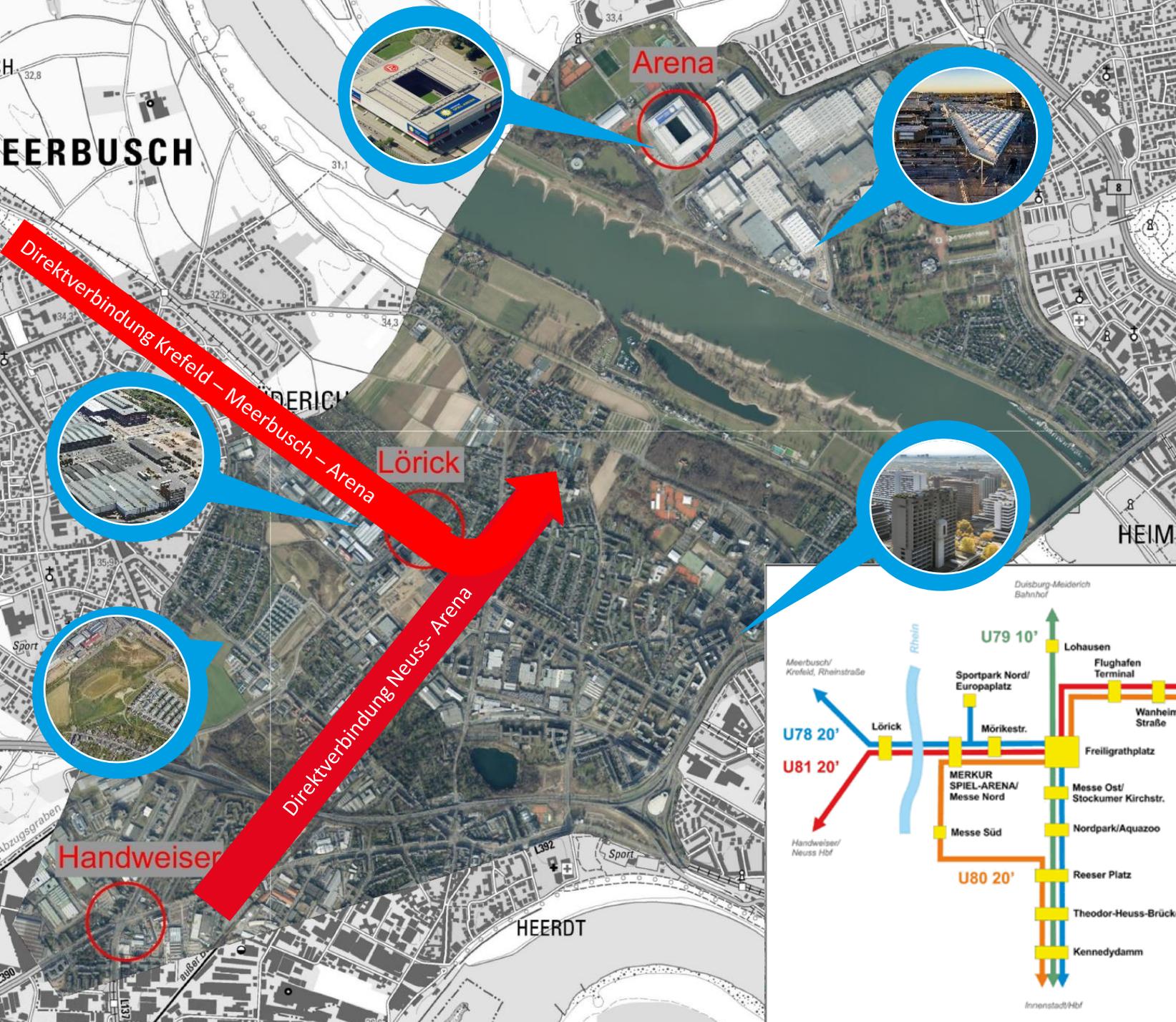
Berücksichtigung und
Würdigung
innovativer
Trassierungsideen

Ergebnisse der Eignungsprüfung Teil I

Projektrahmenbedingungen/ Reisezeit/ Fahrgastpotenziale

Christian Smydra

Amt für Verkehrsmanagement



Kriterium

Projektrahmenbedingungen/ Reisezeit/ Fahrgastpotenziale

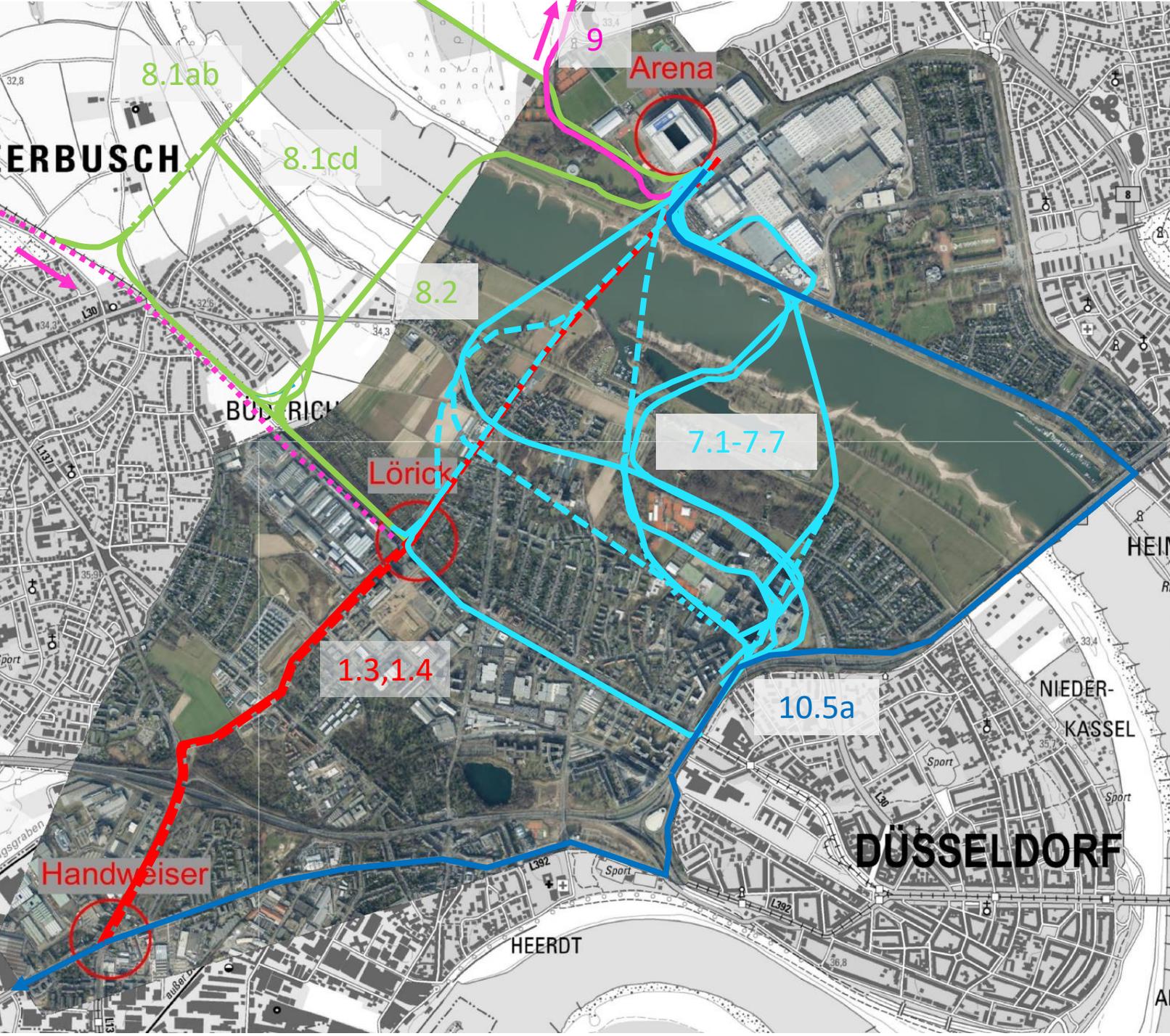
Ziel: Eine schnelle und direkte Anbindung Krefeld, Meerbusch Neuss mit Düsseldorfer Norden über Haltestelle MERKUR SPIEL-ARENA

Direkt = ohne Umstieg
Schnell = geringere Reisezeit
 = führt zu hohem Fahrgastpotenzial

BEIDE Verbindungen (Krefeld-Meerbusch-Arena & Neuss-Arena) sollen gleichzeitig erreicht werden!

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

(Quelle: Informationsvorlage für OVA am 27.11.2019)



Kriterium

Projektrahmenbedingungen/ Reisezeit/ Fahrgastpotenziale

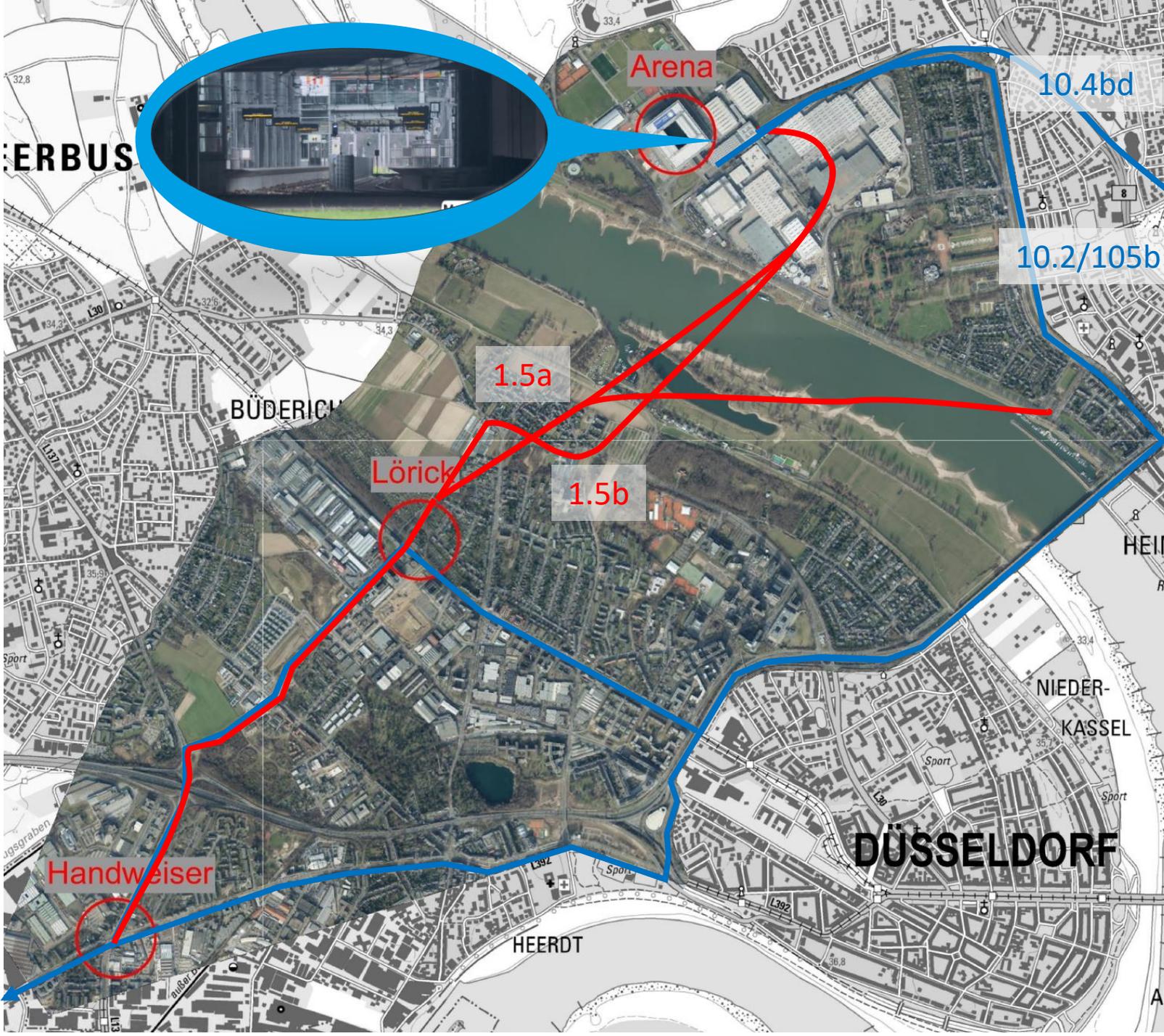
Varianten, die keine Direktverbindung Neuss-Arena UND Krefeld-Meerbusch-Arena ermöglichen, erhielten eine rote Ampel

- Varianten 1.3 und 1.4, die über HS Lörick in einem Tunnel hinausgehen und damit keinen Abzweig nach Meerbusch/Krefeld ermöglichen
- Varianten 7.1-7.7, die am Seestern enden ermöglichen keine Direktverbindung nach Neuss; Meerbusch/Krefeld wäre nur über Abzweig am Seestern zu erreichen
- Variante 10.5a ohne Verbindung nach Meerbusch/Krefeld
- Varianten 8.1-8.2, 9 über Buderich/Krefeld mit fehlender Direktverbindung nach Neuss

Robert Aust

Sachgebietsleiter Konzeptionelle Angebotsplanung

Rheinbahn AG



Kriterium Reisezeit

Varianten, die durch einen Fahrtrichtungswechsel an der Messe mit wesentlichen Verzögerungen und Umwegen verbunden sind.

Diese Varianten weisen eine erhöhte Reisezeit auf beiden Verbindungen auf.

- Varianten 1.5a und 1.5b mit Rheinquerung in Lörick
- Varianten 10.2, 10.4b, 10.4d, 10.5b über Stockum

Daher keine Abschöpfung von Fahrgastpotenzialen

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Ergebnisse der Eignungsprüfung Teil II

Qualität der Verkehrsanlage/ Technische Machbarkeit/
Umweltbelange

Dr. Uwe Kloppe

Planung Verkehrsanlagen

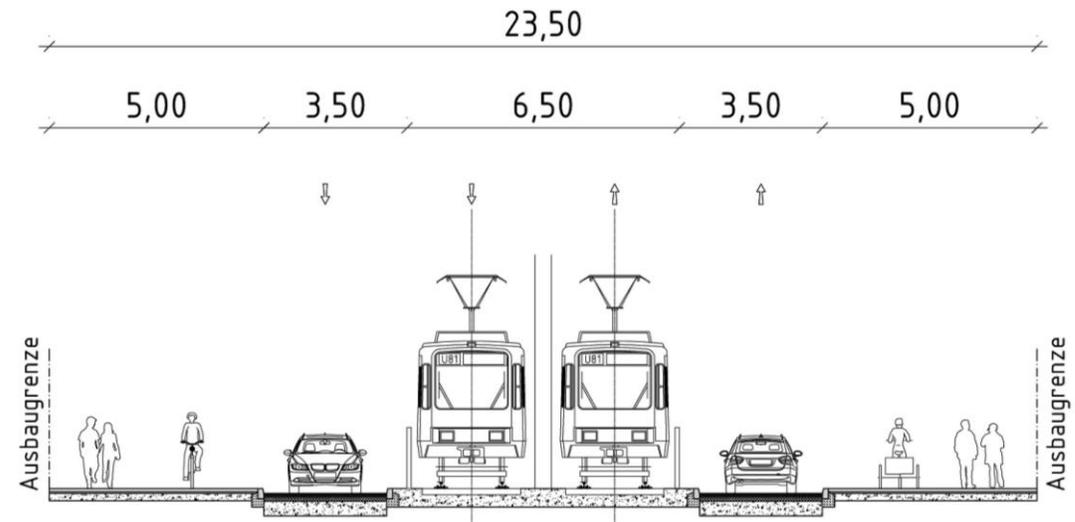
LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH



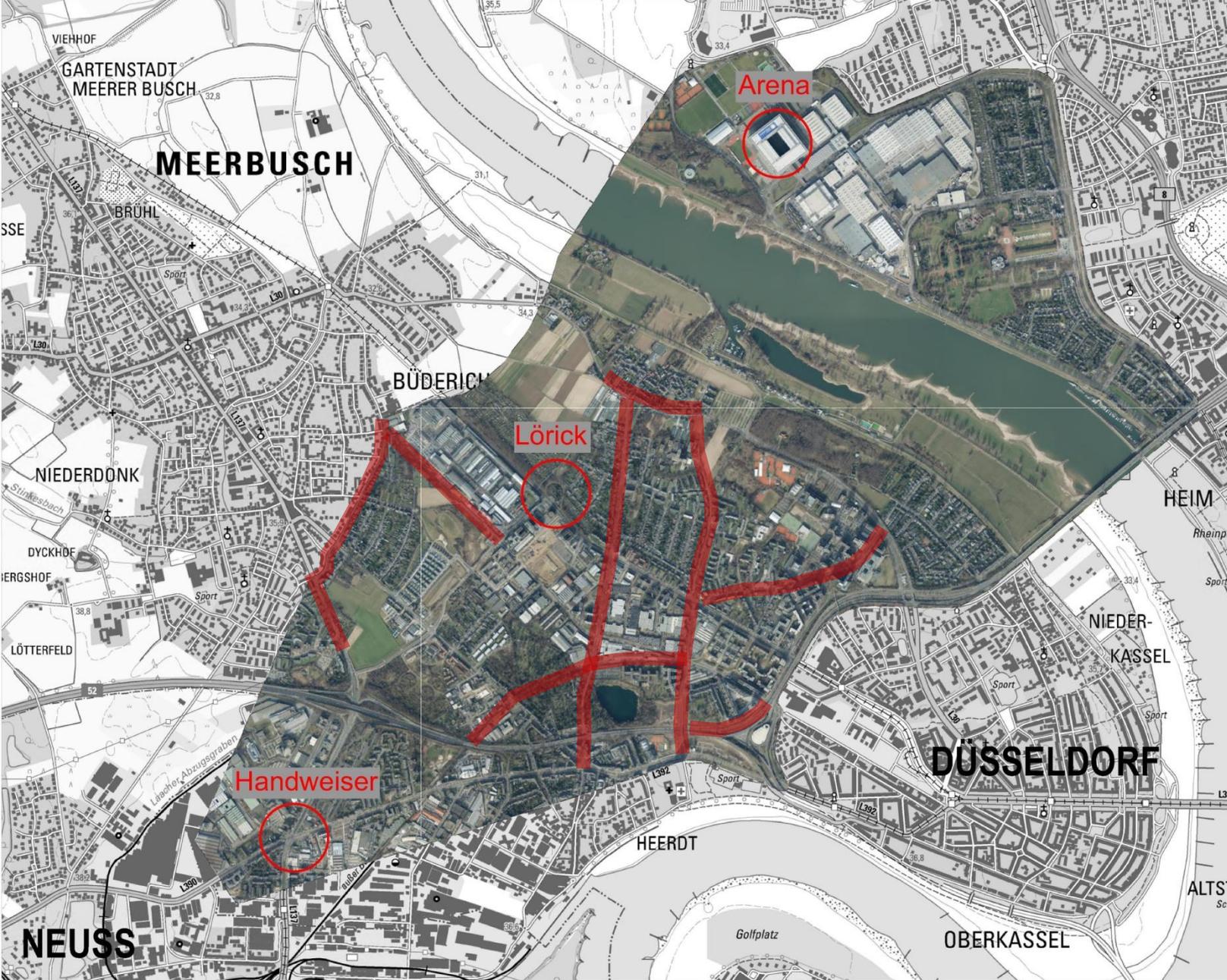
Kriterium Qualität der Verkehrsanlage

Ziel: ausreichende Straßenbreite ist unablässig für die technische Machbarkeit. Der Regelquerschnitt einer Straße mit Stadtbahn beträgt 23,5 Meter.

Regelquerschnitt Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper - Mindestplatzbedarf



Düsseldorf Nähe trifft Freiheit



Kriterium

Qualität der Verkehrsanlage

Bereiche **ohne** ausreichende Straßenraumbreiten:

- Oberlöricker Straße
- Am Seestern / Emanuel-Leutze-Straße
- Niederkasseler Lohweg
- Grevenbroicher Weg
- Heerdter Lohweg
- Am Albertussee
- Löricker Straße
- Schiessstraße
- Prinzenallee
- Grünstraße (Meerbusch)

Kriterium

Qualität der Verkehrsanlage

Ziel: ausreichende Straßenbreite unablässig für technische Machbarkeit

Bereiche ohne ausreichende Straßenraumbreiten (< 15 Meter)

- Oberlöricker Straße
- Grevenbroicher Weg
- Am Albertussee





Kriterium

Qualität der Verkehrsanlage

Ziel: ausreichende Straßenbreite
unablässig für technische Machbarkeit

Bereiche ohne ausreichende Straßenraumbreiten (< 15 Meter)

- Niederkasseler Lohweg
- Grünstraße (Meerbusch)
- Prinzenallee

Kriterium

Qualität der Verkehrsanlage

Bereiche **ohne** ausreichende Straßenraumbreiten:

Bereiche ohne ausreichende Straßenraumbreiten (< 20 Meter)

- Löricker Straße
- Schiessstraße



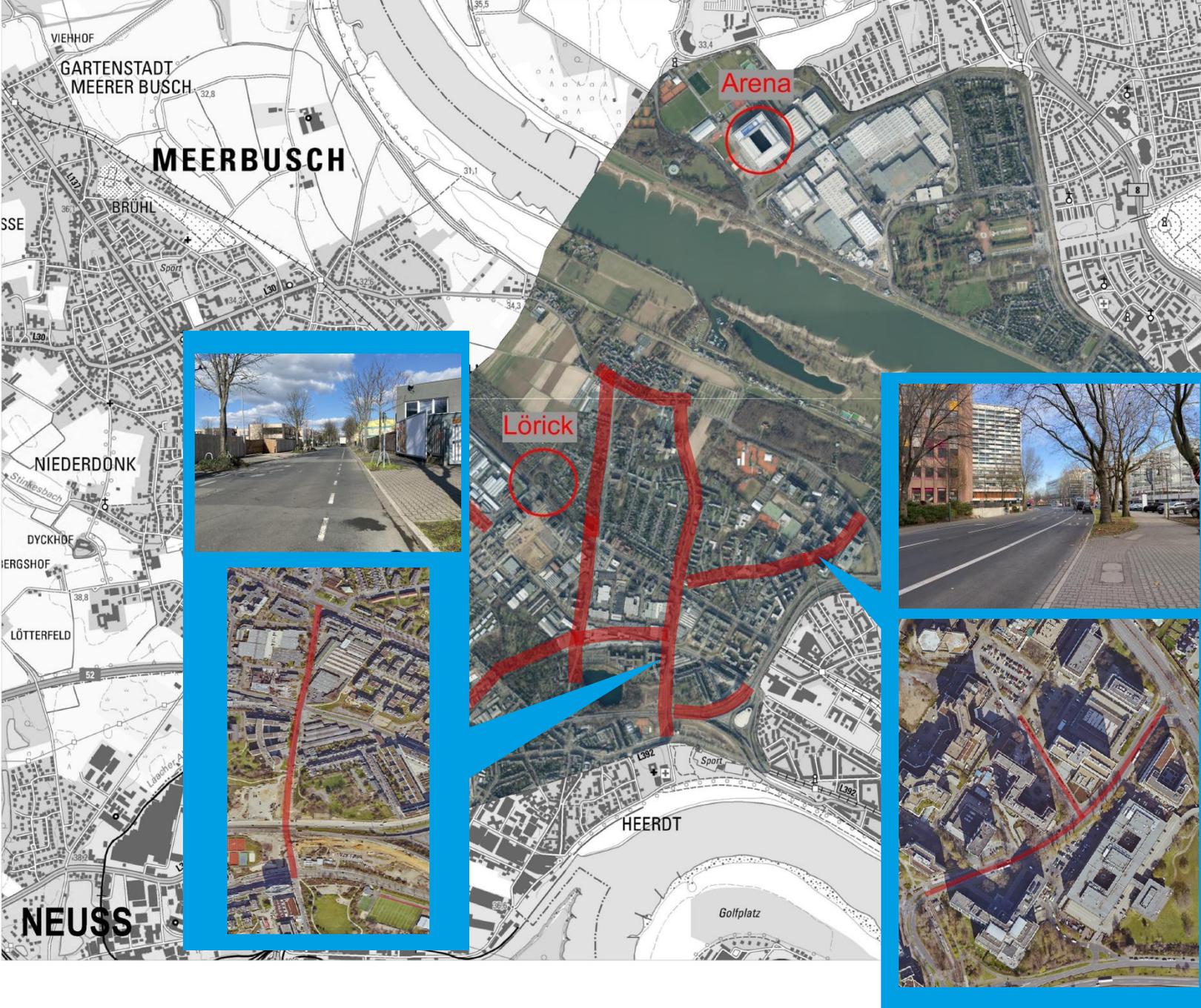
Kriterium

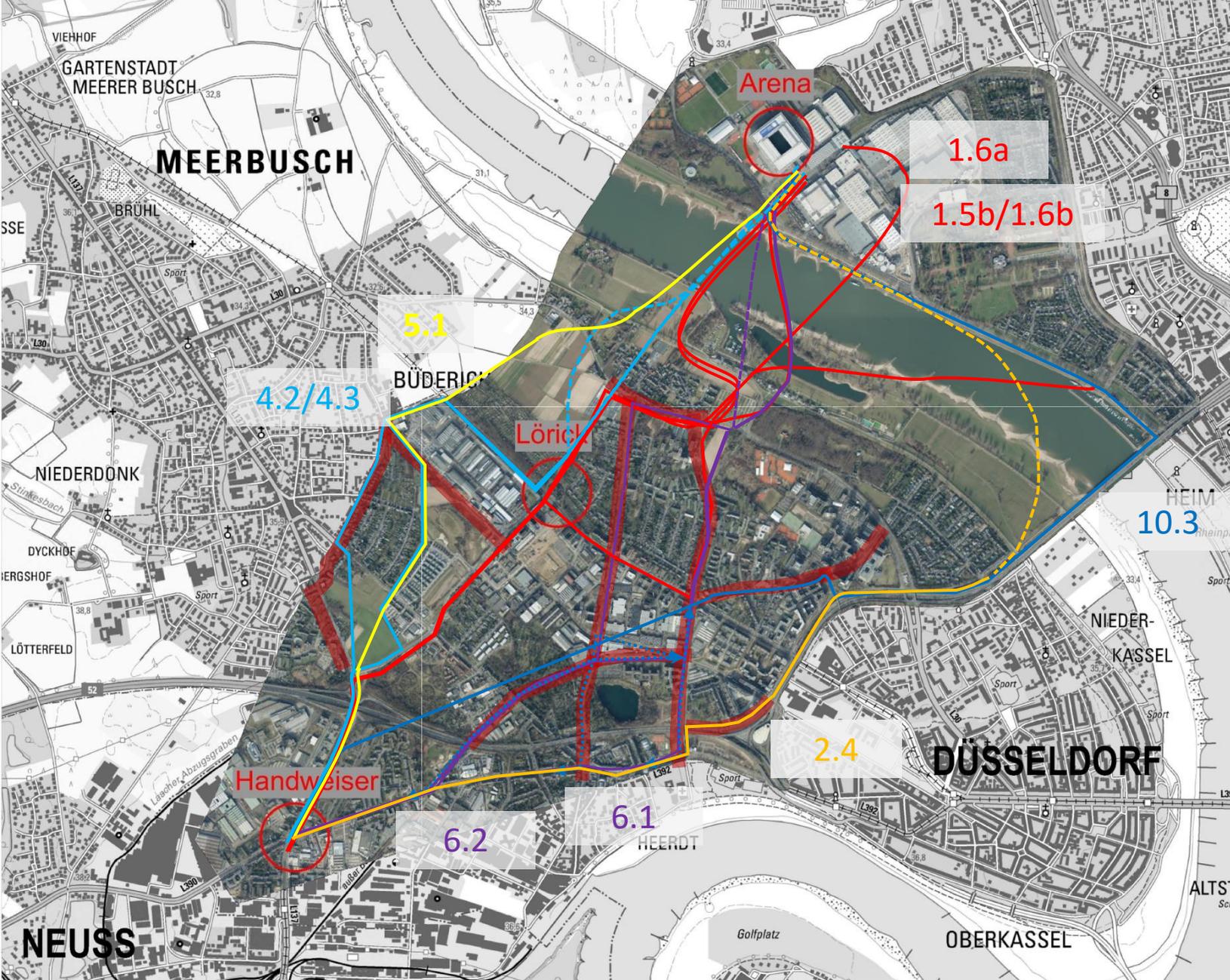
Qualität der Verkehrsanlage

Bereiche **ohne** ausreichende
Straßenraumbreiten:

Bereiche ohne ausreichende
Straßenraumbreiten (< 20 Meter)

- Heerdter Lohweg
- Am Seestern /
Emanuel-Leutze-Straße



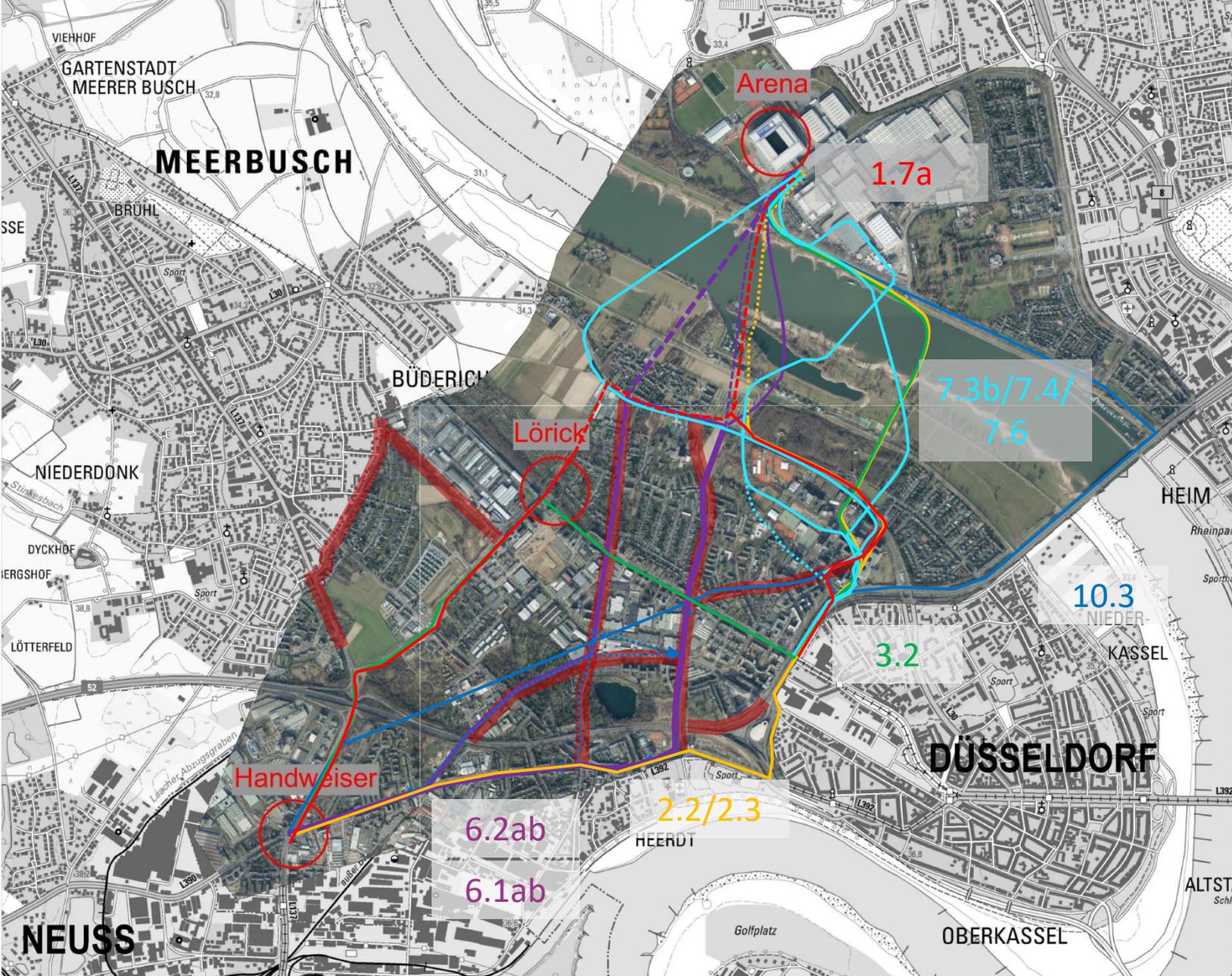


Kriterium

Qualität der Verkehrsanlage

Varianten, die keine ausreichende Straßenbreite (< 15 Meter) ausweisen

- Varianten 1.5b, 1.6b, 1.7b, 6.2 über die Oberlöricher Straße
- Varianten 1.6a, 6.1 über den Grevembroicher Weg
- Varianten 6.1cd, 10.3 über Am Albertussee
- Varianten 10.3 über den Niederkasseler Lohweg
- Varianten 4.2, 4.3, 5.1 über die Grünstraße (Meerbusch) bzw. Areal Böhler
- Varianten 2.4 über die Prinzenallee

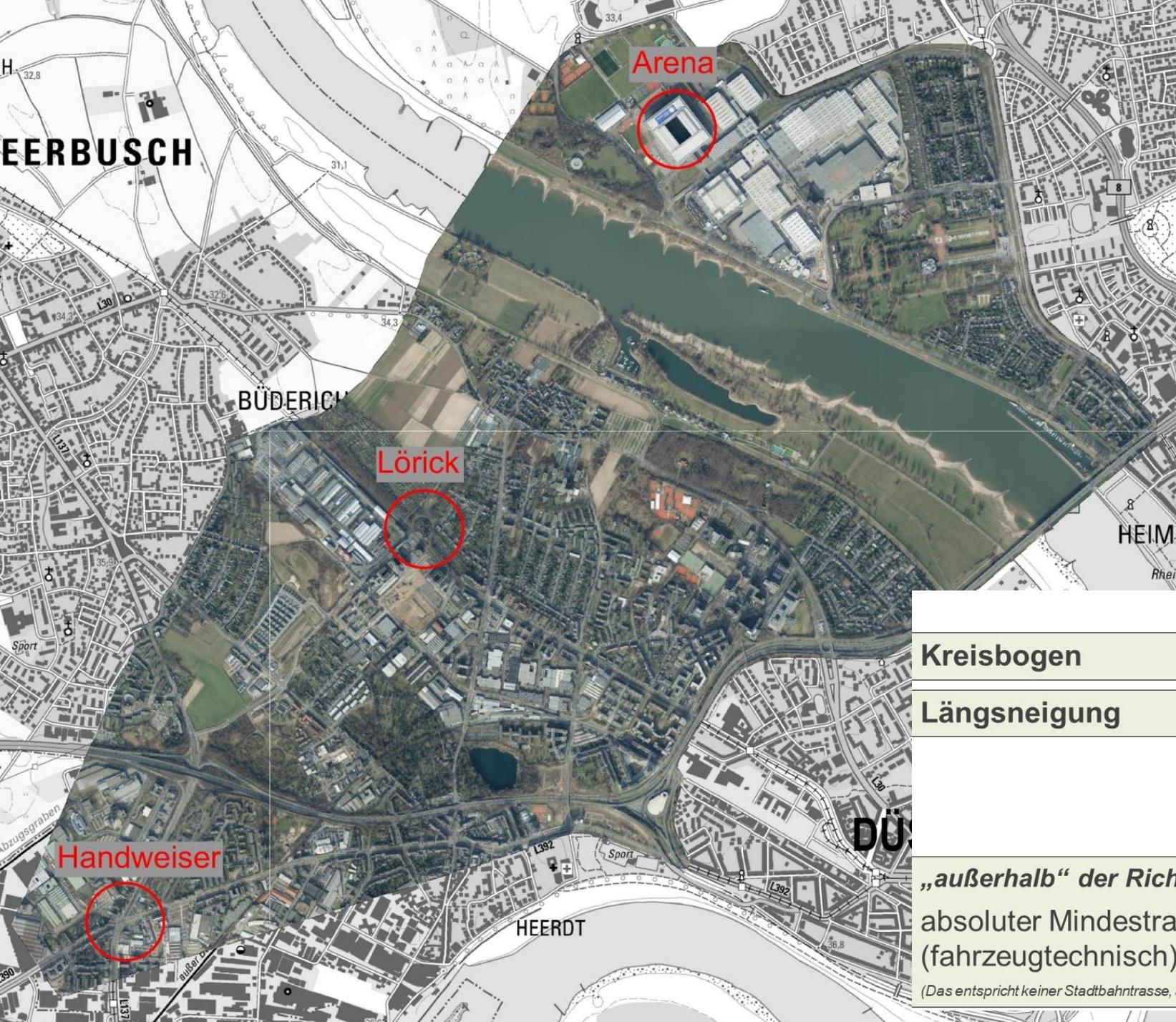


Kriterium

Qualität der Verkehrsanlage

Varianten, die keine ausreichende Straßenbreite (< 20 Meter) ausweisen

- Varianten 6.2 über die Löricker Straße
- Varianten 6.2, 10.3 über die Schiessstraße
- Varianten 6.1ab, 10.3 über Heerdt Lohweg
- Varianten 1.7a, 2.2, 2.3, 3.2, 7.3b, 7.4, 7.6 über Am Seestern / Emanuel-Leutze-Straße



Kriterium Technische Machbarkeit

Ziel: Die Trasse muss stadtbahngerecht sein. Für eine Stadtbahn braucht es auf der freien Strecke Mindestradien von **300 Metern**.

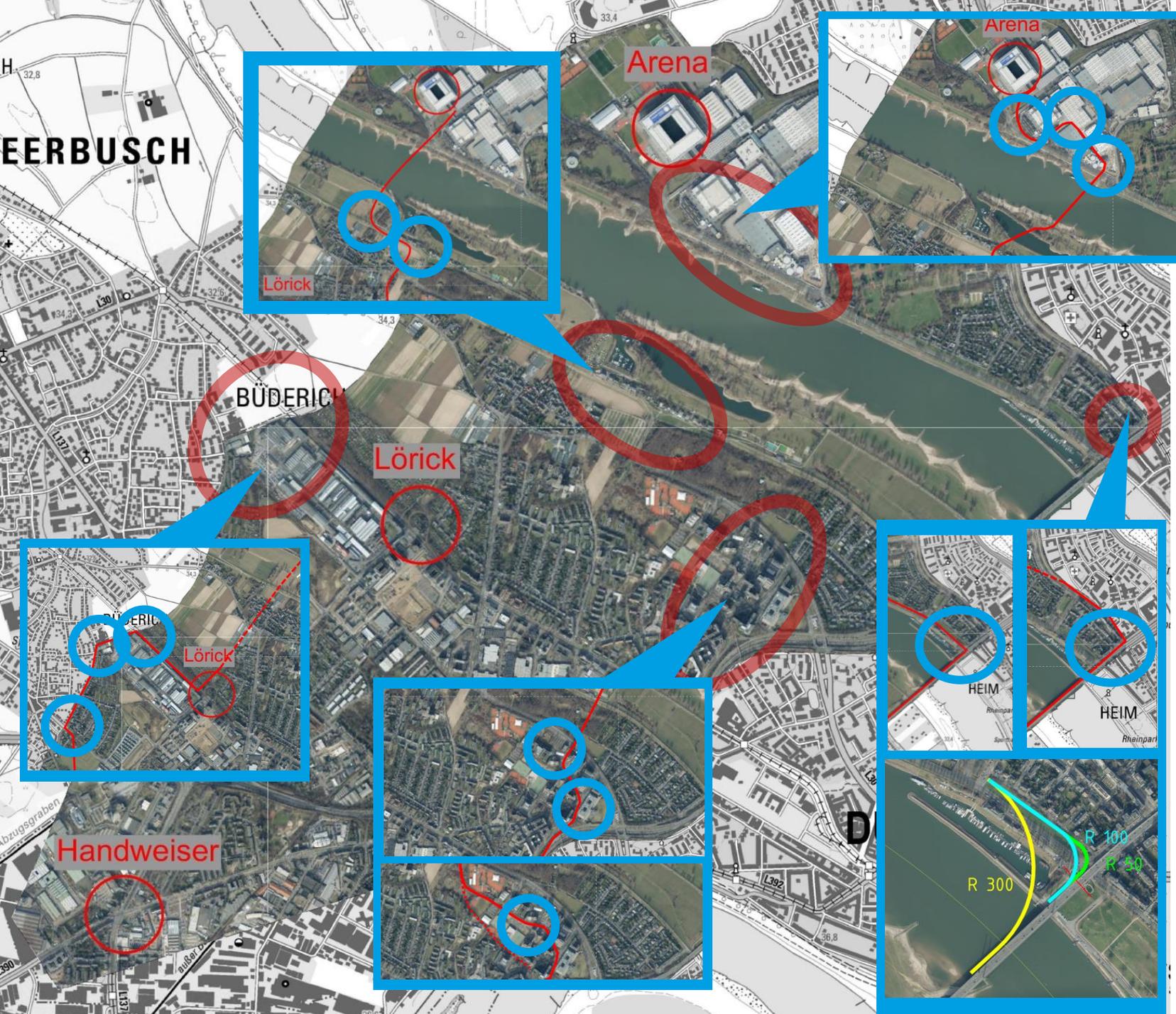
An Knotenpunkten oder im Bereich von Haltestellen können kleinere Radien gewählt werden.

Kreisbogen	$r \geq 300 \text{ m}$	(Ausnahmefälle: $r \geq 240 \text{ m}$)
Längsneigung	$\leq 40 \%$	(entspricht 4,0%)

„außerhalb“ der Richtlinie:
 absoluter Mindestradius
 (fahrzeugtechnisch) $r = 25,0 \text{ m}$
 (Das entspricht keiner Stadtbahntrasse, sondern einer Straßenbahntrasse.)



Beispieldarstellung

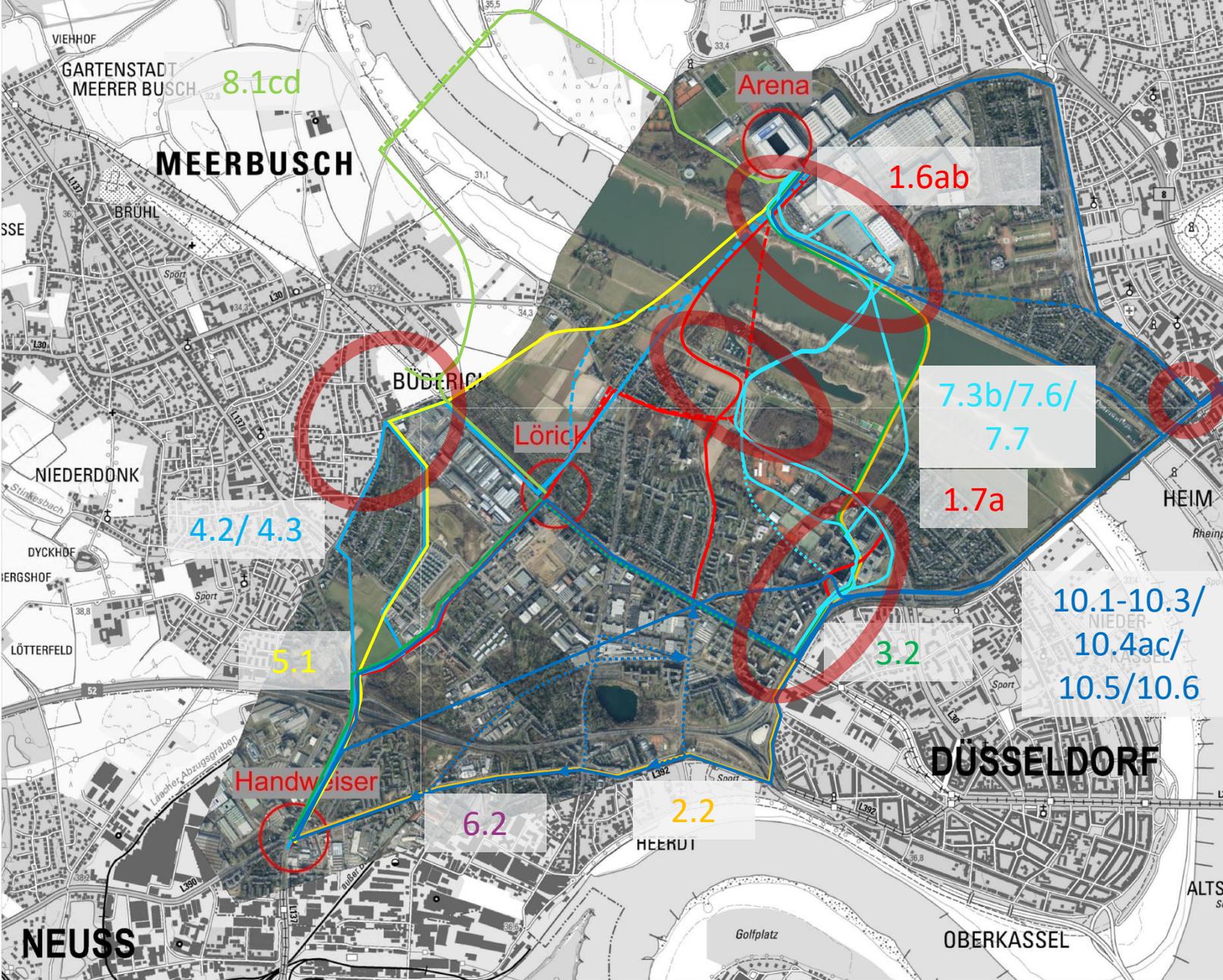


Kriterium Technische Machbarkeit

Ziel: Die Trasse muss stadtbahngerecht sein. Für eine Stadtbahn braucht es auf der freien Strecke Mindestradien von **300 Metern**.

Mindestradius **nicht** möglich u.a.:

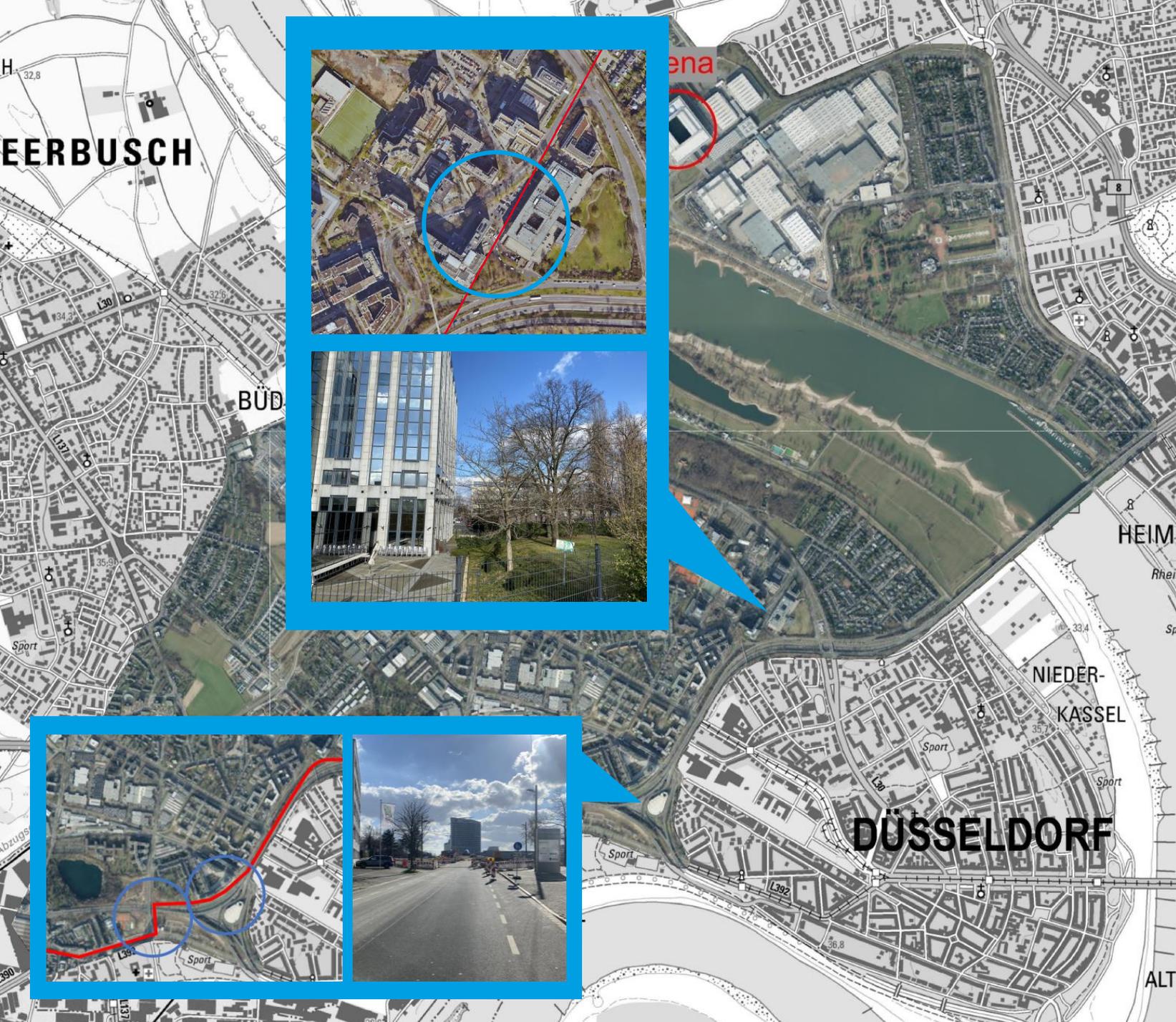
- an der Kaiserwerther Straße und der Rotterdamer Straße zur Anbindung der Theodor-Heuss-Brücke
- im Bereich der Messe
- im Bereich des Geländes des Areal Böhlers
- im Bereich des Niederkasseler Deiches
- im Bereich Seestern



Kriterium Technische Machbarkeit

Varianten, die keine ausreichenden
Mindestradien aufweisen

- Varianten 1.6ab über den Niederkasseler Deich
- Varianten 1.7a, 2.2, 3.2, 7.3b, 7.6, 7.7 im Bereich Seestern
- Varianten 4.2, 4.3, 5.1, 8.1cd im Bereich des Areal Böhler
- Varianten 10.1-10.3, 10.4ac, 10.5, 10.6 an der Kaiserwerther Straße und der Rotterdamer Straße zu Anbindung der Theodor-Heuss-Brücke



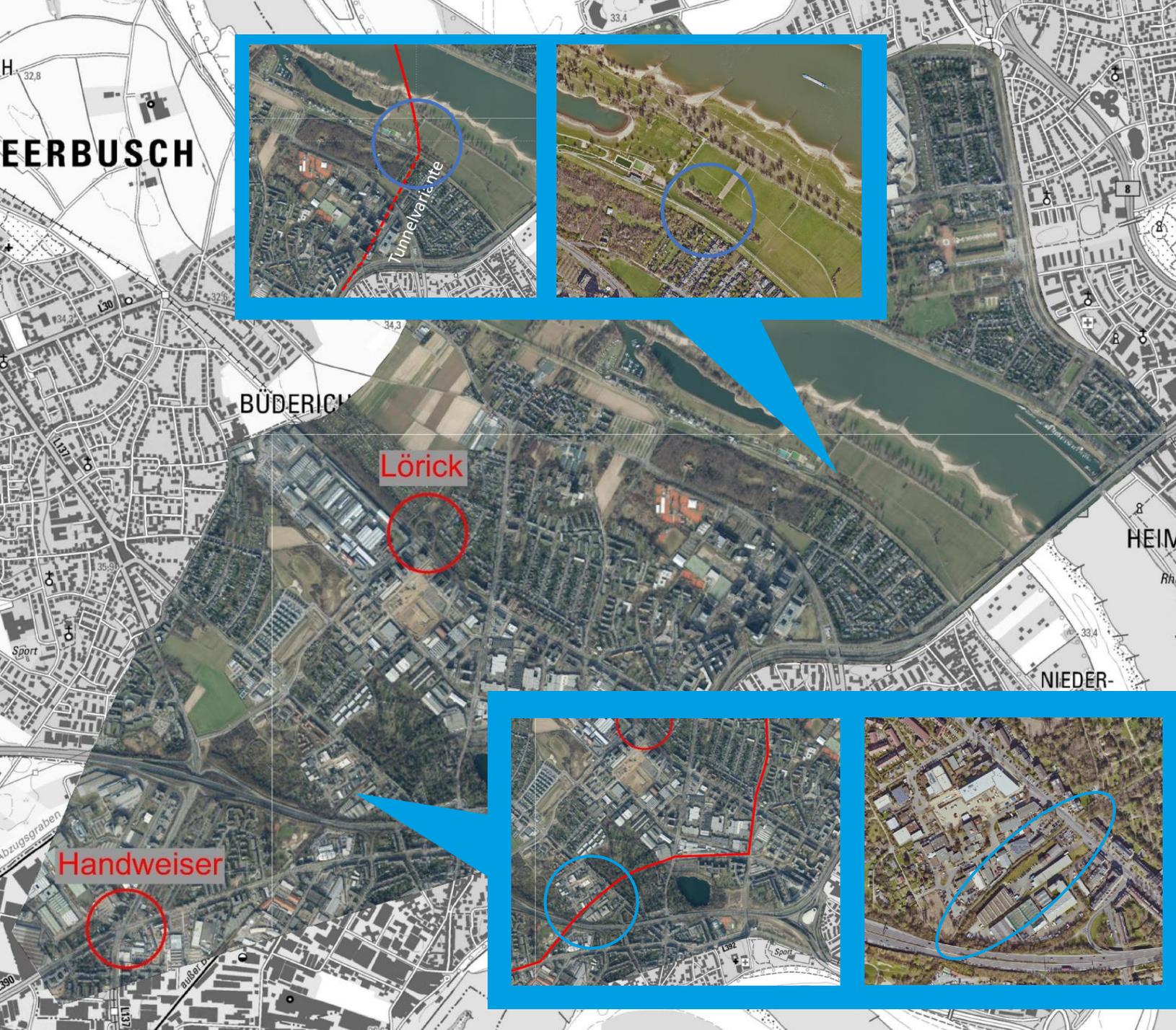
Kriterium

Sonstige unlösbare technische Schwierigkeiten

Ziel: Die Trasse muss **baubar** sein.

Beispiele:

- Trasse zwischen Gebäuden nicht möglich
- Trasse zwischen Gebäude und Brüsseler Straße nicht möglich. Brücke zur Pariser Straße in Bau.



Kriterium

Sonstige unlösbare technische Schwierigkeiten

Ziel: Die Trasse muss **baubar** sein.

Beispiele:

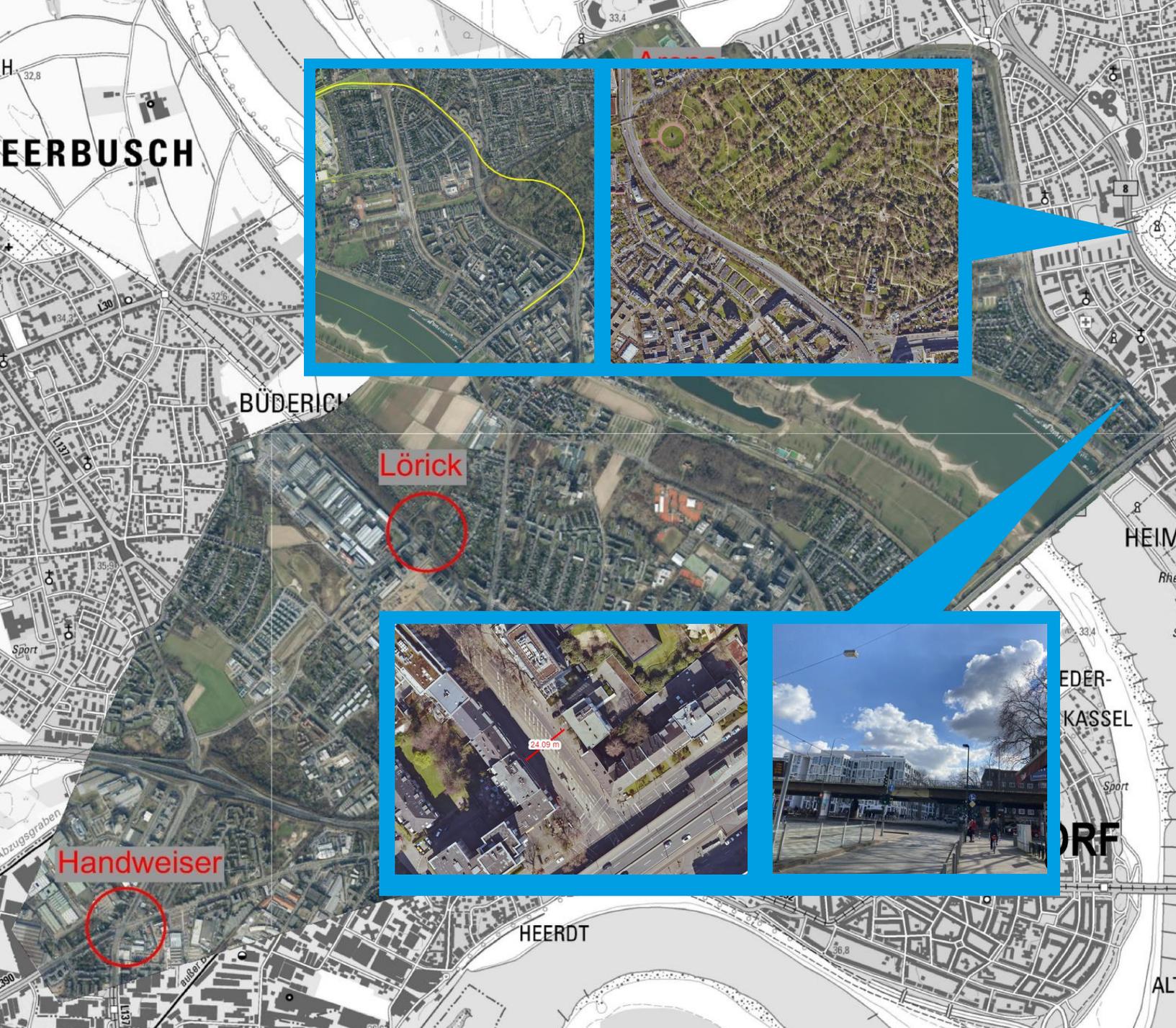
- Tunnelöffnung liegt im Überflutungsbereich des Rheins, darüber hinaus kurzer Tunnel bautechnisch aufwändig.
- Trasse in Verlängerung des Heerdter Friedhof nicht möglich, da Fläche nicht vorhanden und Unterquerung der Brüsseler Straße problematisch ist.

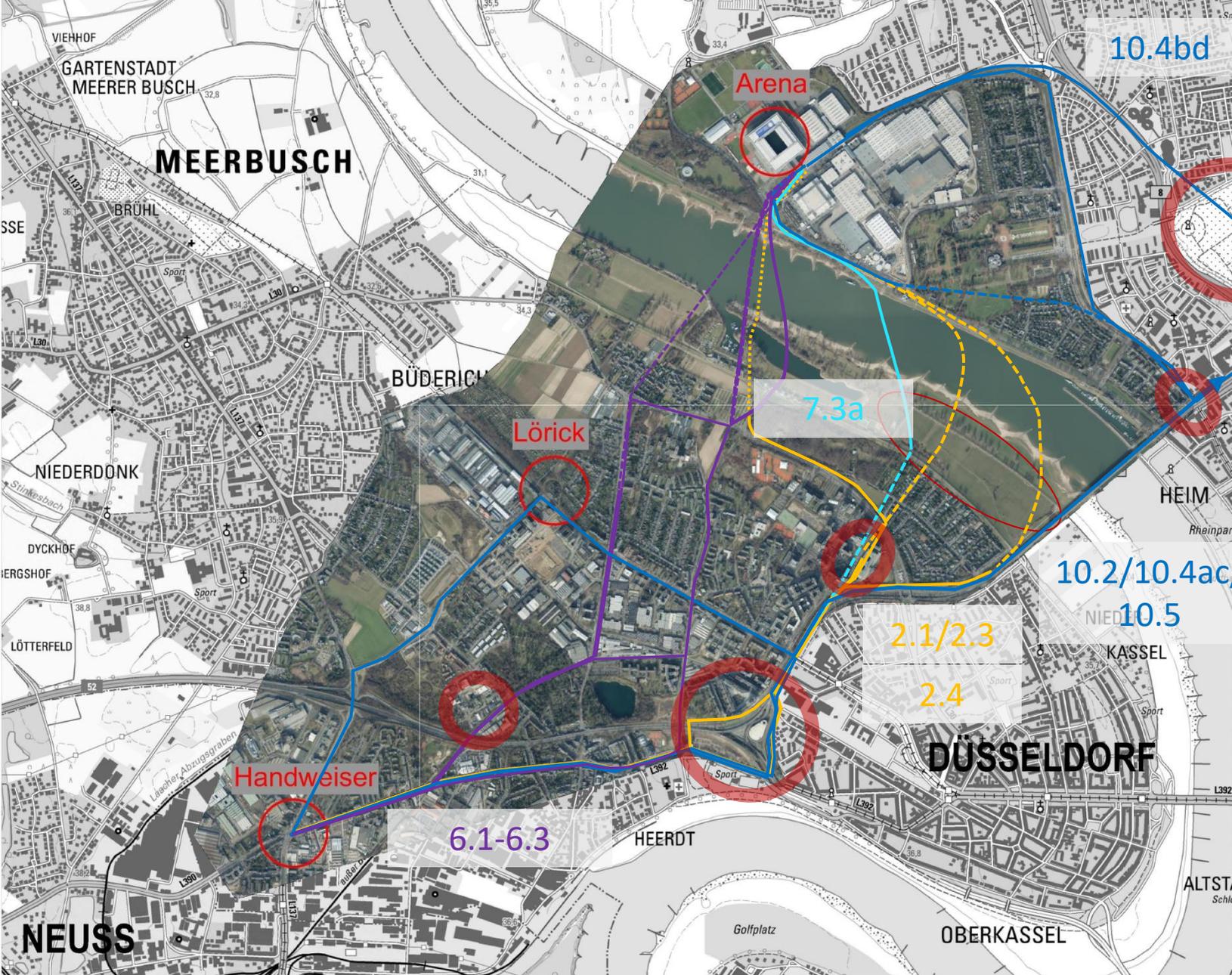
Kriterium Sonstige unlösbare technische Schwierigkeiten

Ziel: Die Trasse muss **baubar** sein.

Beispiele:

- Trasse über die den Nordfriedhof nur mit extremen Eingriffen baubar.
- Anschluss Kaiserswerther Straße an Theodor-Heuss-Brücke kein Rampenbauwerk möglich.





Kriterium

Sonstige unlösbare technische Schwierigkeiten

- Varianten 2.1, 2.3, 2.4, 6.1ab wo die Trasse zwischen Gebäuden nicht möglich ist / Brücke zur Pariser Straße in Bau
- Varianten 7.3a mit Tunnelöffnung im Überflutungsbereich des Rheins
- Varianten 6.1-6.3 in Verlängerung des Heerdter Friedhofs
- Varianten 10.4bd über den Nordfriedhof
- Varianten 10.2, 10.4ac, 10.5b mit Anschluss Kaiserswerther Straße an Theodor-Heuss-Brücke

Dipl.-Ing. Stefan Dalaff

Brückenplanung

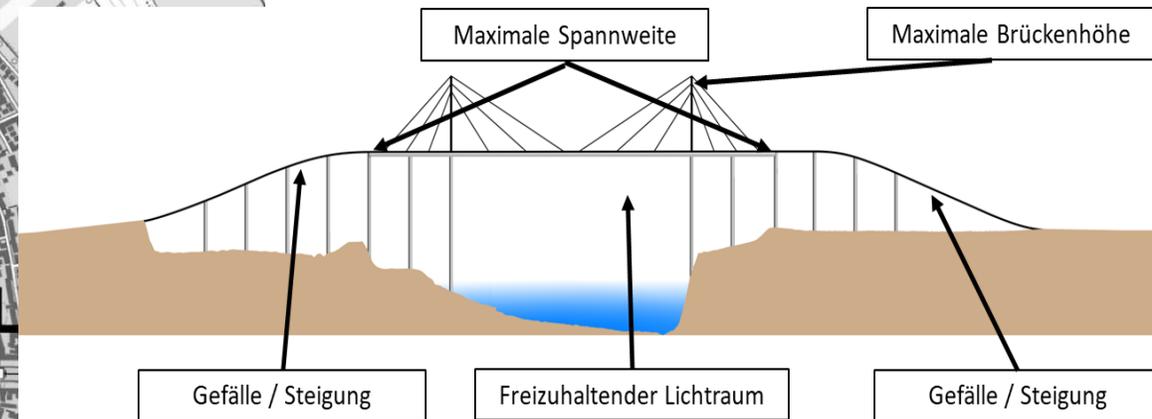
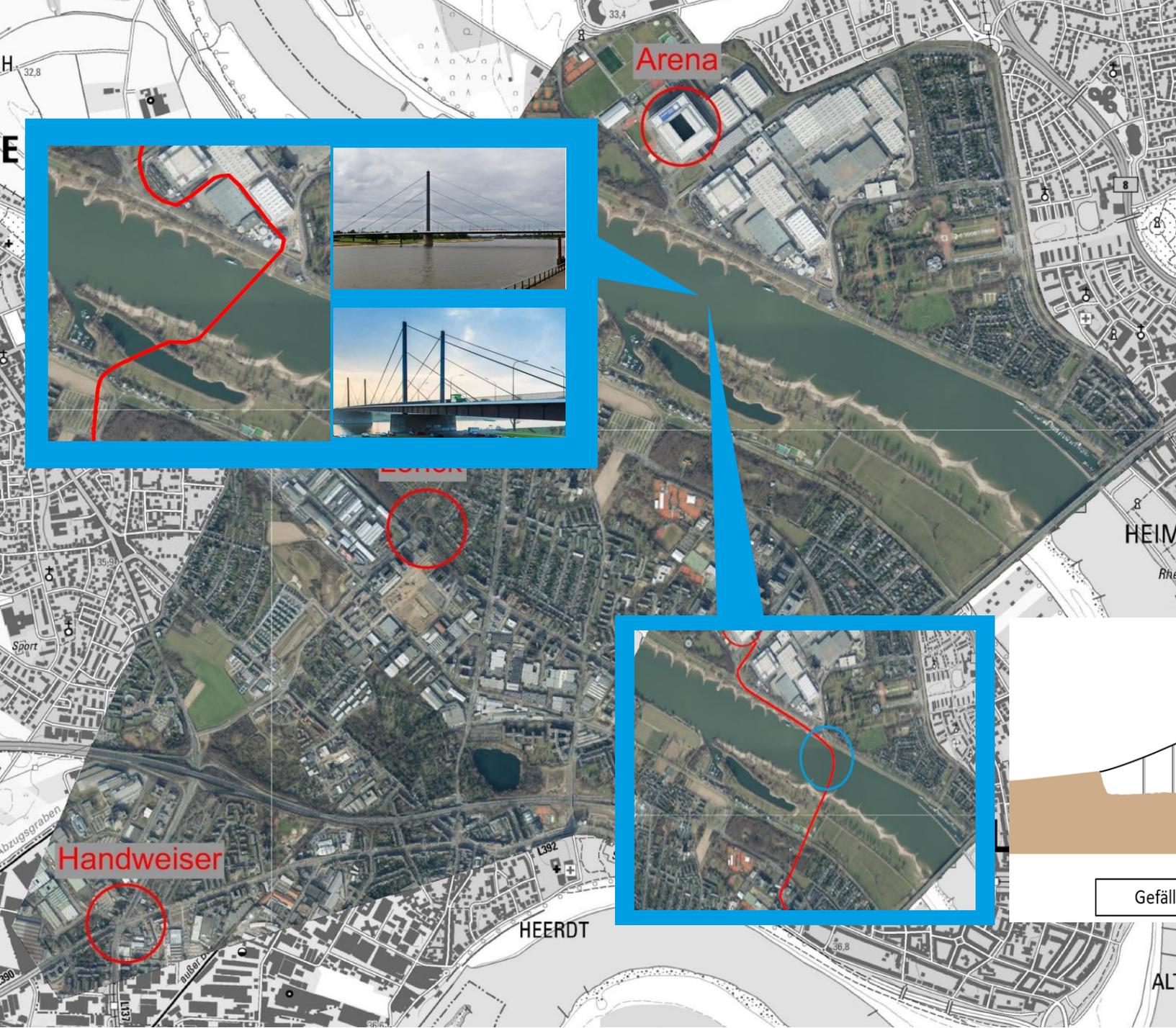
ZPP Ingenieure AG

Kriterium Technische Machbarkeit

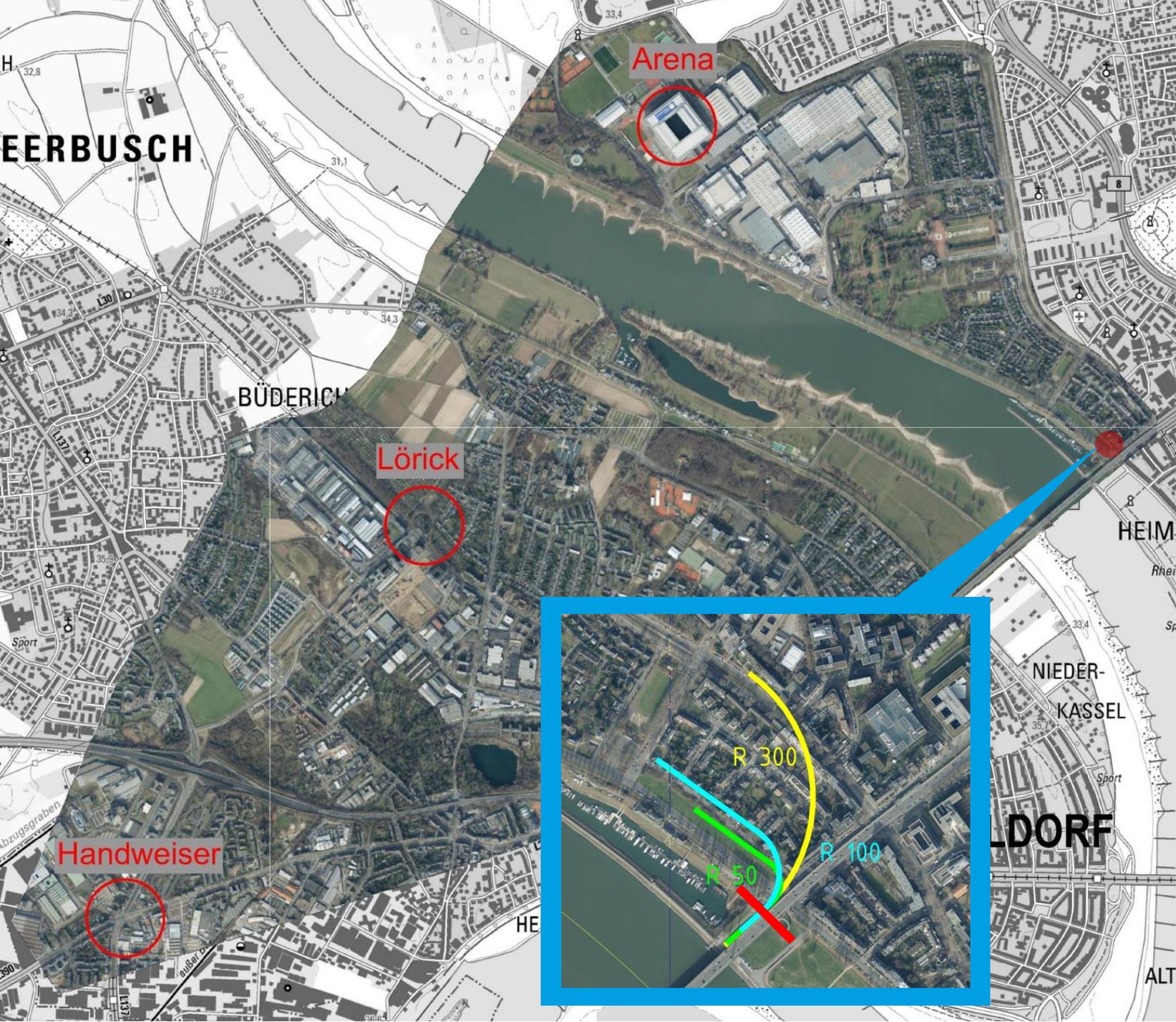
Ziele:

Die **Brücke** muss **tragfähig** und **baubar** sein.

Düsseldorfer **Brückenfamilie** –
Schrägseilbrücke mit gerader
Linienführung über den Rhein



Düsseldorf Nähe trifft Freiheit



Kriterium Technische Machbarkeit

Ziele:

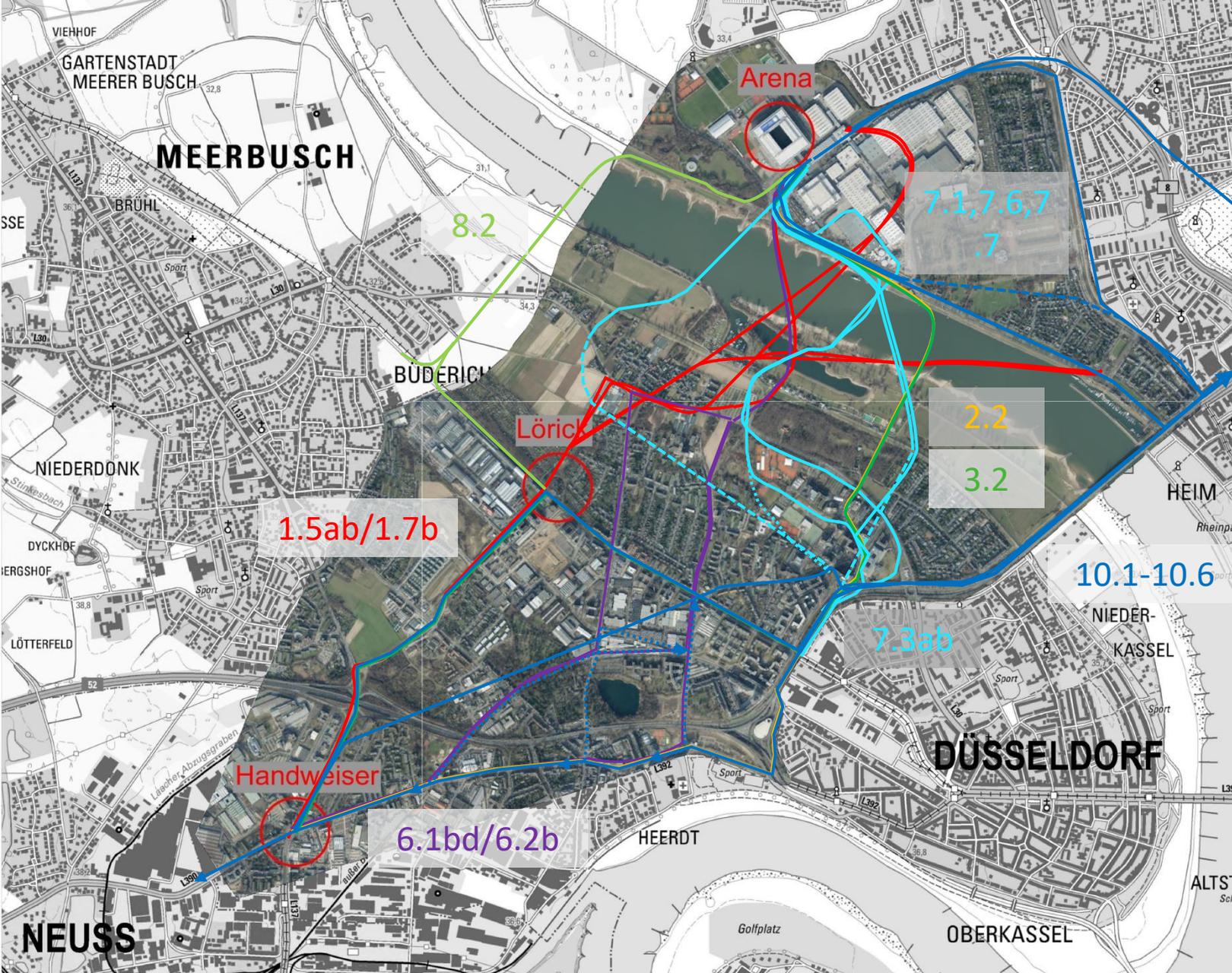
Die **Brücke** muss **tragfähig** und **baubar** sein.

Bestandsbauwerk Theodor-Heuss-Brücke:

- Tragfähigkeit für die zusätzlichen Lasten aus der Stadtbahn nicht nachweisbar.

Anschluss der U81 an Brückenneubau für Stadtbahn:

- Kann nur im rechtwinkligen Anschluss der Schienen im Übergang der Brücke erfolgen.



Kriterium Technische Machbarkeit

Varianten, die keine tragfähige und baubare Brückenquerung des Rheins ermöglichen

- Varianten 1.5ab, 1.7b, 6.1bd, 6.2b, 7.1, 7.6, 7.7, die nicht als Schrägseilbrücke möglich sind (**Düsseldorfer Brückenfamilie**)
- Varianten 2.2, 3.2, 7.3ab, 7.7, 8.2 mit gebogener oder schräger Brückenführung
- Varianten 10.1-10.6 über die Theodor-Heuss-Brücke (Bestandsnutzung und Neubau über Rotterdamer/Kaiserswerther Straße)

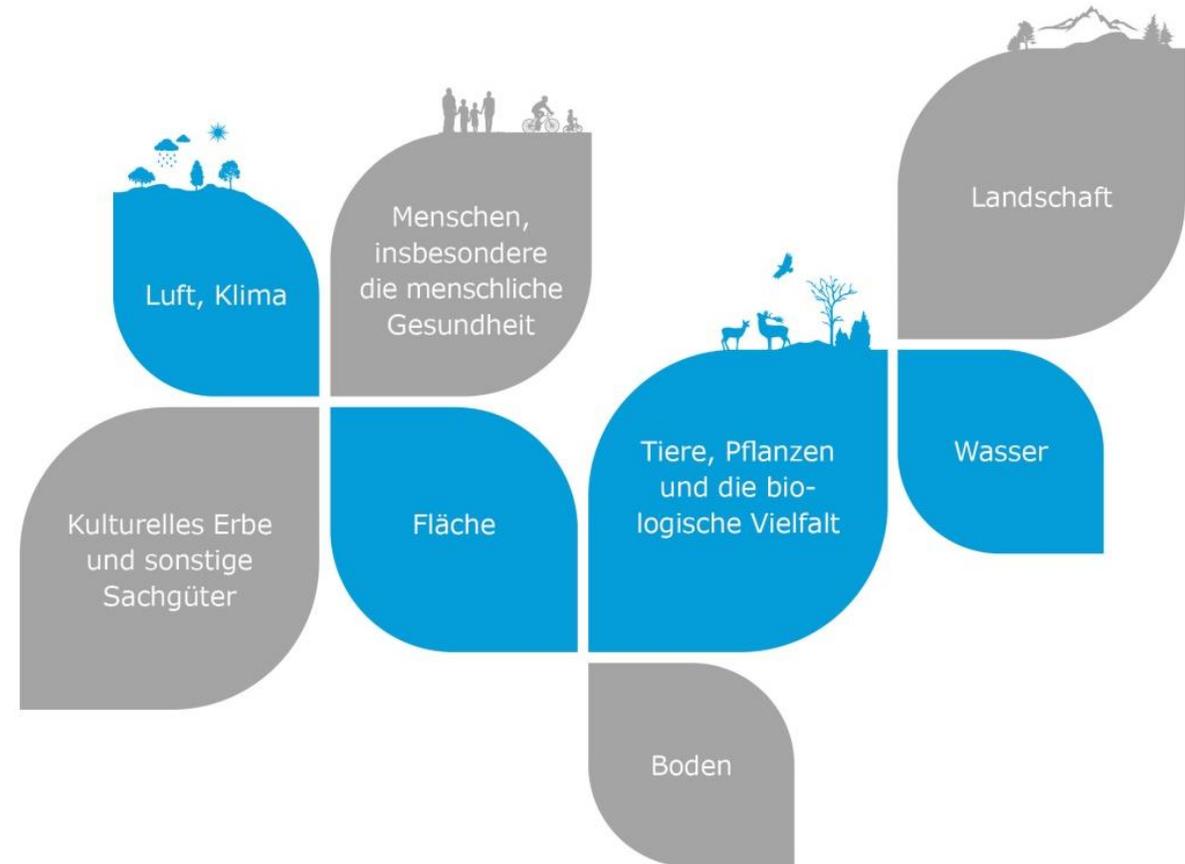
Dipl.-Ing Christoph Ibach

Umwelt- und Landschaftsschutz

Normann Landschaftsarchitekten PartGmbB

TOP 5 Schutzgüter

Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung **für die künftigen Generationen zu schützen** (Paragraf 1 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz, BNatSchG).



Kriterium Umweltbelange

Ziel:

- **Geschützte Alleen erhalten:** z. B. Rottdamer Straße / Messeingang Süd

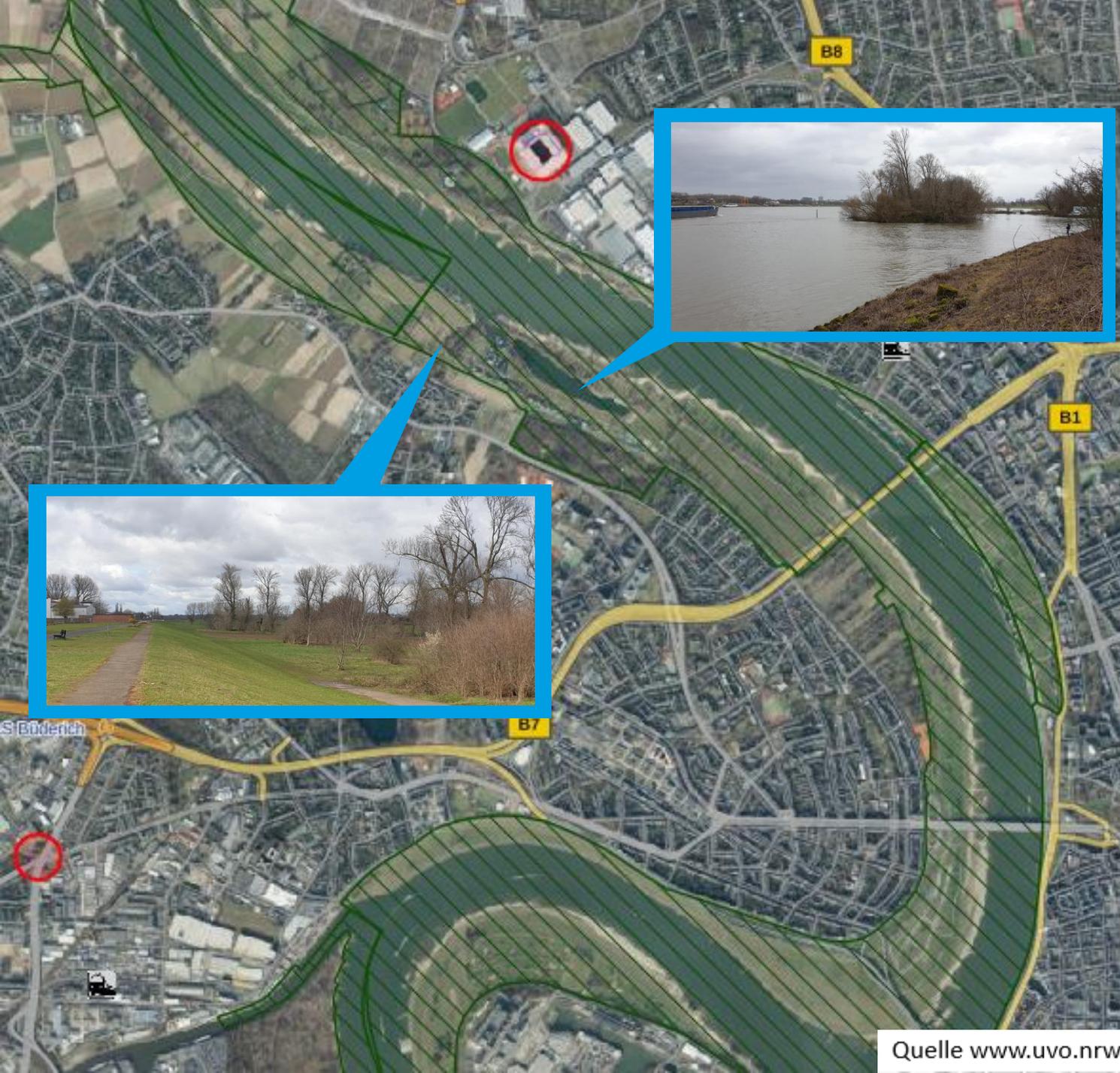


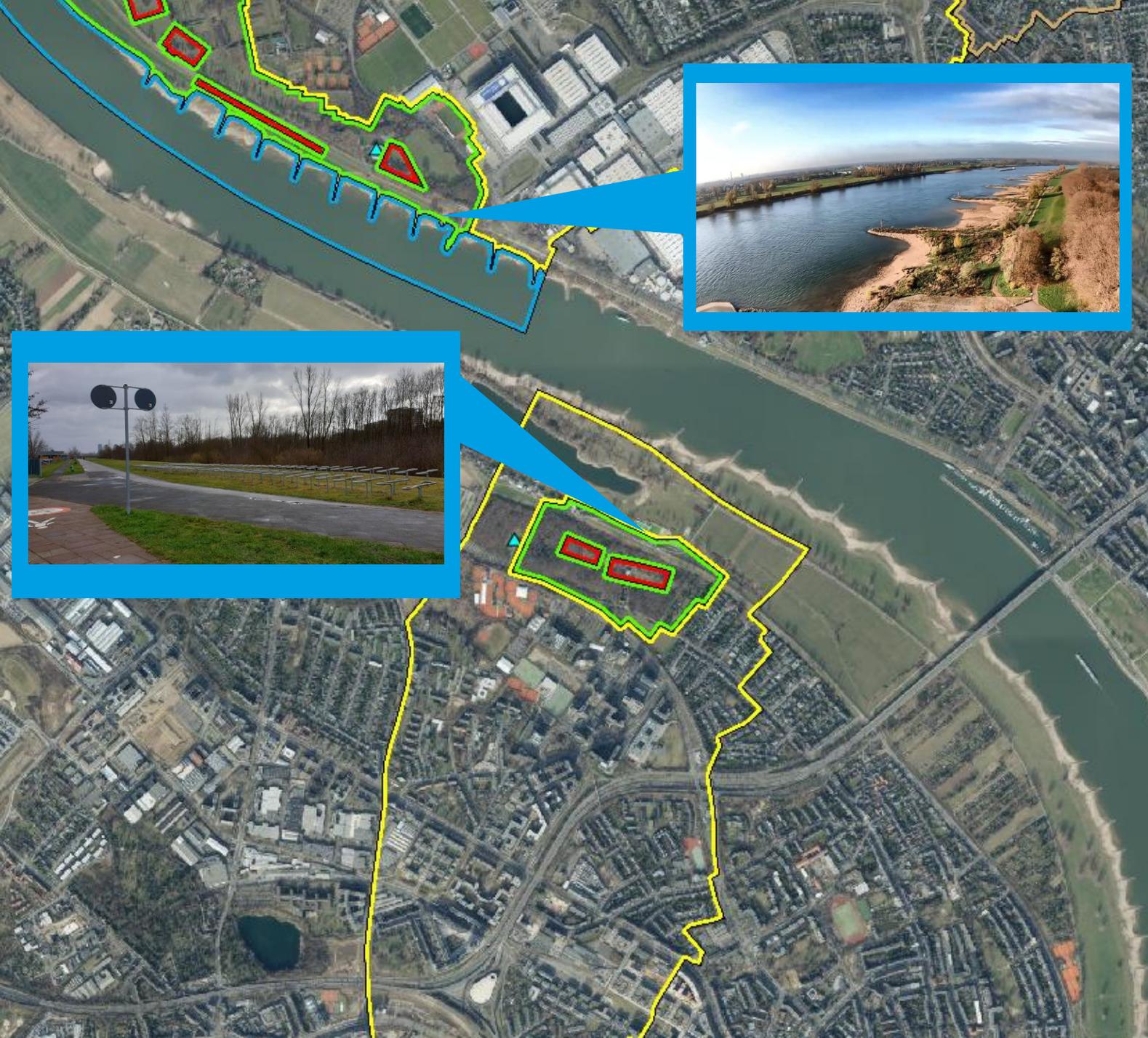
Kriterium Umweltbelange

Ziel:

Landschaftsschutzgebiete/
geschützte Biotope erhalten

- „Rheinauen“ (Düsseldorf),
„Rheinaue mit Altarmen und
Vorland“ (Rhein-Kreis Neuss)





Kriterium Umweltbelange

Ziel:

- **Wasserschutzzonen: Wasserwerk Am Staad und Lörick**

Zone I (Fassungsbereich)	Zone II (engere Schutzzone)	Zone III (weitere Schutzzone)
→ Außer der Gewinnung ist praktisch jede Nutzung verboten	→ Bauliche Aktivitäten sind weitestgehend verboten	→ Linienführung ist generell möglich – Genehmigungspflicht



Kriterium Umweltbelange

Ziele:

FFH Gebiete schützen

- Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef (DE-4405-301)
- Ilvericher Altrheinschlinge (DE-4706-301)



FFH-Gebiet

Kriterium Umweltbelange

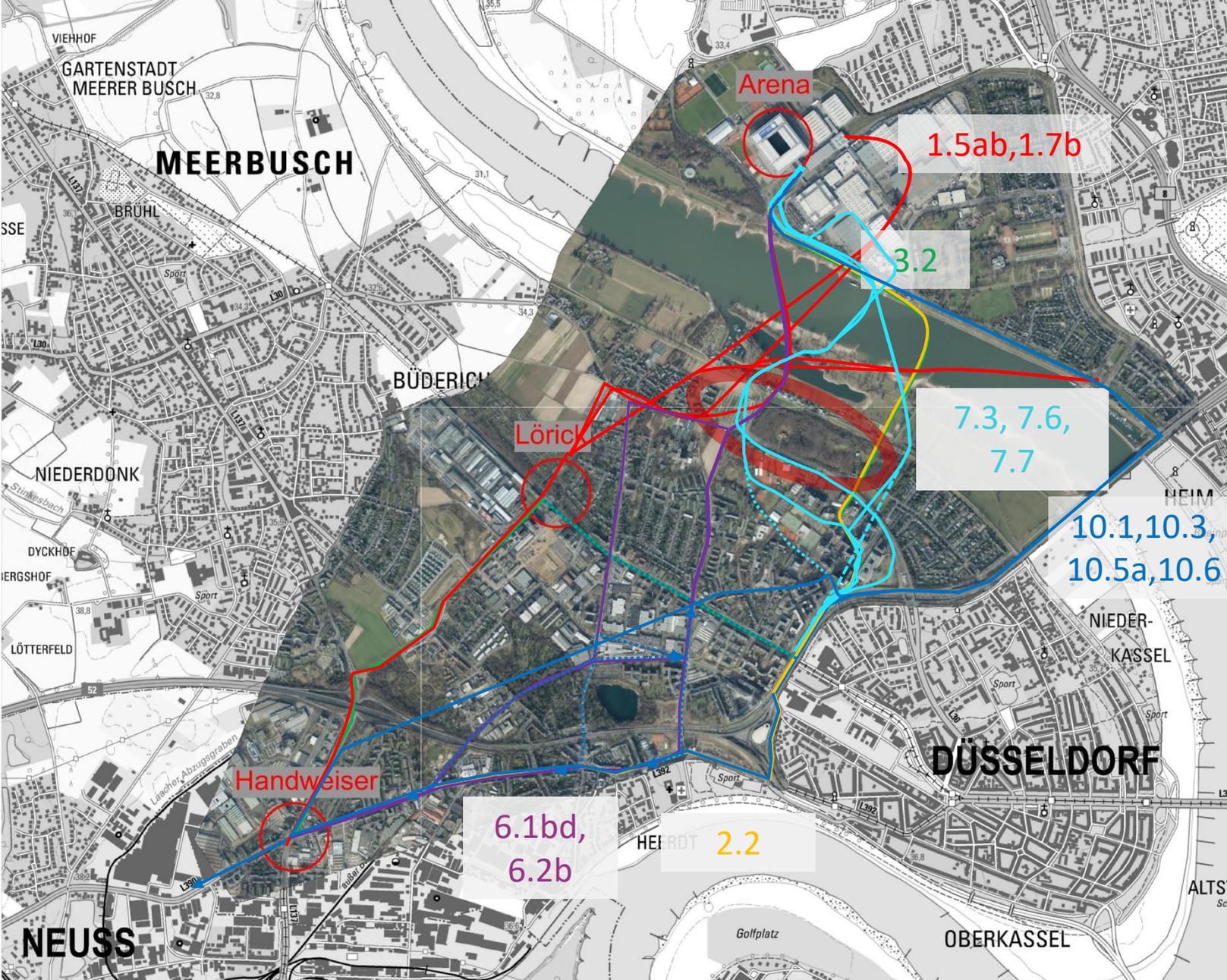
Planerische Umweltvorgaben und Grundlagen (exemplarisch):

Geschützte Alleen: z. B. Rottdamer Straße / Messeingang Süd

Landschaftsschutzgebiet/ geschützte Biotope: „Rheinauen“ (Düsseldorf), „Rheinaue mit Altarmen und Vorland“ (Rhein-Kreis Neuss)

Wasserschutzzonen: Wasserwerk Am Staad und Lörick

Flora-Fauna-Habitat-Gebiet: FFH-Gebiete, Rhein-Fischschutzzone
(Rheinbereich und nördliches linksrheinisches Ufer)



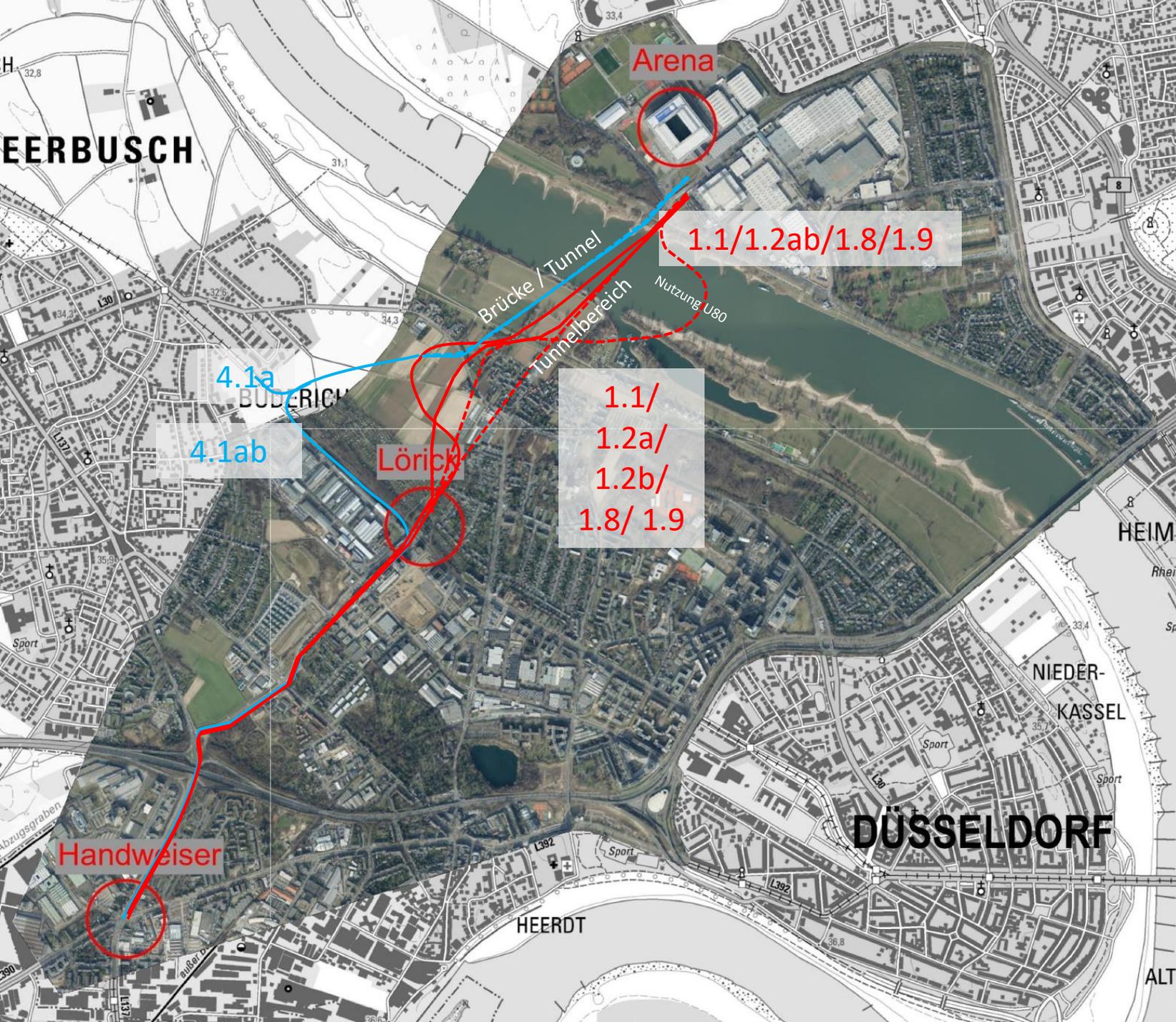
Kriterium Umweltbelange

- Varianten 1.5ab, 1.7b, 6.1bd, 6.2b, 7.3, 7.6, 7.7, die das Landschaftsschutzgebiet (z.B. Flutrinne/Nebengewässer) beeinflussen
- Varianten 2.2, 3.2, 7.3ab, 10.1, 10.3, 10.5a, 10.6, die geschützte Alleentangieren

Birgit Muéll

Projektleitung U81 / 2. Bauabschnitt

Amt für Verkehrsmanagement



Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

1.1/ 1.2a/ 1.2b/ 1.8/ 1.9/ 4.1a/4.1b

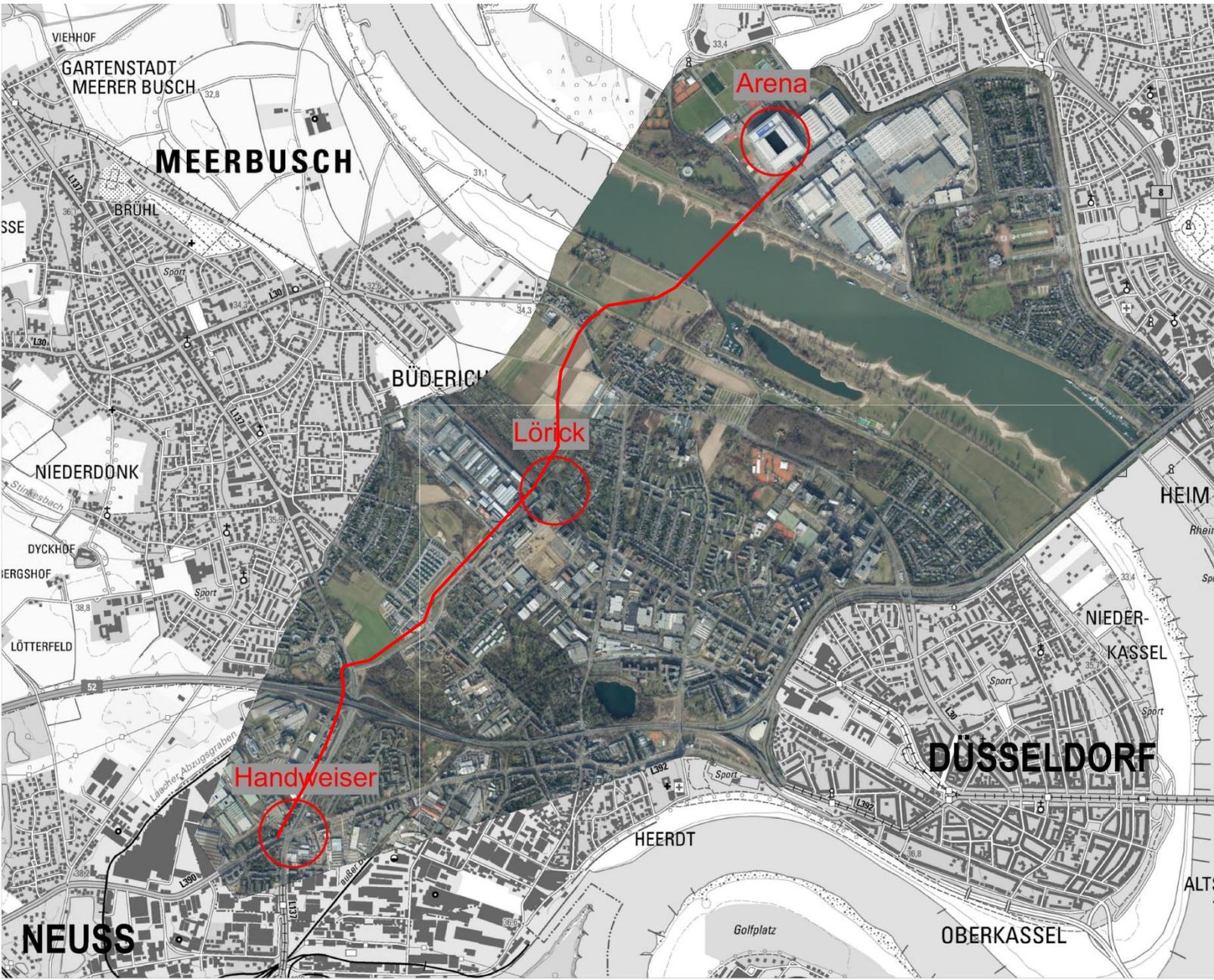
Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.1

- Variante als Brückenlösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

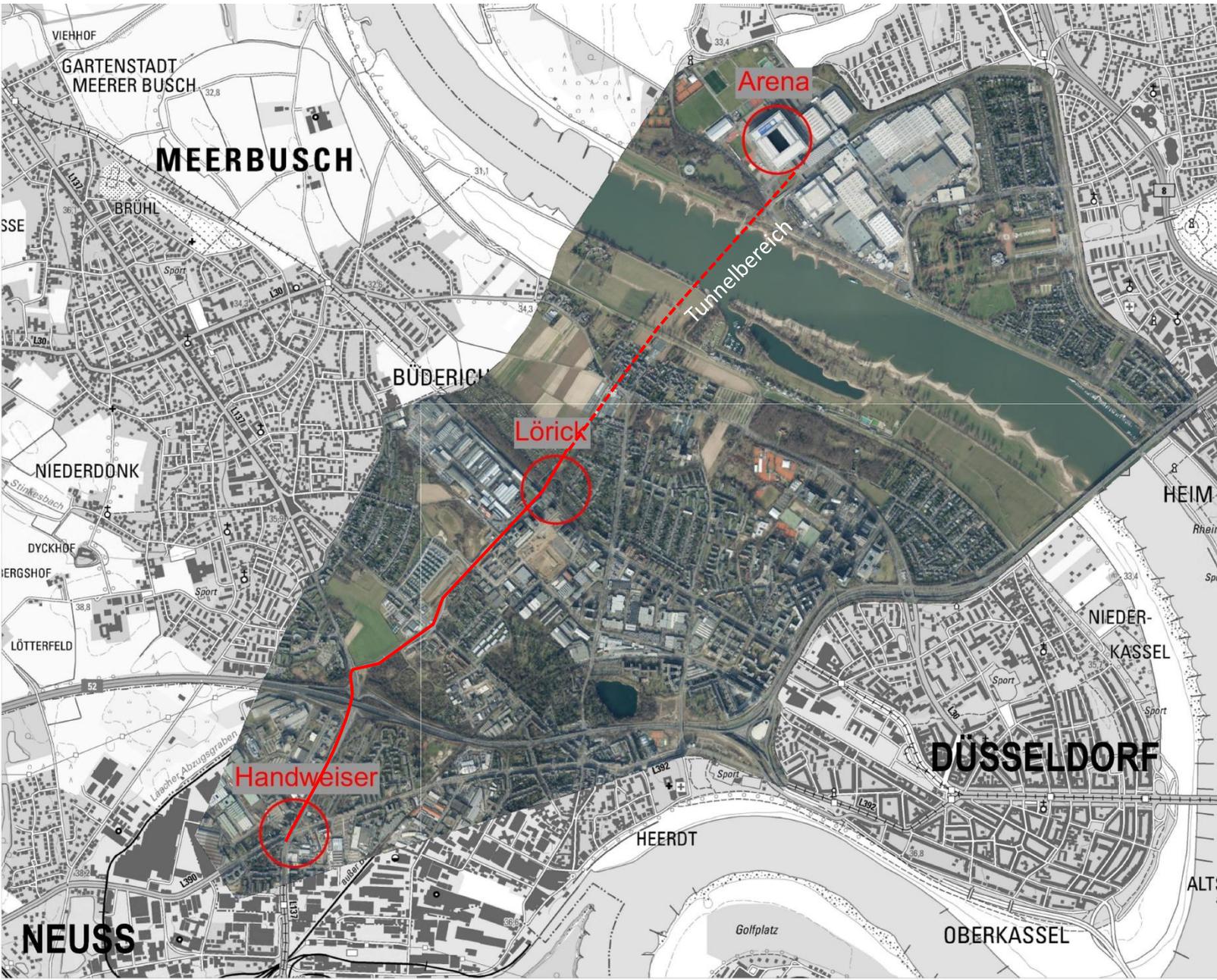


Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.2a

- Variante als direkte Tunnellösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

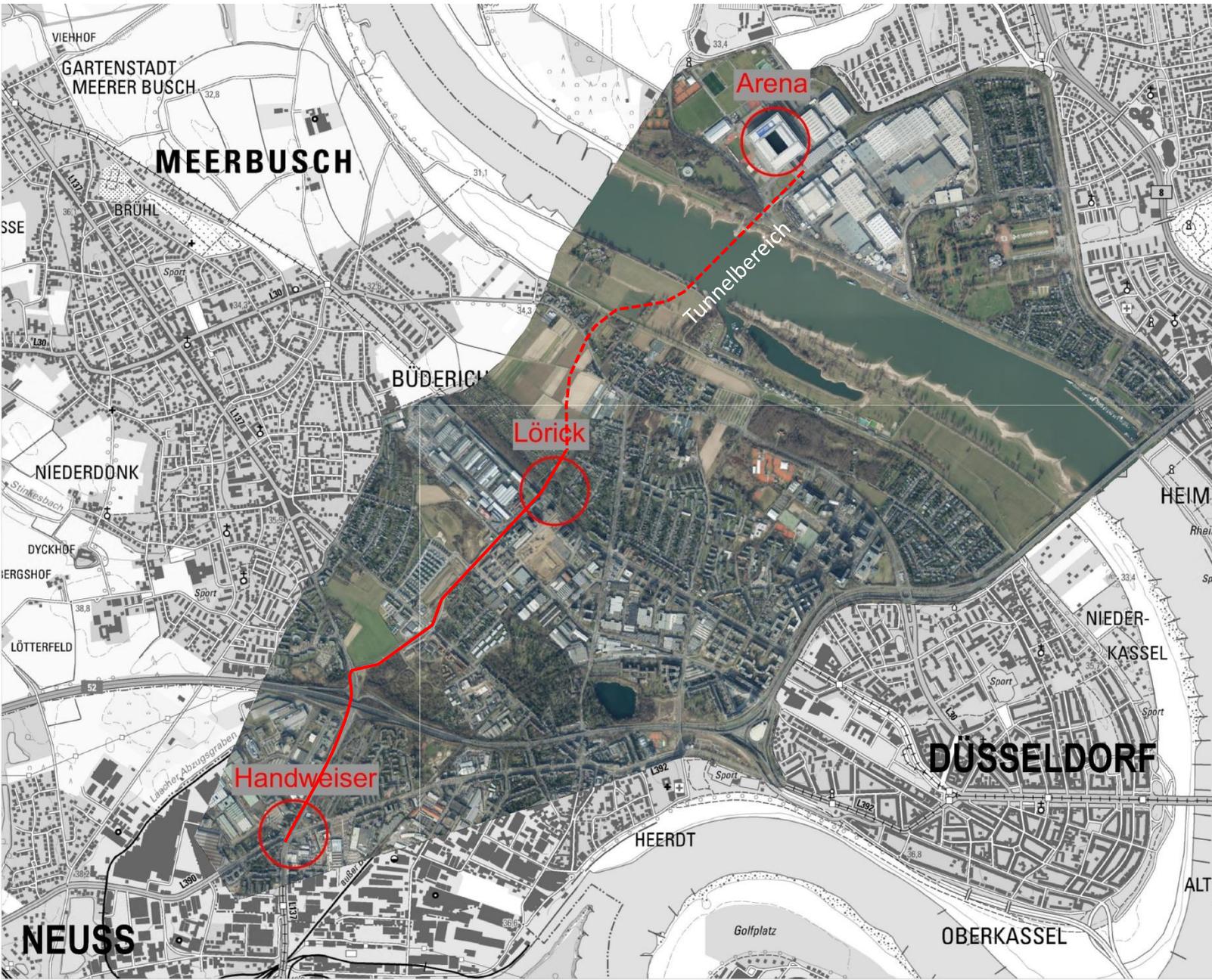


Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.2b

- Variante als geschwungene Tunnellösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

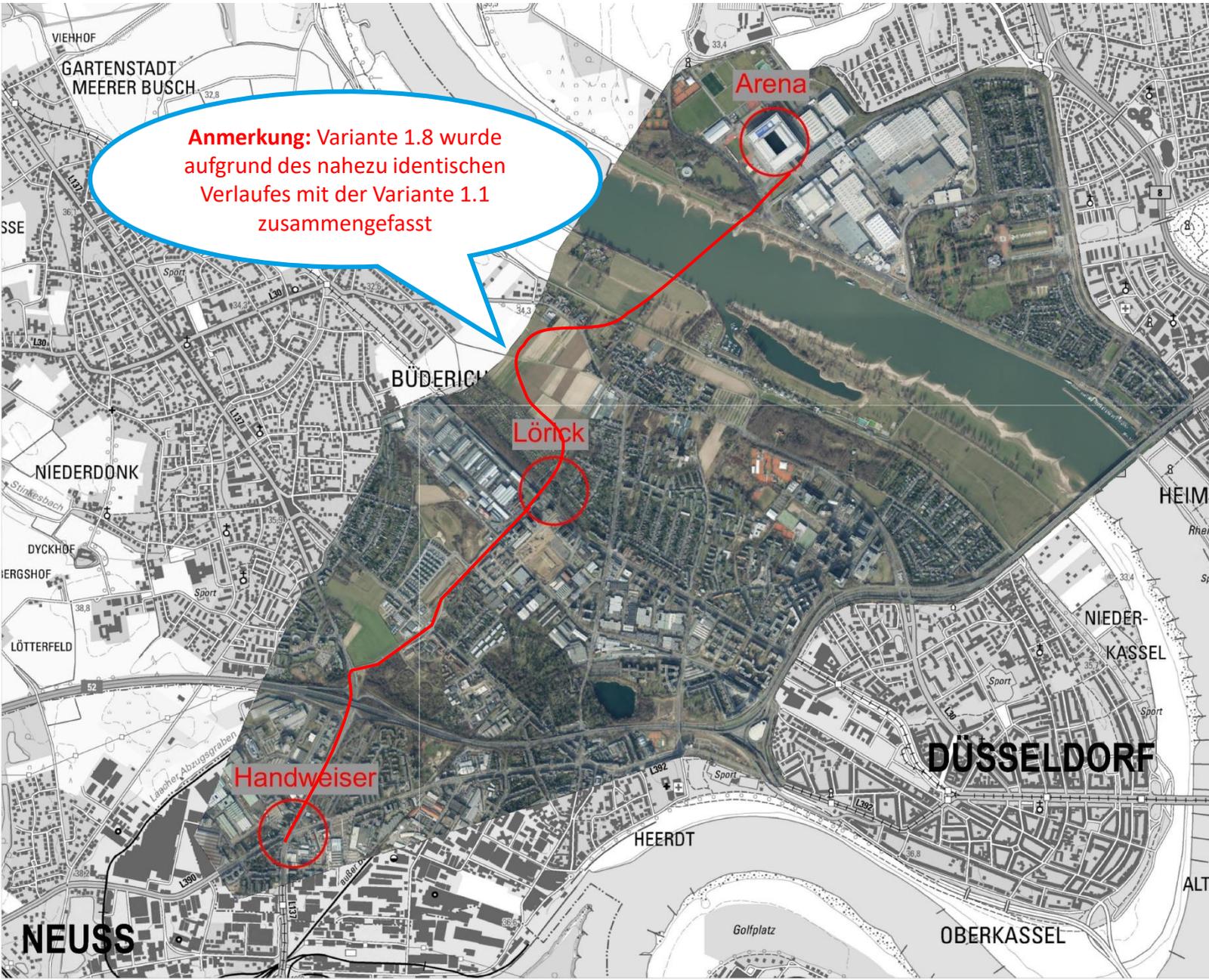


Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.8

- Variante als Brückenlösung nördlich des Klärwerks Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

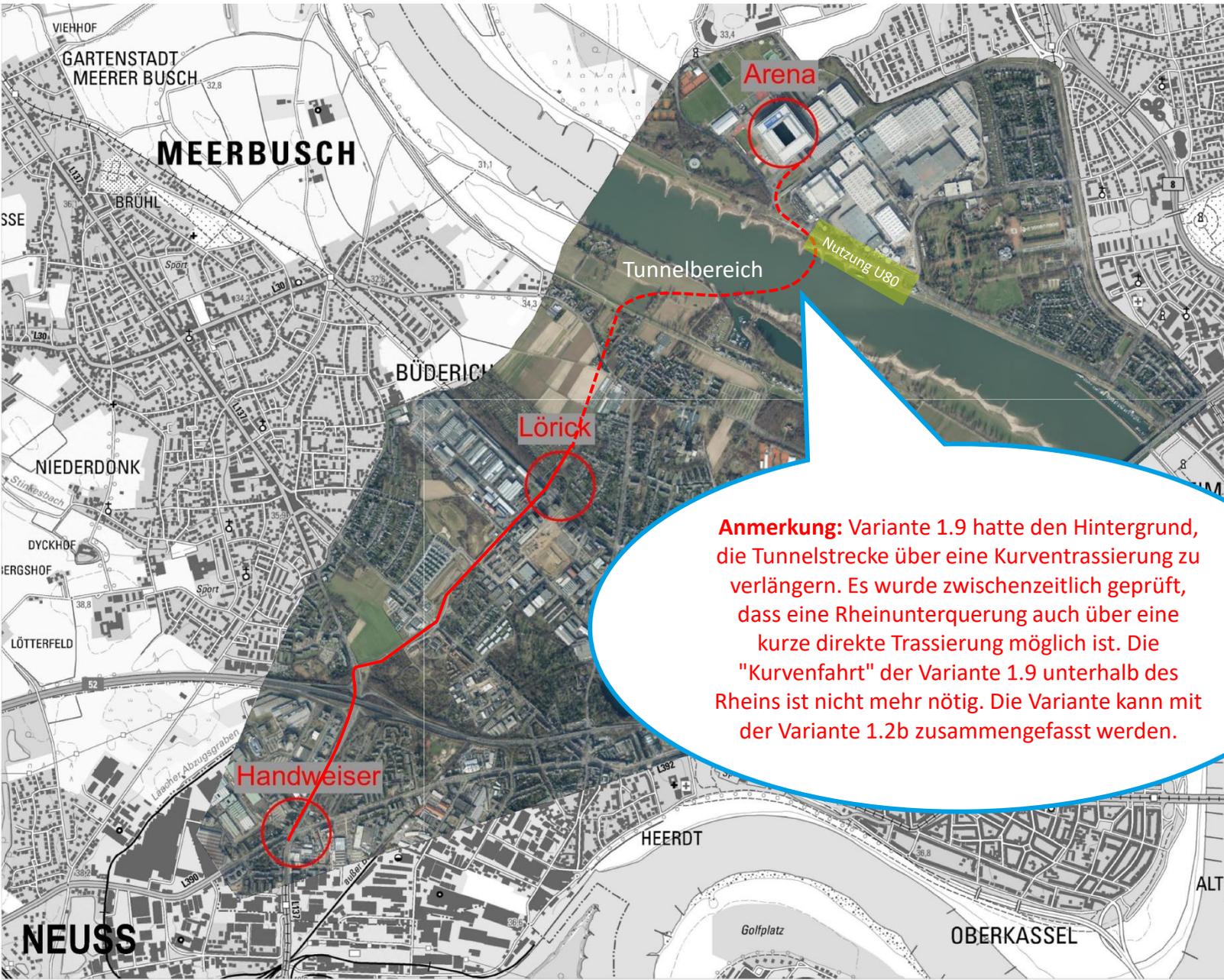


Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.9

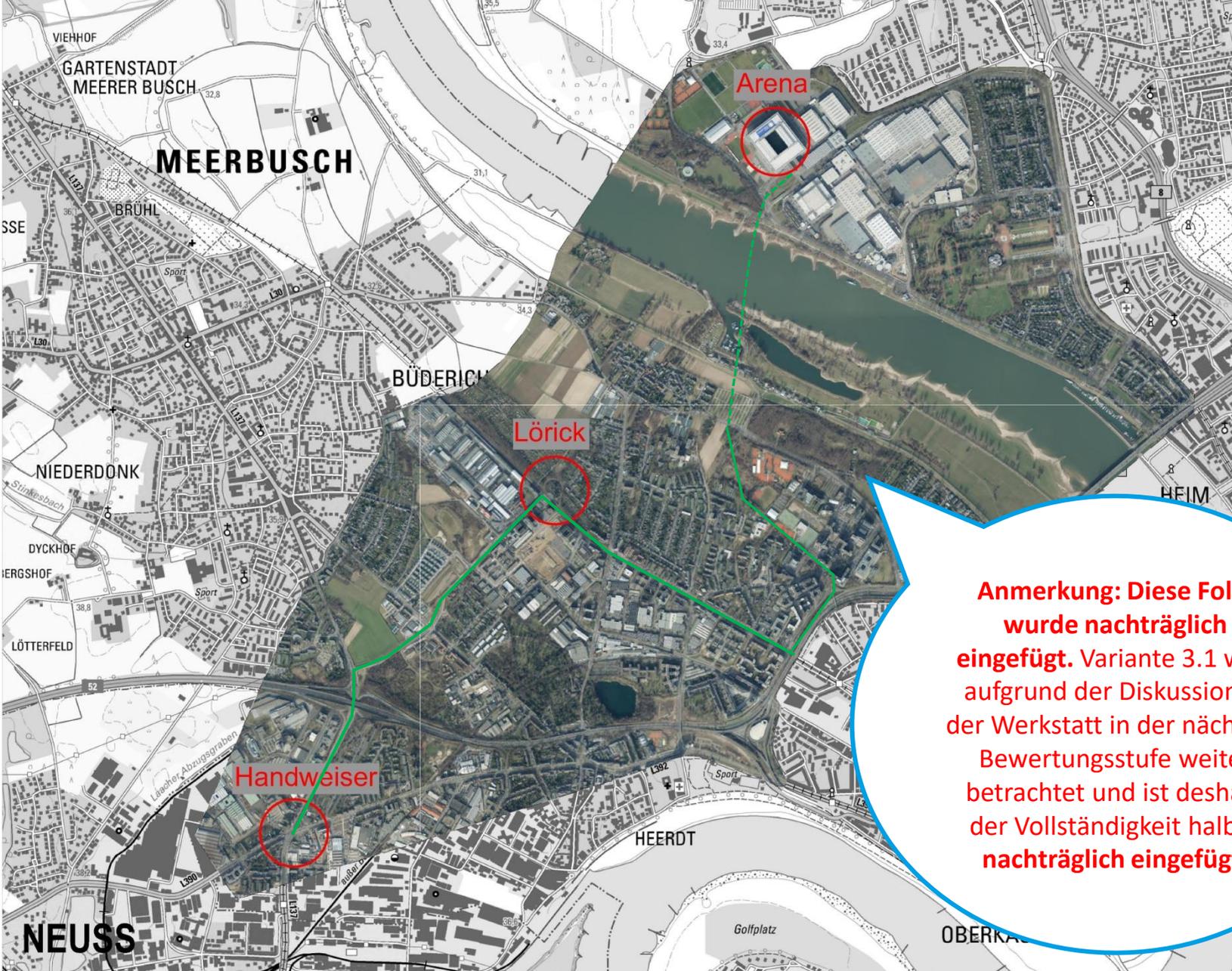
- Variante unter Mitbenutzung der geplanten U80
- Rheinquerung als Tunnel außerhalb der Wohnbebauung
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser



Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 3.1



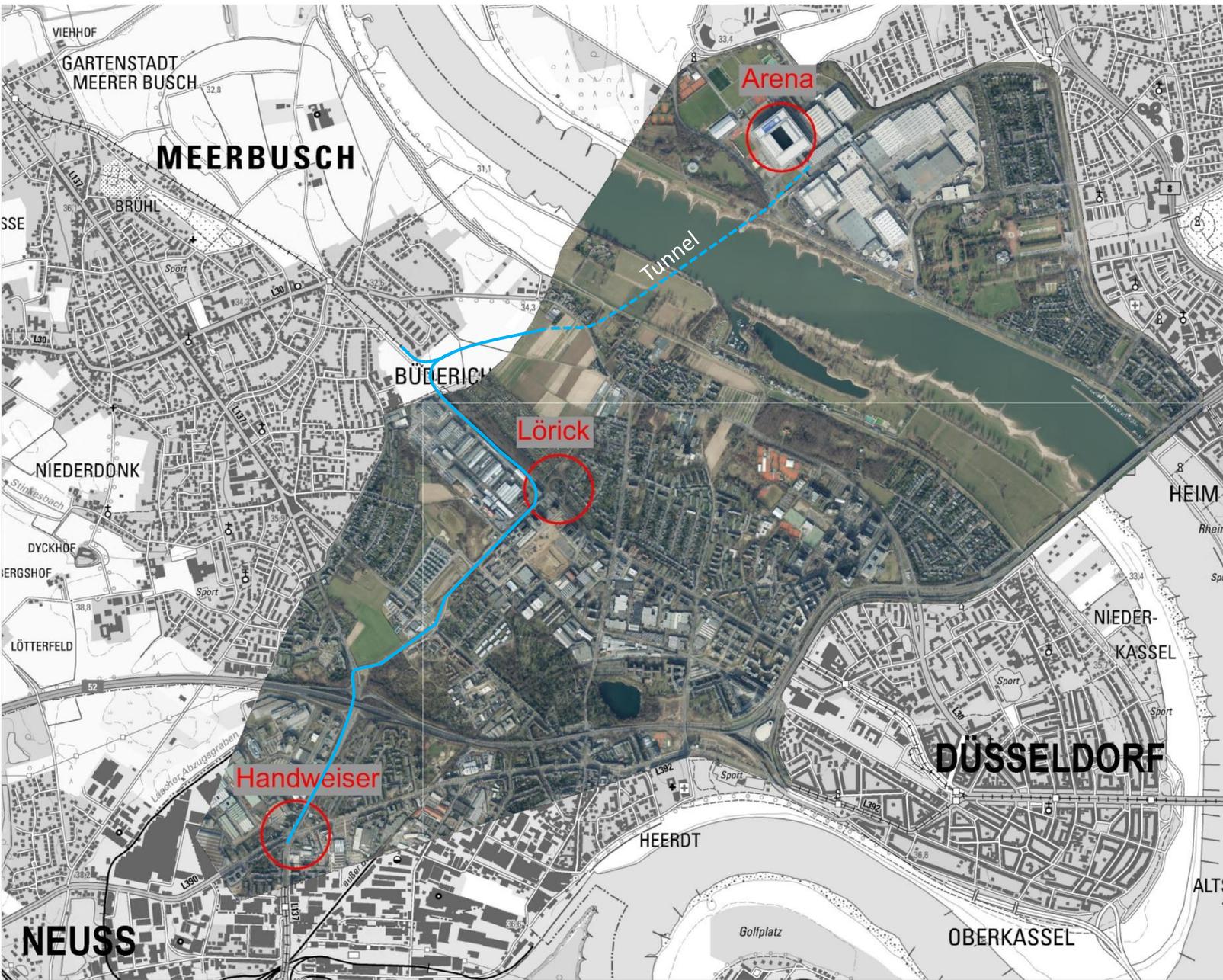
Anmerkung: Diese Folie wurde nachträglich eingefügt. Variante 3.1 wird aufgrund der Diskussion in der Werkstatt in der nächsten Bewertungsstufe weiter betrachtet und ist deshalb der Vollständigkeit halber **nachträglich eingefügt.**

Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 4.1a

- Varianten als Tunnellösung
- oberirdische Weiterführung südlich von Meerbusch-Büderich bis zur K-Bahn
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

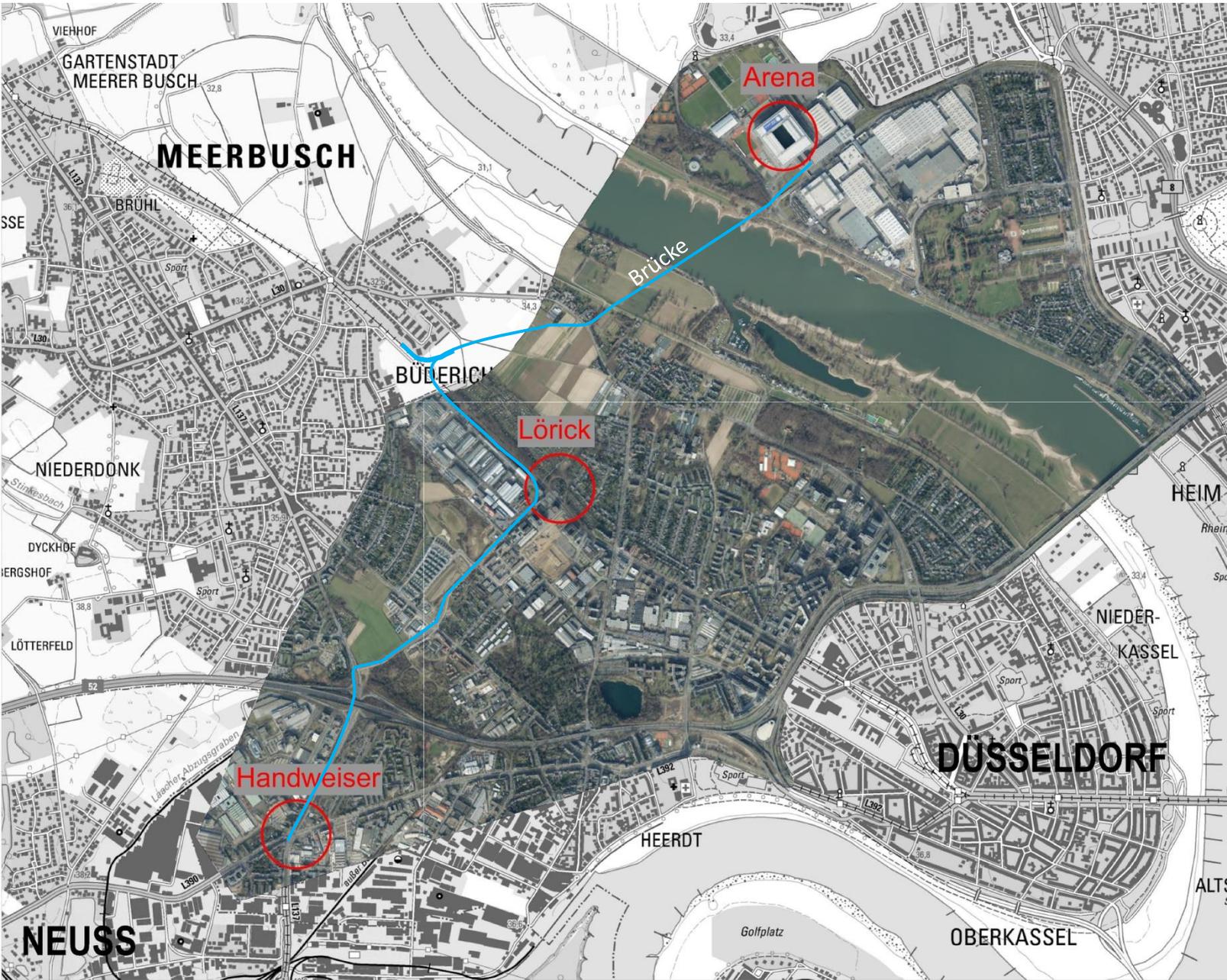


Eignungsprüfung Zusammenfassung

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 4.1b

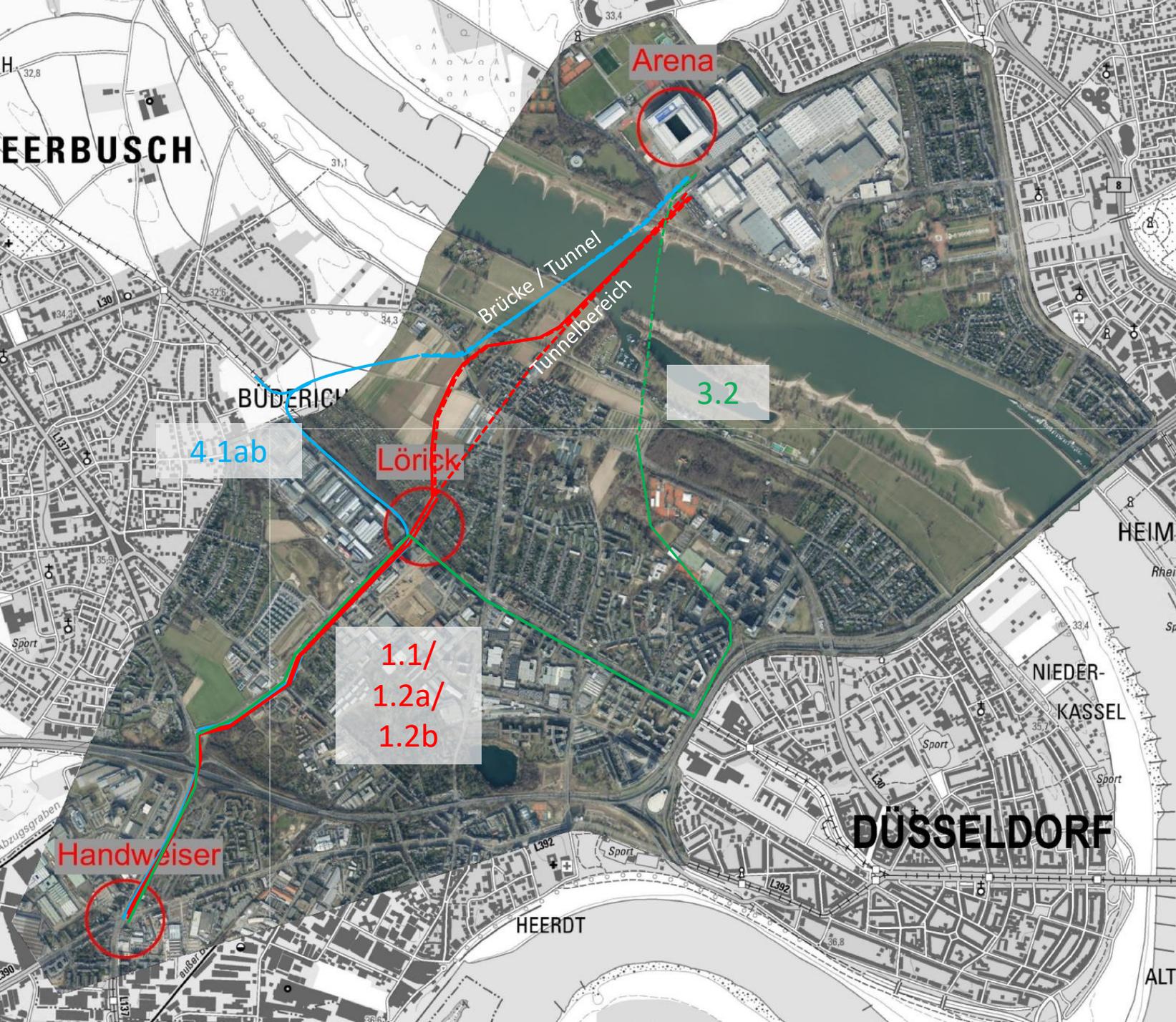
- Variante als Brückenlösung
- oberirdische Weiterführung südlich von Meerbusch-Büderich bis zur K-Bahn
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser



TOP 6

Rückfragen und Diskussion

Ergebnisse der Diskussion zu TOP 6



Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

1.1/ 1.2a/ 1.2b/ 3.1/ 4.1a/4.1b

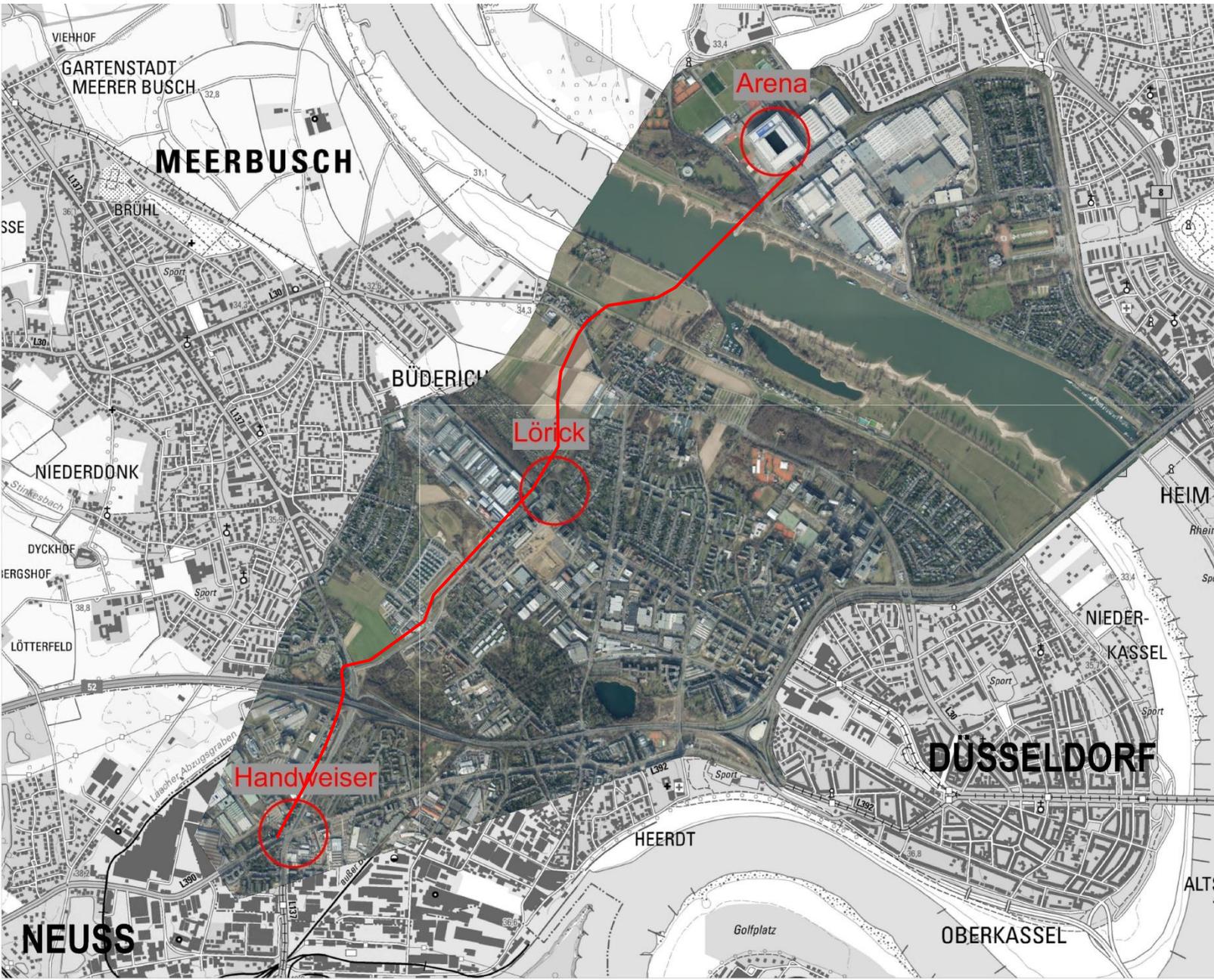
Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.1

- Variante als Brückenlösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

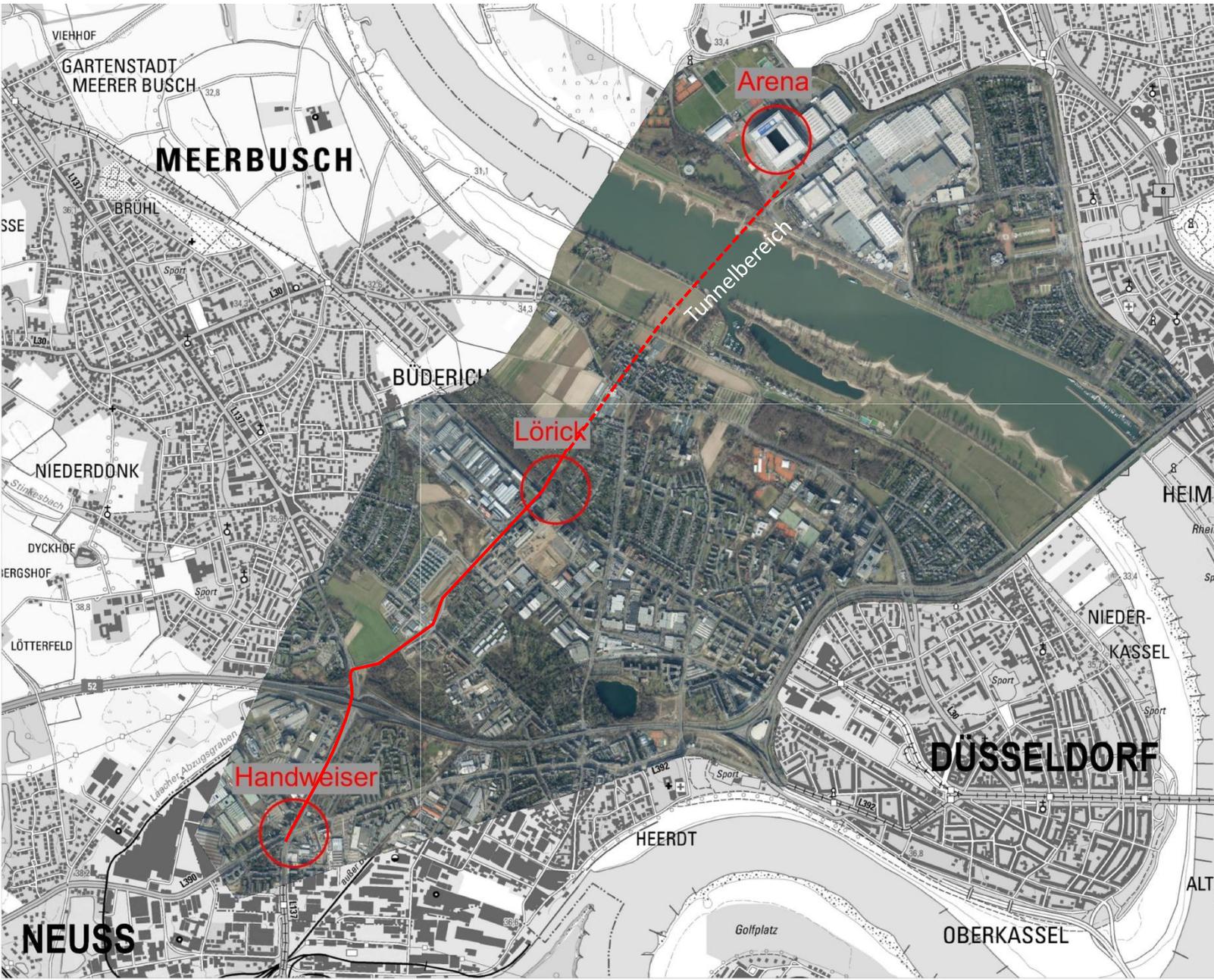


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.2a

- Variante als direkte Tunnellösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

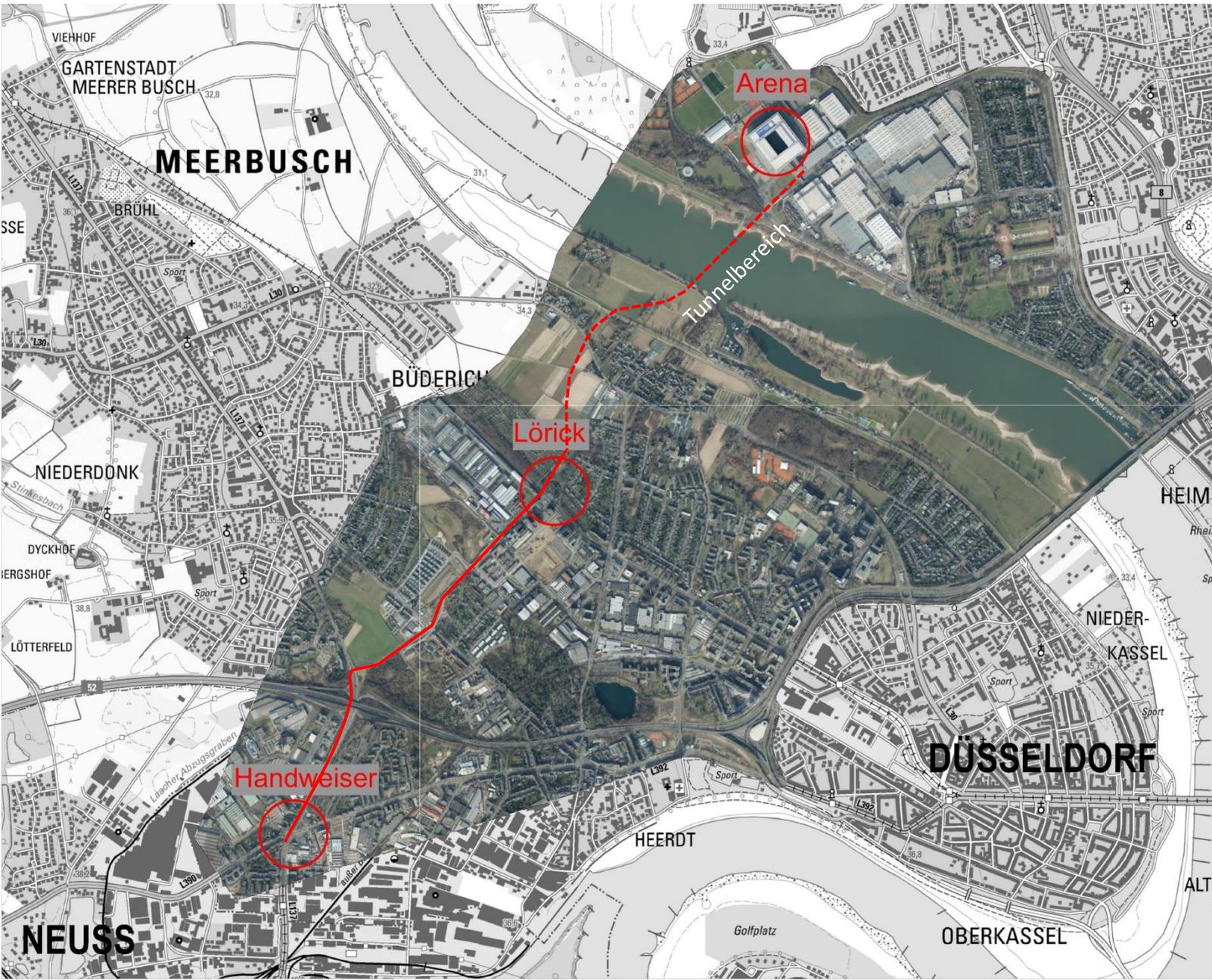


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.2b

- Variante als geschwungene Tunnellösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

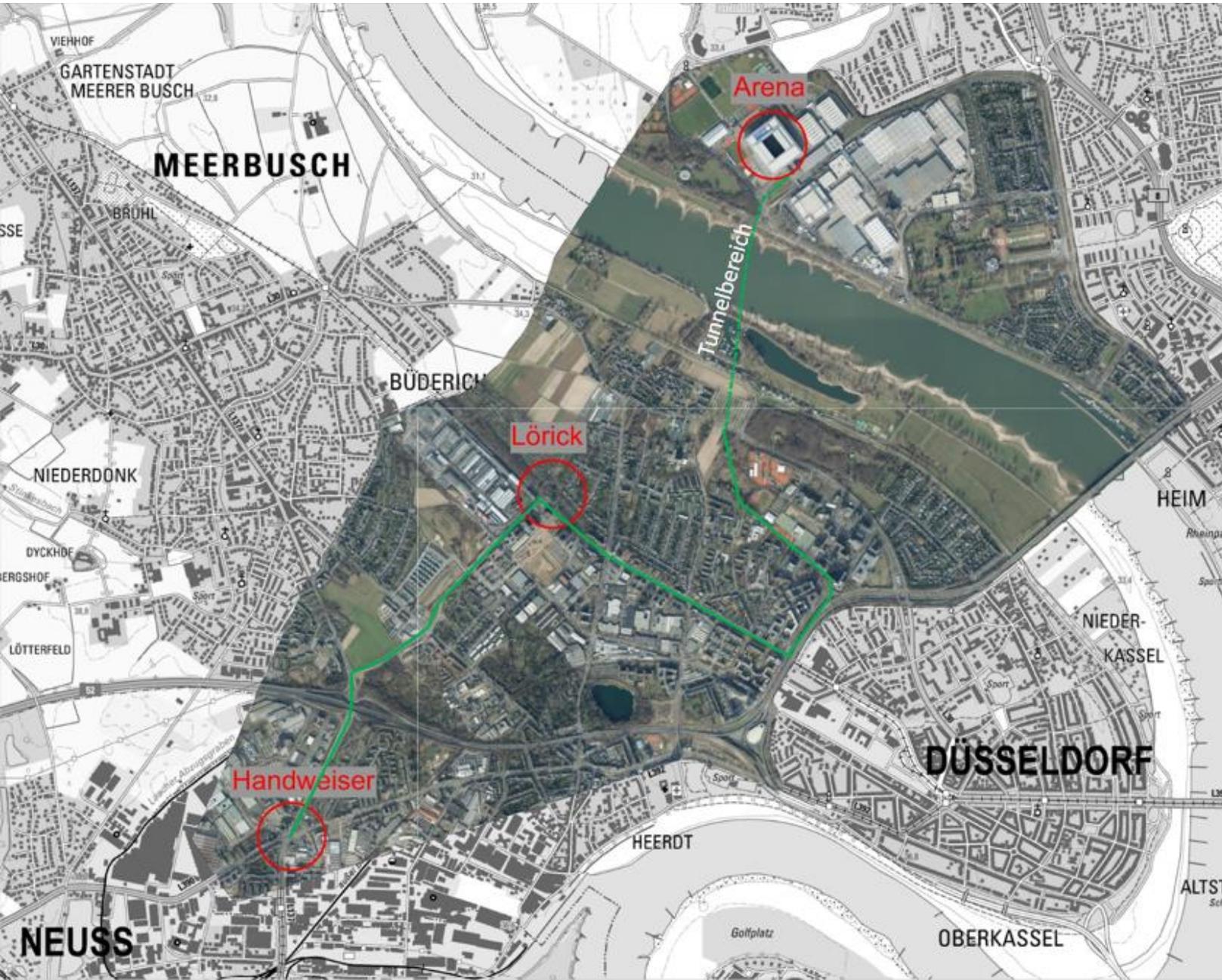


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 3.1

- Mäandrierende Streckenführung sowohl Arena - Neuss als auch Arena – Krefeld
- Reisezeitvorteile gering
- Noch zu prüfen:
- Unterfahrung Nebenarm Rhein (Yachthafen)/ Entwicklung Rampenlängen prüfen

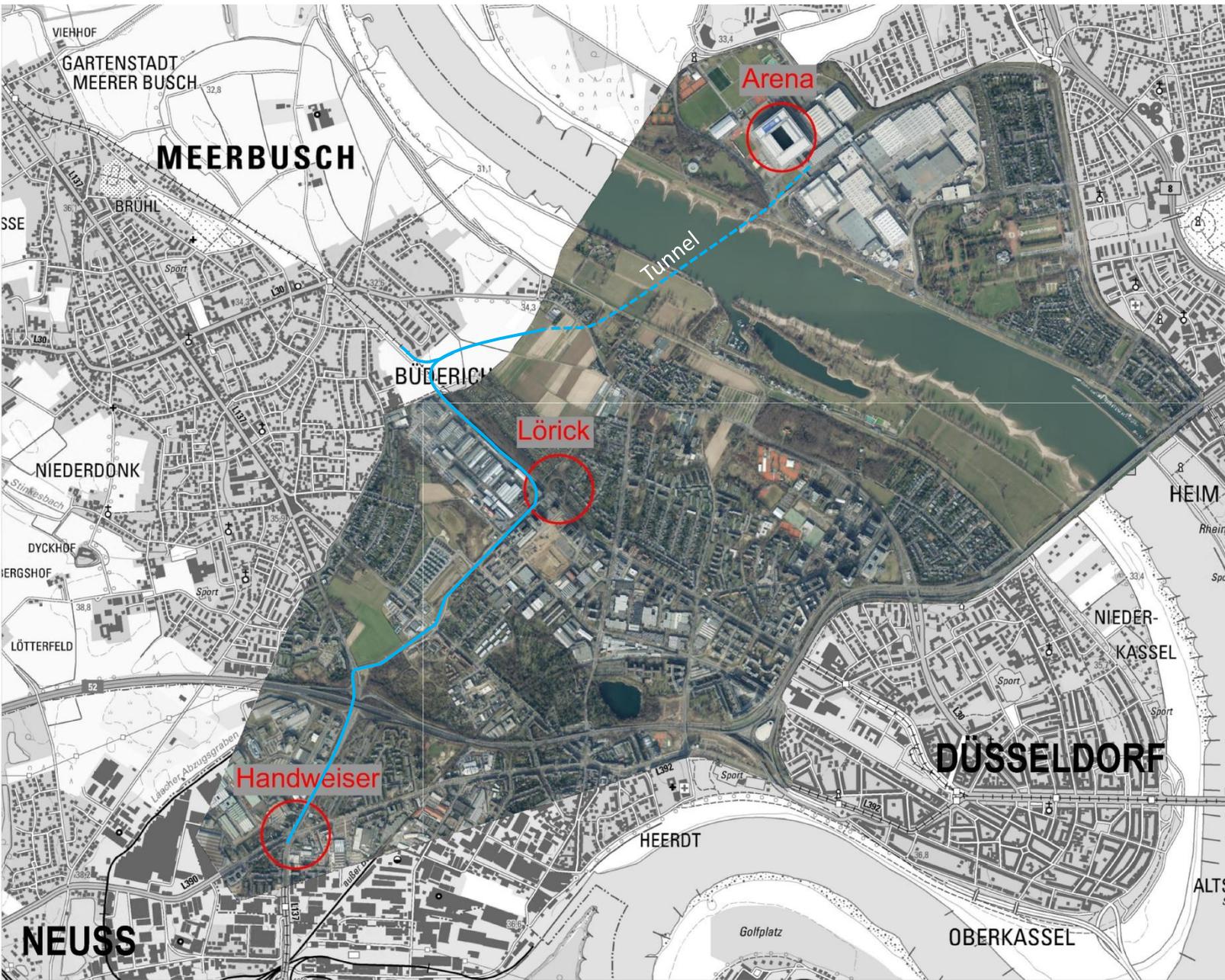


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 4.1a

- Varianten als Tunnellösung
- oberirdische Weiterführung südlich von Meerbusch-Büderich bis zur K-Bahn
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

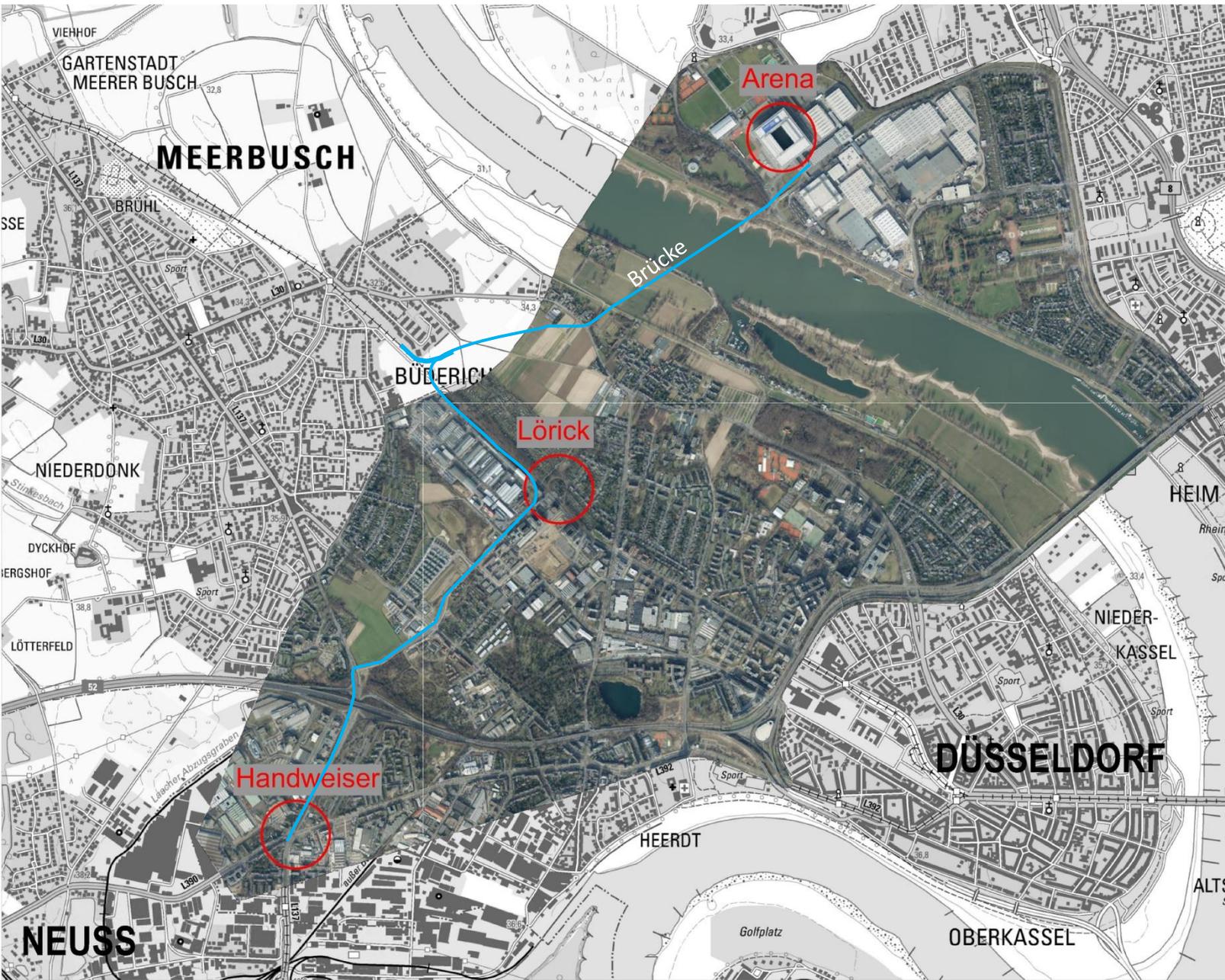


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die
Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 4.1b

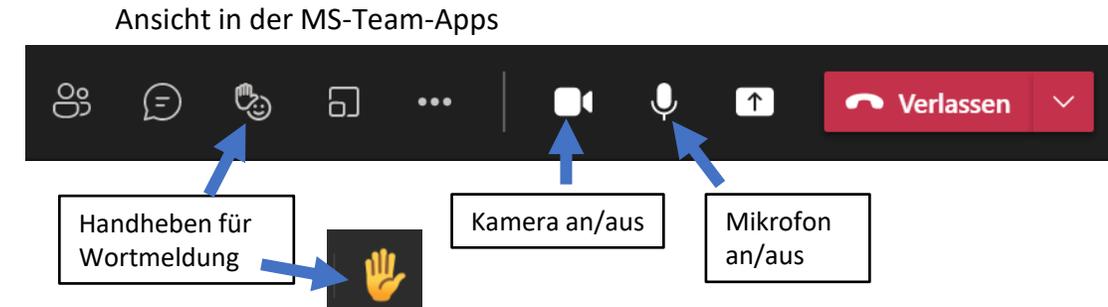
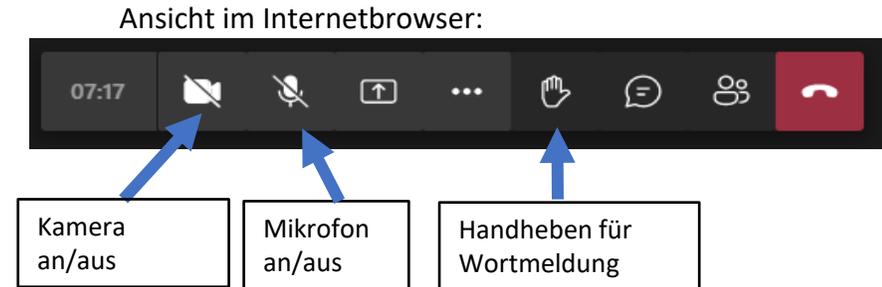
- Variante als Brückenlösung
- oberirdische Weiterführung südlich von Meerbusch-Büderich bis zur K-Bahn
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser



TOP 6 Rückfragen & Diskussion

Nutzen Sie für eine Wortmeldung bitte die Handmeldefunktion.

Wenn Sie von der Moderation aufgerufen werden, stellen Sie bitte Ihr Mikrofon und Ihre Kamera an.



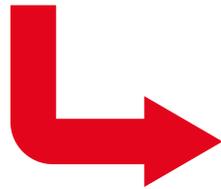
TOP 7

Ausblick und Abschluss

TOP 7 Ausblick Werkstatt der Politik und Verwaltung

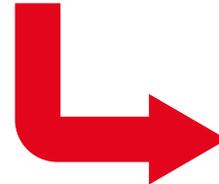
1. Termin (16.04.2021)

Einführung und Vorstellung Ablauf/ Ergebnisse
Planungswerkstatt
Vorstellung Bewertungsmethodik und
Ergebnisse der Eignungsprüfung



2. Termin (21.05.2021)

Vorstellung Ergebnisse **Bewertungsstufe I**
(optional) und Vorstellung
Bewertungsmatrix für Bewertungsstufe II



3. Termin (25.06.2021)

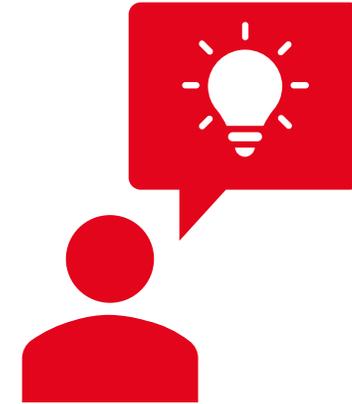
Vorstellung Ergebnisse Bewertungsstufe II

TOP 7 Abstimmung Pressemitteilung

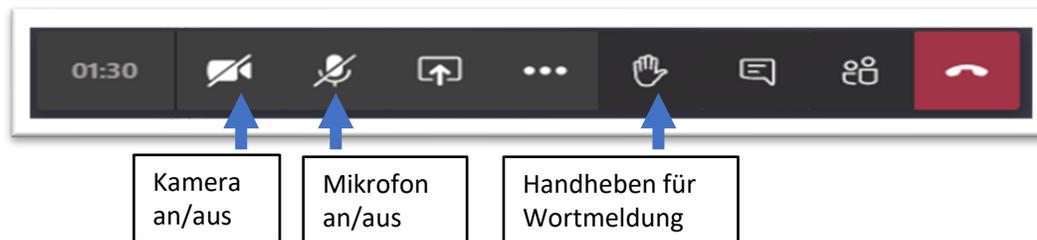
Blitzlichtrunde!

In zwei kurzen Sätzen:

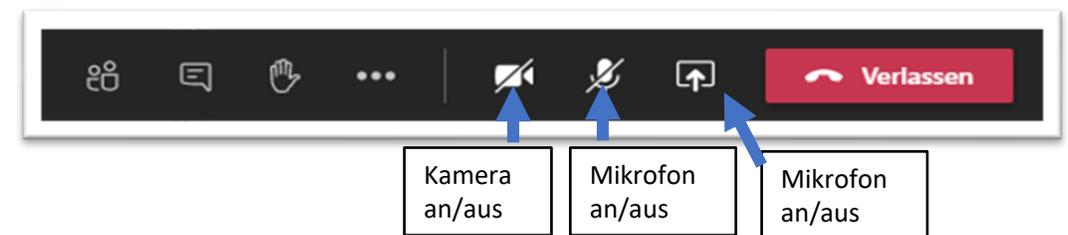
- Wie fanden Sie die Werkstatt?
- Was nehmen Sie aus der Werkstatt mit?



Ansicht im Internetbrowser:



Ansicht in der MS-Teams-App:



Verabschiedung

Florian Reeh

Leitung Amt für Verkehrsmanagement
der Landeshauptstadt Düsseldorf

Düsseldorf dort

Nähe trifft Freiheit

Herausgegeben von:



108 Amt für Verkehrsmanagement