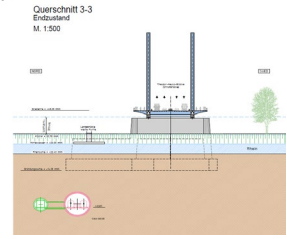


Nr.	Thema	Frage, Anmerkung	Antwort
1	Statement	In dieser Variante sehe ich eine vertane Chance die Verkehrswende zu unterstützen. Die niedrigeren Kosten stehen meiner Meinung nach nicht im Verhältnis zum Nutzen einer hier nicht verwirklichten ÖPNV Integration.	
2	Statement	Das ist also ein 1:1-Ersatz ohne weitere Funktionen und ohne Generierung von Vorteilen. Diese 536 Mio. würden also nur den Status Quo erhalten. Dafür ist das aber ganz schön teuer. Meine Meinung als Steuerzahler: Baut etwas zeitgemäßes! Wir sind nicht mehr in den 60er Jahren! Rückt die Bedürfnisse der Bürger, die dort leben, stärker in den Fokus! Umweltschutz, Lärmschutz, Lebens- und Aufenthaltsqualität müssen zusätzliche Kriterien für die Bewertung werden! Die Stadt Düsseldorf will sauberere Luft. Ein Tunnel kann hier dazu beitragen. Daran müssen sich die Vor- und Nachteile ausrichten.	
3	Statement	ÖPNV Integration ist ein Muss.	
4	Statement	Jetzt schon wesentlich in der Planung den zukünftig immer wichtigeren ÖPNV auszulassen wäre grob fahrlässig.	
5	Statement	nein	
6	Statement	Diese Variante ist ästhetisch und städtebaulich am besten und am schönsten. Auch am günstigsten!!! Für die Bürger der Stadt ist auch Schönheit und Ästhetik wichtig. Straßenbahnen werden genug gebaut (U81) und Fahrradfahrer wie auch alle anderen Verkehrsteilnehmer, als auch Anwohner und Erholungssuchende im darunterliegenden Park werden nicht durch Straßenbahnlärm und Erschütterung belästigt. Außerdem wäre das Brückenproblem am schnellsten gelöst. Ich wundere mich über Ihre Aussage, daß es für einen Straßenbahntunnel unverhältnismäßig hohe Kosten wären. Bei der Planung der U80 wurden Tunnel durchaus in Erwägung gezogen, dabei geht es hier nur um eine einzige Haltestelle mehr (Messe Süd). Das nenne ich unverhältnismäßig !!☐	
7	Statement	ÖPNV sollte auf jeden Fall realisiert werden, daher halte ich diese Variante nicht für zukunftsweisend, insbesondere bei den Kosten. Nicht langfristig gedacht	
8	Statement	Extreme Belastungen der Anwohner durch die nahe Bauphase vor dem Schlafzimmerfenster. Weiterer und größter Nachteil ist hier, dass die Bestandsbrücke nicht erhalten werden kann.	
9	Verkehr	Kann man eine ÖPNV Trasse nicht auf einer der Fahrspuren einrichten? Stau ist auf der Brücke eher selten, wäre nicht ein Bahnkörper auch auf einer Fahrbahn möglich und könnte dann später in einem eigenen Bahnkörper übergehen?	Siehe Frage / Antwort Variante I, Nr. 12.
10	Verkehr	Warum gibt es keine 0-Variante ohne IV und mit Straßenbahn? Diese wäre deutlich kostengünstiger und zukunftsweisender als die übrigen Varianten. in 1 km gibt es zwei weitere Autobridgen das reicht völlig	Siehe Frage / Antwort Variante I, Nr. 12.
11	Statement	Ich kann Variante VII hier nicht finden, übersehe ich etwas? Variante 0 erscheint mir als ein schnelles Vorhaben ohne Rücksicht auf Verbesserung oder Aufwertung der Umgebung, die in diesem Bereich sehr nötig wäre. Der aktuell untragbare Zustand der Uerdinger Straße wird hier m.E. überhaupt nicht "in die Hand" genommen. Der Verkehr hat in den letzten 10 Jahren ein solches Ausmaß angenommen, dass es kaum möglich ist hier zu leben. Keine Radwege, viel zu schmale Gehwege, wahnsinniger Verkehr (tagsüber und nachts). Mit der maroden Brücke, gibt es jetzt die Möglichkeit zu Handeln. Mit Variante 0 oder VII bleibt alles so schlecht, wie es ist- wer sollte das unterstützen und warum?	Die Variante VII wurde bei den Umfrageformularen außen vor gelassen, da sie im weiteren Diskussionsverlauf nicht weiter betrachtet wird. Der Querschnitt der Variante VII entspricht aber analog der Variante 0. jedoch mit Tunnel: 
12	Verkehr	Sie wissen doch, wie es geht? Aber: Originalbrücke in die Sie soviel Erhaltungsaufwand hineingesteckt haben - das muß man anerkennen - und Schwerlastverkehr in die Röhre - oder Röhre sogar wo ganz anders hin, nämlich unter die Messe wäre besser. Lassen Sie das alte stehen und bauen was neues Neu. Das ist gut.	Siehe Frage / Antwort Variante I, Nr. 8
13	Statement	Mein Kommentar: diese Variante 0 ist als Neubau für die Optik des Stadtbildes die beste, sollte aber nur mit einem Tunnel entweder für Autos und LKWs oder einem Tunnel für den ÖPNV umgesetzt werden.	

14	Schallschutz	Welche Lärmschutzmassnahmen sind hier geplant?	Die Stadt ist grundsätzlich dazu verpflichtet, die gesetzlichen Vorgaben bzgl. Lärmschutz einzuhalten. Die genauen Lärmschutzmaßnahmen werden erst im Zuge der weiteren Vor- und Entwurfsplanung geplant. Ansonsten siehe auch Antwort auf Frage 3a zu Variante I.
15	Statement	Ingesamt kein Mehrwert für die Stadt	
16	Statement	Den ÖPNV zu ignorieren wäre fatal	
17	Schallschutz Finanzierung	- Als Anwohner im Haus Rheinpark / Uerdinger Straße bin ich grundsätzlich für den Erhalt der Brücke als Fahrrad und Fußgängerbrücke und für den Bau von Tunnelröhren für den Kfz Verkehr sowie den ÖPNV. - Ich bin gegen einen Abriss, einen Neubau, eine Verbreiterung. - Welche Emissionsschutz (insbesondere Lärm) Maßnahmen sind jeweils für die 4 verbliebenen Varianten während Bauphase und Betriebsphase geplant? - Würden alternative Finanzierungs-/Betreiberkonzepte geprüft? Beispiel: Herrentunnel Lübeck.	siehe Antworten auf Frage Nr. 22 zu Variante I
18	Statement	Es darf ausschließlich eine neue Schrägseilbrücke geplant und realisiert werden, die sich allen Anforderungen gerecht, harmonisch in die denkmalgeschützte Brückenfamilie eingliedert. Alle landschaftlichen Beziehungen mittels Öffnung zur Niederrheinlandschaft müssen gewahrt bleiben.	
19	Statement	Attraktiver Brückenneubau mit geringsten Kosten? -nicht mutig, nicht zeitgemäß (man beachte neue Verkehrstunnel auch unter Wasserstraßen in anderen Metropolen z.B. in Rotterdam) und nicht "der große Wurf", mit dem Düsseldorf die lärmgeplagten Anwohner sowie die internationale Öffentlichkeit gleichermaßen beeindrucken könnte. Auch hier würde der Baukörper durch die vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen im rechtsrheinischen Golzheim maximale negative Dominanz entfalten und die parallelen, darunterliegenden öffentlichen Flächen erdrücken.	
20	Statement	Den ÖPNV zu streichen sollte in Zeiten des Klimawandels nicht zur Auswahl bestehen. Gerade der ÖPNV ist für die Bürgerinnen und Bürger wichtig!	
21	Lärmschutz	Auch hier bleibt meine Frage nach einem Lärmschutz.	Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 3a
22	Ingenieurbau	Wie lange schätzen Sie, wird der Bau dieser Variante dauern? Welche Einschränkungen wird es für uns Anwohner geben? Und ansonsten bin ich für diese Variante.	Die Bauzeit wird mit etwa 9 bis 11 Jahren eingeschätzt. Die konkreten Auswirkungen für die Anwohner während der Bauphase können erst im Zuge der späteren Vor- und Entwurfsplanung beurteilt werden.
23	Ingenieurbau	a) Hier wir auf eine Variante VII verwiesen, die aber hier nicht weiter ausgeführt wird! b) Was sind die wesentlichen bautechnischen Details der Variante 0? Bleiben bei der Variante 0 die Maße der bisherigen Brücke erhalten oder gibt es ebenfalls Veränderungen (und wenn welche?) in Strombrücke und Vorbrücken und Zubringern? Was sind konkret die baulichen und wirtschaftlichen Gründe für einen zweiteiligen Querschnitt der links- und rechtsrheinischen Brücken? Was sind die Auswirkungen im Vergleich zu einem einteiligen Querschnitt für die Breite der Bauwerke auf der links- und rechtsrheinischen Seite und damit für die Lebensqualität der Anwohner (Lärm, Lebensraum, Schadstoffe, Sicht) dort? c) Ist bei einer (zu erwartenden) Veränderung der Verkehrsverhältnisse über die Jahrzehnte die Umwidmung von 2 Fahrspuren (unter Reduzierung von 4 auf 2 Fahrspuren) auf eine ÖPNV/Stadtbahntrasse möglich, was eine erhebliche Flexibilisierung der Verkehrsoptionen bedeuten würde?	a) Die Variante VII entspricht der Variante 0 zzgl. eines ÖPNV-Tunnels. Da sie gegenüber den anderen verbliebenen Varianten (bspw. Variante V) keine Vorteile aufwies, wurde sie nicht weiterbetrachtet. b) Die Abmessungen der Brücke werden sich ändern, da breitere Geh- und Radwege mitgedacht werden. Die Vorlandbrücken werden ca. 30 m und die Strombrücke ca. 34 m breit werden. Insbesondere die rechtsrheinische Vorlandbrücke lässt sich baubetrieblich nur als 2-teiliger Querschnitt realisieren, da weder nördlich noch südlich der Bestandsbrücke hinreichend Platz vorhanden ist, um dort einen einteiligen Querschnitt mit 30 m Breite zu realisieren. Ein zweiteiliger Querschnitt bietet darüber hinaus folgende Vorteile: - Aufrechterhaltung des Verkehrs auch während der Bauzeit. Hierzu wird ein exemplarischer Bauphasenplan veröffentlicht. - Verzicht auf Vollsperrungen bei bestimmten Bauwerksprüfungen, da der Verkehr über den jeweils anderen Querschnitt geführt werden kann. - Einfacher Rück- und Neubau nach Erreichen der statistischen Nutzungsdauer von 70 bis 100 Jahren. c) Eine Reduzierung der Fahrspuren kommt nicht in Betracht, siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 12.
24	Ingenieurbau	a) Wo ist die Variante VII, auf die hier Bezug genommen wird? B) Der Anleger der Weissenflotte befindet sich doch auf der Golzheimer Seite, dann stimmt die Darstellung der Himmelsrichtungen nicht.	a) siehe Frage / Antwort Nr. 23 b) Ein entsprechender Lageplan wird hierzu noch veröffentlicht. Die Blickrichtung ist in Richtung Osten / Golzheim. Die Darstellung des Anlegers ist richtig, da dieser nördlich der Brücke liegt, siehe Google Maps.

25	Statement Verkehr Ingenieurbau	<p>a) Gestalterische Alternative zur Variante IV Denkmal</p> <p>b) Zielsetzung sollte die schlanke Dimensionierung der Bauteile analog zur bestehenden Theodor-Heuss-Brücke sein</p> <p>c) Die Strassenbahntrasse ist wie in den vorherigen Kommentaren beschrieben mit Blick auf die geplante Strassenbahnlinie nach Messe-Lörick grundsätzlich in Frage zu stellen</p> <p>d) Zur vergleichenden Beurteilung aller Varianten sind 3D Visualisierungen mit realistischer Dimensionierung der Bauteile erforderlich</p>	<p>a) Statement - keine Antwort erforderlich.</p> <p>B) Statement - keine Antwort erforderlich.</p> <p>C) Siehe Frage / Antwort Variante Nr. 1 8b.</p> <p>D) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 34h.</p>
26	Verkehr	<p>a) Wann wird die Studie zur Nordtangente zur Verfügung stehen und eine Entscheidung zum ÖPNV getroffen werden können?</p> <p>b) Wieso können die Busverbindungen hier vor allem der M2 nicht mit einer höheren Taktung fahren.</p> <p>c) Könnte bei einer möglichen zukünftigen Veränderung des Individualverkehrs eine Fahrspur zur Busspur werden?</p> <p>d) Derzeit ist die THB im besonderen an der rechtsrheinischen Auffahrt ein Unfallschwerpunkt. Was ist hier zur Behebung angedacht?</p>	<p>a) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 35g.</p> <p>B) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 35g</p> <p>c) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 12.</p> <p>d) Die konkrete Ausgestaltung wäre ein Thema für die spätere Entwurfsphase.</p>
27	Ingenieurbau	<p>a) Meine favorisierte Variante: Die jetzige Theodor Heuss Brücke ist von ihrem preisgekrönten Denkmal geschützten Design her perfekt und würde in dieser Variante ihre moderne Entsprechung finden, zudem ist es die günstigste Version. Der ÖPNV würde vorerst wie bisher als Bus zwischen den Rheinseiten verkehren.</p> <p>b) Wie lange würde die Umsetzung dieser Variante dauern (Abriss und Wiederaufbau)?</p>	<p>a) Statement</p> <p>a) bis ca. 2041</p>
28	Verkehr Umwelt	<p>Da Düsseldorf ja klimafreundlich ist, wurde sicherlich das GWP der unterschiedlichen Varianten berechnet. Welcher Wert ergibt sich für diese Variante auch im Vergleich zu den anderen?</p> <p>Nimmt man ein innerstädtisches Tempo-limit von 50km/h an, wäre dann eine spätere Straßenbahnführung nur auf der Strombrücke innerhalb der IV Spur möglich? Der Stau ist kaum auf der Strombrücke, sondern an den Knotenpunkten.</p>	<p>siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 38</p>
29	Statement	<p>Die Variante I erscheint in Bezug auf den ÖPNV vorteilhaft, allerdings gibt es mit der Rheinquerung der U81 bereits eine bessere Lösung. Die Variante 0 ist die hoffentlich schnellste und kosteneffizienteste Lösung. Darauf kommt es beim Neubau der Theodor-Heuss-Brücke an. Diese Brücke muss möglichst schnell ersetzt werden und das zu möglichst geringen Kosten.</p> <p>Wir kennen in Deutschland zahlreiche Bauprojekte, die "ausgeufert" sind: Die Theodor-Heuss-Brücke sollte schnell und effizient ohne "Kostenskapaden" ersetzt werden. Tunnellösungen und zusätzlicher ÖPNV auf der Brücke verlängert die Bauzeit unnötig. Zudem fahre ich schon regelmäßig mit dem ÖPNV/Bus über die Brücke: Das ist die "schnellste" ÖPNV-Lösung, die auch zukünftig, z. B. mit Hybrid- und Elektrobussen zu bevorzugen ist. Zukünftig hat man dann noch die U81, um den Rhein zu überqueren und natürlich weiterhin die Oberkassler Brücke.</p>	
30	Allgemein	<p>Wann werden die Unterlagen der Veranstaltung am 11.09.24 online gestellt?</p>	<p>Spätestens mit Veröffentlichung dieses Fragen-/Antwortenkataloges</p>
31	Statement	<p>So sollte die neue Brücke aussehen! Dieser Plan ist der Einzige, der dem Denkmalschutz und der eleganten Brückenfamilie gerecht wird. Keine Beeinträchtigung der Gesamtsituation Uerdinger Straße Anwohner (noch mehr Lärm oder womöglich eingekästelt durch Schallschutzwände) / nicht noch näher an der Bebauung / damit Erhalt der Umgebung in Golzheim. Der Bus funktioniert doch wunderbar, es braucht m. E. n. keine ÖPNV Trasse. Zugang Bushaltestelle über Aufzug muss mit geplant werden (behindertengerecht). Die jetzige Treppe ist sehr steil und nicht mehr zeitgemäß.</p>	

32	Statement	Ich denke nicht, dass mit "schnell" eine angemessene Verkehrswende erzielt werden kann, hier der ÖPNV aber eine angemessene und wirtschaftliche Berücksichtigung finden muss.	
33	Statement	Ich stimme für Variante IV	

Nr.	Thema	Frage, Anmerkung	Antwort
1	Statement	Das ist die Beste der Varianten!	
2	Statement	Diese Variante scheint mir perspektivisch am aller sinnvollsten. Eine weitere ÖPNV Anbindung der linksrheinischen Stadtseite wird in der nahen Zukunft immer relevanter werden und viele PKW Fahrten über den Rhein ersetzen können. Ein Tunnelbau hat sowohl für ÖPNV als auch für PKW/LKW Verkehr zu hohe Kosten, vermutlich längere Bauzeiten und durch höheren Betonbedarf eine negativere Klimabilanz.	
3	Schallschutz Ingenieurbau	<p>a) Wurde eine Lärmbelastungsanalyse für die Bewohner an der Uerdinger Str. / Cecilienallee / Rotterdam Str. / Orsoyer Str. erstellt? Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant? Wurden diese in den Kosten berücksichtigt? Insbesondere die ÖPNV-Trasse dürfte die Lärmbelastung erheblich erhöhen, wenn nicht Schallschutzmaßnahmen getroffen werden. Ebenso ist für die Bewohner mit einer höheren Belastung durch Verkehrs-Emmissionen zu rechnen, da das 13 Meter breitere Bauwerk an jeder Seite 6,5 Meter näher an die Wohnhäuser rückt.</p> <p>b) Warum untersucht man nicht schon jetzt die Alternative mit einem Geh- und Radweg unterhalb der seitlichen Kragarme?</p>	<p>a) Eine erste Abschätzung für die Variante I sowohl mit als auch ohne Straßenbahn wurde vorgenommen. Es wird eine leichte Erhöhung der Immissionen von aktuell ca. 70 dB(A) auf ca. 71 dB(A) erwartet. Die Straßenbahn trägt zur Erhöhung des Schalldruckpegels nicht entscheidend bei, maßgebend wird der Straßenlärm sein. Die notwendigen Schallschutzmaßnahmen sind grob anhand von vergleichbaren Projekten indirekt mit eingeflossen. Die Stadt ist grundsätzlich dazu verpflichtet, die gesetzlichen Vorgaben bzgl. Lärmschutz einzuhalten. Die genauen Lärmschutzmaßnahmen werden erst im Zuge der weiteren Vor- und Entwurfsplanung geplant. Möglich sind bspw. lärmindernde Maßnahmen im Bereich Asphalt und Gleisbau, Lärmschutzwände auf dem Brückenbauwerk oder Schallschutzfenster. In Bezug auf die Gesamtprojektkosten spielen die Kosten für den Schallschutz eine eher untergeordnete Rolle.</p> <p>b) Ziel der Machbarkeitsstudie war es, grundsätzlich denkbare Varianten zu untersuchen. Die angesprochene Alternative ist eine Untervariante und kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht untersucht werden, da hierfür weitere Planungsparameter (Achsen und Gradienten der Brücke, statisch-konstruktive Höhen der Brückenträger) erarbeitet werden müssen. Dies ist erst im Rahmen der Vorplanung möglich.</p>
4	Statement	Nein. Klar die beste Alternative.	
5	Statement	Wenn schon so ein Projekt angegangen werden muss, dann mit Mut für die Zukunft. Der große Wurf, statt Fleckenteppich und klein-klein.	
6	Statement	Das habe ich mir ÖPNV und Autos von Anfang so vor vorgestellt. Der neue Knotenpunkt der U Bahn und ggf. von Buslinien wie 729 oder Messe wäre dann Reeserplatz.	
7	Statement	Ja, sie sollte es sein.	
8	Schallschutz Verkehr	<p>a) Ich habe kein Verständnis dafür eine weitere Straßenbahntrasse über eine Brücke zu bauen. Der dadurch anfallende Lärm ist sowohl für Anwohner als auch für die Parkbesucher unzumutbar. Die Bahn muss unbedingt in einen Tunnel. Auch ist die Verbreiterung der Brücke eine Zumutung.</p> <p>b) Die Rheinquerung der U81 bei der Messe reicht vollkommen aus. Man braucht keine weitere Straßenbahn über eine Brücke. Das wäre auch für die alten Denkmäler und die Stadtansicht eine Katastrophe.</p>	<p>a) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 3a) zum Thema Lärmschutz.</p> <p>b) Mit der U81 und der Nordtangente werden unterschiedliche Ziele verfolgt. Die U81 verbindet Neuss über die MERKUR SPIEL-ARENA mit dem Flughafen und soll über den Flughafen Bahnhof bis nach Ratingen verlaufen. Die Nordtangente soll dagegen das Linksrheinische und den Düsseldorfer Osten über die Arbeitsplatzschwerpunkte am Seestern, im Bereich Kennedydamm, an der Heinrich-Ehrhardt-Straße sowie an der Heinrichstraße miteinander verbinden und dabei auch viele neue Verknüpfungen mit den bestehenden Straßenbahnlinien herstellen.</p> <p>Bereits heute ist die Theodor-Heuss-Brücke mit 13 Fahrten pro Stunde und Richtung sowie 9.000 Fahrgästen pro Tag eine wichtige ÖPNV-Achse, die angesichts der angestrebten Verlagerungen von MIV-Fahrten auf den ÖPNV an Bedeutung zunehmen wird. Durch die Nordtangente sind auch Entlastungen im ÖPNV-Bestandsnetz der Innenstadt zu erwarten. Dies schafft auch hier Kapazitäten für zusätzliche Verkehrsverlagerungen zum ÖPNV. Die Nordtangente, welche über die Trasse der heutigen Theodor-Heuss-Brücke führen soll, ist eine Maßnahme des Zielkonzeptes Stadtbahn/Straßenbahn, welche mit Priorität weiterverfolgt werden soll. Hierfür wird eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.</p>
9	Ingenieurbau	<p>a) Dauer des Baus?</p> <p>b) Lebensdauer des Neubau?</p> <p>c) Was ist die alternative Querung des Rheins während des Baus?</p> <p>d) Bessere Erläuterung zu 'Weitere Potenziale' wäre wünschenswert</p> <p>Grundsätzlich ist die Idee einer Brücke für alle Verkehrsarten insbesondere ÖPNV, Rad und Fußgänger absolut wünschenswert. Aber die Beschreibung zur Beurteilung ist natürlich 'knapp'</p>	<p>a) Für die Bauzeit werden ca. 9 bis 11 Jahre angenommen. Eine Konkretisierung erfolgt im Verlauf der weiteren Planung.</p> <p>b) Die Lebensdauer ist abhängig von der gewählten Konstruktion und liegt statistisch zwischen 70 bis 100 Jahren.</p> <p>c) Es ist vorgesehen, bauzeitlich für den Verkehr einen Korridor auf der alten und neuen Brücke offen zu halten. Hieraus ergibt sich auch ein relativ komplizierter und langer Bauablauf. Auf dem Dialogforum wurde ein entsprechender Plan vorgestellt.</p> <p>d) Tieferegehende Untersuchungen können erst im Rahmen der Vorplanung vorgenommen werden.</p>
10	Verkehr	<p>Größter Nachteil ist, dass die vorhandene Brücke nicht erhalten werden kann. Dies würde meines Erachtens sich negativ auf das Stadtbild auswirken. Zudem ist die rechtsrheinischen Vorlandbrücke mit einer 13m Erweiterung überhaupt nicht vorstellbar/denkbar, geschweige der Eingriff in die dortige Naturlandschaft.</p> <p>a) Wieso sollten nun zusätzlich eine ÖPNV-Trasse realisiert werden, für die U81 ist die Theodor Heuss Brücke doch keine Option.</p>	a) Siehe Frage / Antwort Variante I 8 b)
11	Verkehr	Warum kann die ÖPNV Trasse nicht temporär für die über die Brücke verkehrenden Busse als Busspur genutzt werden? Jedenfalls sollte man nicht den Status Quo für die nächsten Jahrzehnte zementieren.	Dies ist vorgesehen. Bis zur möglichen Realisierung eines schienengebundenen System soll die ÖPNV-Trasse durch Busse befahren werden.

12	Verkehr	sinnvolle Lösung aber viel zu breit, wie wäre es den Autoverkehr zu entfernen, damit man eine schmale und günstige Lösung bekommt. in 1 km Entfernung sind zwei weitere Autobridgen, das reicht völlig aus.	Ein Fahrstreifen je Richtung reicht nicht aus, da zukünftig ein täglicher Verkehr von ca. 70.000 Fahrzeuge erwartet werden. Die prognostizierten 70.000 Fahrzeuge berücksichtigen bereits eine Änderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Kfz-, mehr ÖPNV- und Radnutzung). Doch auch für den Kfz-Verkehr muss es noch leistungsfähige Kfz-Hauptachsen geben, die die Erreichbarkeit relevanter Ziele und zuverlässige Reisezeiten gewährleisten. Die THB-Trasse wird auch zukünftig als Teil einer solchen Hauptachse gesehen. Eine Fahrstreifenreduzierung/Engstelle an der Theodor-Heuss-Brücke würde innerstädtisch zu deutlich längeren Fahrwegen und zu Verlagerungen führen, die von den anderen Brücken und Straßenzügen nicht aufgefangen werden könnten und wofür diese Brücken nicht ausgelegt sind.
13	Ingenieurbau Verkehr	<p>a) Ist das nicht ein bißchen viel Torsion, die die Straßenbahn bei dieser Variante erzeugt? Geht's nicht ohne? Auch mit den LKW's zwischen den Tragwerken komme ich nicht klar.</p> <p>b) Und die Fußgänger und Radfahrer bekommen einen Hauptträger unten drunter? So eine Variante bleibt übrig? Da würde ich statisch anders vorgehen. Das erscheint nicht durchdacht.</p> <p>c) Und wo kommt die Straßenbahn am Nordfriedhof runter?</p> <p>Alles etwas seltsam.</p>	<p>a) Dies ist letzten Endes eine Frage der Bemessung, siehe Oberkasseler Brücke. Da jeder Brückenteil in dieser Variante 2 Seilebenen erhalten soll, würden sogar weniger Torsionskräfte auftreten als bei der Oberkasseler Brücke.</p> <p>b) Es handelt sich hierbei um das Aufzeigen möglicher Potentiale innerhalb einer Machbarkeitsstudie. Bei dem aufgezeigten Vorschlag handelt es sich um eine mögliche Untervariante, die im Rahmen der Vorplanung zu untersuchen wäre.</p> <p>c) Angestrebt wird das Erreichen des Knoten Uerdinger-/ Danziger Straße. Ob die Straßenbahn in Richtung Osten in der Tief- oder in der Hochlage weiter fortgeführt wird, wird Gegenstand der noch zu beauftragenden Machbarkeitsstudie sein.</p>
14	Statement	Dies ist die beste Variante!	
15	Ingenieurbau Verkehr	<p>a) Wie sieht das Gesamtkonzept (technische Realisierung, Kosten, Zeitaufwand, Einschränkungen Verkehr/Anwohner) inkl. Anbindung der Brücke für Straßenverkehr und ÖPNV aus? Bisher wird immer nur auf die Brücke fokussiert, ohne Gesamtkonzept ist eine so weitreichende Entscheidung nicht sinnvoll möglich.</p> <p>b) Wie soll die in dieser Variante geplante extreme Verbreiterung der Brücke in den Zu-/Abführungen der Brücke sowie in den angrenzenden Straßen auch angesichts der erheblichen räumlichen Einschränkungen insbes. auf der Ostseite fortgesetzt werden</p> <p>c) und mit welchen Kosten und welchem Zeitaufwand ist das verbunden?</p> <p>d) Es macht doch keine Sinn, eine neue Brücke mit zusätzlichen ÖPNV-Trassen und breiten Rad-/Fußwegen zu errichten und dies im Anschluss nicht weiter fortzuführen. Außerdem würden sich dann am Ende der Brücke zusätzliche Verkehrsengestellen ergeben.</p> <p>e) Warum genügt nicht eine zusätzliche ÖPNV-Trasse im Norden? In Lörrich, das nicht weit von der TH-Brücke entfernt ist, ist schon eine zusätzliche Rheinquerung geplant. Sollte aus Kostengründen nicht auf eine Trasse fokussiert werden?</p> <p>f) Wie ist das konkrete ÖPNV-Gesamtkonzept für den Norden Düsseldorfs inkl. grober Kosten und Zeitbedarf?</p> <p>g) Warum wird bei der geplanten erheblichen Verbreiterung der Brücke mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf das städtische Erscheinungsbild und den Naherholungswert der Rheinwiesen bzgl. der Untersuchung einer alternativen separaten Führung von Rad-/Fußwegen unterhalb der Brücke nur der Konjunktiv verwendet? Diese Variante sollte doch in jedem Fall geprüft werden.</p>	<p>zu a) Die genaue technische Realisierung wird erst im Zuge der Vorplanung geplant, welche nach dem Ratsbeschluss zur Variantenfestlegung zunächst ausgeschrieben und beauftragt werden muss. Die ungefähren Kosten und Bauzeiten können der Variantenbeschreibung entnommen werden. Einschränkungen für Verkehr und Anwohner während der Bauphase wird sich erst im Zuge der Vor- und Entwurfsplanung ergeben. Die Anbindung der Brücke an den Straßenverkehr und den ÖPNV kann den Variantenplänen entnommen werden.</p> <p>zu b) Die Anbindung der verbreiterten Brücke an den vorhandenen Straßenraum ist in den Variantenplänen dargestellt. Der vorhandene Straßenraum bietet hierfür ausreichend Platz.</p> <p>zu c) Die Kosten für Neubau und Rückbau werden derzeit auf rd. 613 Mio. € netto geschätzt. Mit einer Fertigstellung wird voraussichtlich bis 2040 gerechnet.</p> <p>zu d) siehe vorgenannte Erläuterungen.</p> <p>zu e) siehe Antwort auf Frage 8b</p> <p>zu f) Die Frage ist etwas zu allgemein formuliert, als das hier eine konkrete Antwort formuliert werden könnte. Das ÖPNV-Gesamtkonzept der Stadt Düsseldorf wird im Zielkonzept Stadtbahnbau fortgeschrieben, welches sich derzeit in der Beschlussfassung befindet, vgl.: https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/vo0050.asp?__kvonr=104606</p> <p>zu g) Die Untersuchung von Querschnittsvarianten wird Gegenstand der Vorplanung sein, welche erst nach dem Ratsbeschluss zum Variantenentscheid ausgeschrieben und beauftragt wird.</p>
16	Statement	Die Variante I finde ich nur aus Kostengründen akzeptabel, wenn das Geld auch nicht für Variante O plus 1 Tunnel reicht. Sie ist mit der Doppelbrücke optisch zu wichtig und nur wegen des ÖPNV richtig.	

17		<p>a) Welche Gesamtkosten hat das Bauwerk?</p> <p>b) Zumindest der zusätzliche Landschaftsverbrauch der Verbreiterung sollte mit Marktpreisen einbezogen werden.</p> <p>c) Welche Auswirkungen auf den CO2 Ausstoß hat diese gigantomane Brücke?</p> <p>d) Neben den direkten Belastungen: Was soll ÖPNV in eher dünnbesiedelten Stadtteilen?</p> <p>e) Ist diese Planung technologieoffen für alternative Verkehrsformen (autonomes Fahren z.B.).</p> <p>f) Wäre nicht statt einer von niemandem beschlossenen Mobilitätswende bei der THB eher das Ziel zu verfolgen, dass beim Neubau der Flughafenbrücke ausgegeben wurde: Massive Reduzierung des Verkehrs auf innerstädtische Verkehrsflüsse?</p>	<p>zu a) die Kosten für Neubau und Rückbau werden derzeit auf rd. 613 Mio. € netto geschätzt.</p> <p>Zu b) Der vorhandene öffentliche Straßenraum muss für das Bauwerk nicht verbreitert/vergrößert werden. Bei den angesprochenen Landschaftsflächen handelt es sich um ein Landschaftsschutzgebiet, welches nicht für Vermarktungszwecke zur Verfügung steht.</p> <p>zu c) Die CO2-Emissionen für diese Variante wurden auf rd. 65.000 Tonnen geschätzt. Die CO2-Emissionen der Tunnelvarianten sind rd. doppelt so hoch.</p> <p>zu d) siehe Antwort auf Frage 8b</p> <p>zu e) ja</p> <p>zu f) siehe Antwort auf Frage 8b</p>
18	Statement	Meine bevorzugte Variante! Preis-Leistung sowie ÖPNV wird direkt umgesetzt! Tunnel Lösung + Brücke macht bei den anderen Varianten keinen Sinn.	
19	Ingenieurbau Verkehr Schallschutz	<p>a) Hallo, ja wie wird hier im Zuge von Nachhaltigkeit und Lärmeindämmung an die Bewohner rechtsrheinisch gedacht?</p> <p>b) Zudem bei der Erweiterung der Brücke um die zusätzlichen Meter beidseitig auch der Sichtschutz.</p> <p>c) Es wird ja mit noch mehr Lärm zu rechnen sein, wenn die Brücke auch für den ÖPNV gedacht ist.</p> <p>d) ich finde die Variante unzumutbar für die Eigentümer und Bewohner der Rheinparksiedlung!</p> <p>e) Wird die Brücke dann auch wieder für den Schwerlastverkehr ausgelegt?</p>	<p>zu a) bzgl. Lärmschutz siehe Antwort auf Frage 3a. Wenn mit Nachhaltigkeit die Berücksichtigung der Umweltbelange gemeint ist, so wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der weiteren Planung nach dem Ratsbeschluss zum Variantenentscheid eine Umweltverträglichkeitsprüfung ausgeschrieben und beauftragt werden wird.</p> <p>zu b) Ein etwaiger Sichtschutz auf der Brücke, wird Gegenstand der weiteren Vor- und Entwurfsplanung nach dem Ratsbeschluss zum Variantenentscheid sein.</p> <p>zu c) siehe Antwort auf Frage 3a</p> <p>zu d) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>zu e) Ja.</p>
20	Statement	Ich präferiere	
21	Ingenieurbau	Da man das Bauwerk in der Zeichnung nur aus einer Perspektive sieht, möchte ich betonen, dass es wichtig ist, dass der Neubau dem Stil der sogenannten Düsseldorfer Brückenfamilie zu entsprechen sollte. Ist das so vorgesehen? Grundsätzlich bin ich für Vorschlag 1.	Das konkrete Aussehen des neuen Brückenbauwerks ist nicht Gegenstand des Bürgerdialoges. Aufgrund des Aussehens der anderen Brücken der Düsseldorfer Brückenfamilie und der bisher vorliegenden Ergebnisse ist die Errichtung einer Schrägseilbrücke naheliegend. Das genaue Aussehen kann erst im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 2) bzw. im Rahmen eines Verfahrens zur Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Gestaltung vertieft betrachtet und festgelegt werden
22	Schallschutz Finanzierung	<p>a) - Als Anwohner im Haus Rheinpark / Uerdinger Straße bin ich grundsätzlich für den Erhalt der Brücke als Fahrrad und Fußgängerbrücke und für den Bau von Tunnelröhren für den Kfz Verkehr sowie den ÖPNV.</p> <p>b) - Ich bin gegen einen Abriss, einen Neubau, eine Verbreiterung.</p> <p>c) - Welche Emissionsschutz (insbesondere Lärm) Maßnahmen sind jeweils für die 4 verblieben Varianten während Bauphase und Betriebsphase geplant?</p> <p>d) - Wurden alternative Finanzierungs-/Betreiberkonzepte geprüft? Beispiel: Herrentunnel Lübeck.</p>	<p>zu a) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>zu b) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>zu c) Die Stadt ist grundsätzlich dazu verpflichtet, die gesetzlichen Vorgaben bzgl. Lärmschutz einzuhalten. Die genauen Lärmschutzmaßnahmen werden erst im Zuge der weiteren Vor- und Entwurfsplanung geplant. Möglich sind bspw. lärmindernde Maßnahmen im Bereich Asphalt und Gleisbau, Lärmschutzwände auf dem Brückenbauwerk, Schallschutzwände an Tunnelportalen oder Schallschutzfenster. Ansonsten siehe auch Antwort auf Frage 3a. Die Lärmentwicklung während der Bauphase ist ebenfalls im Zuge der Planung zu untersuchen und zu berücksichtigen. Auch hierfür wird der Planfeststellungsbescheid ("Baugenehmigung") entsprechende Auflagen für die Bauunternehmen beinhalten.</p> <p>zu d) Alternative Finanzierungs-/Betreiberkonzepte waren nicht Gegenstand der Machbarkeitsuntersuchung. Das Einrichten einer Mautstelle wie beim Herrentunnel Lübeck wird kritisch gesehen, da das zu einer Verlagerung des Verkehrs auf andere innerstädtische Strecken führen würde. Weiterhin gilt zu berücksichtigen, dass LKWs bereits eine Maut zu entrichten haben, da die Theodor-Heuss-Brücke als Bundesstraße ausgewiesen ist.</p>
23	Verkehr	e) ist es ein geschützter Radweg / Protected Bike Lane?	Nach derzeitigem Stand wird von einem den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechend geschützten Radweg ausgegangen.

24	Verkehr Denkmalschutz Ingenieurbau	<p>a) Liegt eine neue Verkehrsplanung (ÖPNV - Strassenbahn mit Gleisführung) mit städtebaulicher Gesamtplanung ab Mörsenbroicher Ei Richtung Westen zum Rhein hin bereits vor? Liegen Machbarkeitsstudien zur Gesamtplanung vor?</p> <p>b) eine Verbreiterung der Brückenbreite um 6.50m zu jeder Seite hin belastet die bereits bestehenden Wohn- und Bürohäuser. Sie sind jetzt schon schwer durch den Verkehr auf der Brücke belastet.</p> <p>c) Der denkmalgeschützten Siedlung Rheinpark mit ihrem Backsteinexpressionismus und den zwei Ecktürmen-Hochhäusern (die ersten in Deutschland) gebührt ein respektvoller Abstand! Mit dieser Planung ist das nicht möglich!</p> <p>d) Die Siedlung ist auf einem alten Rheinarm mit Kies gegründet. Gibt es bereits Bodenuntersuchungen?</p> <p>e) Muss zusätzlicher ÖPNV durch Strassenbahnen mit Gleisführung wirklich sein? Die Busse fahren pünktlich...</p>	<p>a) Bei dem Projekt "Theodor-Heuss-Brücke" geht es in erster Linie um den Ersatz des heutigen Bauwerkes zur Erhaltung der bestehenden wichtigen Verkehrsbeziehungen über den Rhein an dieser Stelle. Die Nordtangente, welche über die Trasse der heutigen Theodor-Heuss-Brücke führen soll, ist eine Maßnahme des Zielkonzeptes Stadtbahn/Straßenbahn, die mit Priorität weiterverfolgt werden soll. Eine Machbarkeitsstudie für die Nordtangente liegt noch nicht vor. Es ist jedoch beabsichtigt, nach Beschlussfassung des Zielkonzeptes Stadtbahn/Straßenbahn eine Machbarkeitsstudie zur Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit zu beauftragen.</p> <p>b) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>c) Der Denkmalschutz ist eines von 7 Kriterien bei der Bewertung der Varianten gewesen. Klar ist, dass die Variante IV bei diesem Kriterium besser abschneidet, was seitens der Fachverwaltung auch nicht bestritten wird. Der Denkmalschutz der umliegenden Bebauung wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt und ist zudem Gegenstand der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung.</p> <p>d) Bodenuntersuchungen / geotechnische Erkundungen sind erst Bestandteil der Vorplanung. Seitens der beauftragten Planer konnte aber auf vorhandene Untersuchung zurückgegriffen (z.B. Wehrhahn-Linie, U81) werden.</p> <p>e) Bereits heute ist die Theodor-Heuss-Brücke mit 13 Fahrten pro Stunde und Richtung sowie 9.000 Fahrgästen pro Tag eine wichtige ÖPNV-Achse, die angesichts der angestrebten Verlagerungen von MIV-Fahrten auf den ÖPNV an Bedeutung zunehmen wird. Mit der Nordtangente wurde eine Schienenstrecke mit erheblichen Fahrgastpotenzialen identifiziert. Durch sie sind auch Entlastungen im ÖPNV-Bestandsnetz der Innenstadt zu erwarten. Dies schafft auch hier Kapazitäten für zusätzliche Verkehrsverlagerungen zum ÖPNV.</p>
25	Statement	<p>Eine Verbreiterung der Brücke würde die bereits vorhandene negative drückende Dominanz des Baukörpers im rechtsrheinischen Golzheim von Cäcilienallee bis Rampenende entlang der Uerdinger Straße noch verstärken. Zudem müssten die prägenden alten Platanen entlang der Brückenrampe zwangsläufig weichen. Zudem gehe ich davon aus, dass ein Neubau die aktuellen Vorschriften zum Lärmschutz entlang der Wohnbebauung einzuhalten hat und entsprechende Maßnahmen in Form von Lärmschutzmauern / -scheiben den Brückenkörper säumen würden. Dies würde die Dominanz des Baukörpers zusätzlich negativ steigern.</p>	
26	Statement	<p>Beste Variante- alle anderen denken nicht weitreichend mit dem ÖPNV, was m.M.n. langfristig gedacht wäre ist im Sinne der Bürgerinnen und Bürger</p>	
27	Lärmschutz	<p>Wie stellt man sich die Schallschutzmaßnahmen für die Anwohner der TDH-Brücke bei dieser Variante vor? Aktuell (ohne Straßenbahnen) ist die Lärmbelastung teilweise schon wie an einer Autobahn (Geschwindigkeitsbegrenzungen werden nicht eingehalten).</p>	<p>Siehe Antwort auf Frage 3a.</p>
28	Statement Verkehr	<p>a) Die Variante I führt zu einer Verbreiterung der Brücke von heute 23m auf 36m.</p> <p>b) Gilt dies gleichermaßen für alle Brückenteile, also neben Strombrücke auch für Deichbrücke, Flutbrücke, Tausendfüßler, Rampe?</p> <p>c) Wie ist das bauliche und verkehrspolitische Konzept für die Anbindung der neuen Brücke mit der Deichbrücke als Abschluß an den weiteren Verkehr auf der linksrheinischen Seite? Sind umfangreiche Neubauten mit deutlichen Verbreiterungen und in Folge erheblichen Beeinträchtigungen der Anwohner zu erwarten? Ist in diesem Zusammenhang nicht auch eine Neuordnung und Straffung der Verkehrsführung hinter der Brücke auf der linksrheinischen Seite zur Entlastung der durch den Brückenneubau zusätzlich belasteten Anwohner geplant?</p> <p>d) Wird die Verbreiterung der Brücke zu symmetrischen Auswirkungen auf der Nord- und Südseite führen oder ist das asymmetrisch geplant?</p>	<p>a) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>b) Die Vorlandbrücken würden eine Breite von ca. 36 m aufweisen. Die Strombrücke würde ca. 45 m breit werden.</p> <p>c) Die Verbreiterung des Straßenraums ist in den Lageplänen dargestellt und grundsätzlich auch umsetzbar. Die konkrete Ausgestaltung insbesondere durch die ÖPNV-Trasse wird Gegenstand der Machbarkeitsstudie zur Nordtangente sein, die hierfür beauftragt werden soll (siehe auch Frage / Antwort Nr. 24a).</p> <p>d) Da die neue Brücke an der gleichen Stelle entstehen soll, ist zur Zeit von einer symmetrischen Erweiterung auszugehen.</p>

	Statement	<p>e) Das Dialogforum am 11. September hat nochmals deutlich gemacht, welche erheblichen Nachteile diese Variante mit einer mehr als 50%-igen Verbreiterung der Brücke hat, u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - negative Beeinträchtigung des Stadtbildes und Fremdkörper in der einzigartigen Düsseldorfer Brückenfamilie als Aushängeschild der Stadt - erhebliche Verschlechterung der Lebensqualität insbes. der links- und rechtrheinischen Anwohner (aber auch der Naherholungsqualität der Gesamtbevölkerung) durch zusätzliche Lärmbelästigung, Schadstoffbelastung und Verringerung der Frei-/Sichtflächen durch ein deutliches Näherrücken der Fahrbahnen/Bauwerke unter beengten Verhältnissen an die Wohnbebauung - Zusatzkosten <p>Insgesamt ein klares Plädoyer für eine schlanken, eleganten Brückenneubau (Variante 0 oder ähnlich), der auch angesichts der zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahrzehnten eine Überdimensionierung vermeidet, architektonisch und stadtplanerisch das heutige Bild und den Anspruch der Düsseldorfer Brückenfamilie erhält und die Lebensqualität der Anwohner und auch der gesamten Stadtbevölkerung erhöht und nicht erheblich verschlechtert (Variante I).</p>	e) Statement
29	Verkehr	<p>Und dies einzig einer zusätzlichen Stadtbahn-Trasse geschuldet, deren notwendige Fortführung im Düsseldorfer Norden auf der Ostseite der Brücke angesichts der extrem beengten räumlichen Verhältnisse nicht realistisch erscheint (und wenn nur unter Substitution von Fahrspuren, was dann die 2-spurigen Fahrspuren auf der neuen THB obsolet machen würde) und deren Sinnhaftigkeit/Vorteilhaftigkeit im Vergleich zur Fortführung/Intensivierung des bestehenden Busverkehrs auch vor dem Hintergrund einer zusätzlichen geplanten ÖPNV-Trasse über den Rhein bei Lörick/Messe unklar ist.</p> <p>Hierzu folgende Fragen:</p> <p>a) Wie soll eine zusätzliche ÖPNV-Trasse auf der THB auf der Ostseite der Brücke angesichts der extrem engen räumlichen Verhältnisse dort technisch fortgesetzt werden?</p> <p>b) Mit welchen Kosten und Zeitbedarfen ist für die Realisierung der Nordtangente zu rechnen?</p> <p>c) Warum reicht die Fortführung bzw. Intensivierung des bestehenden Busverkehrs auf der THB zur Deckung der ÖPNV-Bedürfnisse auch angesichts der geplanten zusätzlichen Stadtbahn-Trasse wenig weiter nördlich und der bestehenden Stadtbahntrasse auf der Oberkasseler Brücke nicht aus?</p> <p>d) Wie und wann werden aktuellere Verkehrsdaten als die bisher verwendeten von 2018, die die aktuellen Veränderungen der Verkehrsbedingungen nach Corona mit einer erheblichen Reduzierung der Büropräsenz (Homeoffice), sowie Simulationen/Szenarien für die voraussichtlich deutlich veränderte Verkehrslage in 20-30 Jahren einbezogen?</p>	<p>a) Die Verbreiterung des Straßenraums ist in den Lageplänen dargestellt und grundsätzlich auch umsetzbar. Die konkrete Ausgestaltung insbesondere durch die ÖPNV-Trasse wird Gegenstand der Machbarkeitsstudie zur Nordtangente sein., die hierfür beauftragt werden soll</p> <p>b) Die Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit der Nordtangente wird im Zuge der noch zu beauftragenden Machbarkeitsstudie erfolgen. Alle damit zusammenhängenden Fragestellungen wie Zeit- und Kostenschätzungen, werden dort geklärt.</p> <p>c) siehe Antwort auf Frage 8b und 24e</p> <p>d) Die Ergebnisse der bundesweit durchgeführten Haushaltsbefragung Mobilität in Städten - SrV 2023 liegen im nächsten Jahr vor und werden danach in das städtische Verkehrsmodell eingearbeitet. Ebenso wird auf Grundlage der neuen Daten ein neues Prognosemodell mit dem Zeithorizont 2035 und 2040 erstellt. Je weiter der Prognosehorizont jedoch in die Zukunft reicht, desto unsicherer können valide Aussagen dazu getätigt werden.</p>
30	Statement	<p>In der Beschreibung heißt es, dass Privatgrundstücke nicht in Anspruch genommen werden. Rein faktisch mag das stimmen, für die Anwohner und das Quartier Golzheim ist das das absolute worst-case-scenario: die neue Brücke rückt deutlich näher an die Bestandsbauten heran und sorgt für mehr Verkehr einschließlich Schwertransport und einer Straßenbahn Trasse. Dies wird mehr neben mehr Lärm auch vermehrt andere Emissionen mit sich bringen. Bäume müssen weichen. Altmodische Schallschutzwände als Ausgleich, die dann zusätzlich neben einer Verschlechterung der Ästhetik des Straßenbildes, den Anwohnern auch noch die Sicht nehmen werden, sind tatsächlich lächerlich.</p> <p>Es ist mir als Anwohnerin unbegreiflich wie ein so massiv beeinträchtigendes Vorhaben präferiert werden kann. Dies ist überhaupt nicht mehr zeitgemäß.</p> <p>Eine Prüfung wie die zahlreichen Anwohner für Verlust an Lebensqualität und Wertverlust der Immobilien entschädigt werden müssen, ist unerlässlich.</p>	
31	Statement	Nur Variante I bzw. Variante 0 sind finanzierbar. Darüber hinaus ist der Eingriff in die Infrastruktur beim Tunnelbau unvermeidbar hoch.	
32	Statement	Das Entfernen von Bäumen und der erhöhte Geräuschpegel durch den ÖPNV sind für die Anwohner eine Zumutung. In Zeiten, in denen die Stadt aktiv versucht, den Lärmpegel zu reduzieren, etwa durch den Bau von Tunneln, die Jahrzehnte dauerten, ist dies sehr bedauerlich und nicht langfristig gedacht. Nachhaltigkeit, Anwohner und das Stadtbild sollten hier oberste Priorität haben.	

33	Statement Verkehr Ingenieurbau	<p>a) Die Bauweise als Doppelbrücke wird sehr breit und wuchtig. Es gibt keine Entsprechung mehr zur schlanken und filigranen Bestandsbrücke.</p> <p>b) Die Ästhetik der Brückenfamilie und der stadtbildprägende Charakter werden damit zerstört. Auch wenn eine Zweiteiligkeit verkehrslastig Vorteile bringt, so ist die Gestaltung vorrangig zu sehen. Eine neue Brücke wird schliesslich sehr lange Zeit wieder das Stadtbild bestimmen</p> <p>c) Ist die Strassenbahntrasse zusätzlich zur geplanten Querung der U81/Messe-Lörick und mit Blick auf die Gestaltung und Kosten der THB wirklich notwendig? Ein besseres zukünftiges Angebot der Rad- und Fussgängerinfrastruktur führt ebenfalls zur Entlastung der Brücke. Viele Menschen steigen auf Rad und E-Bike um, wenn die Infrastruktur stimmt. Zudem gibt es bereits eine ÖPNV Anbindung über Busse, welche einem zukünftigen Bedarf angepasst werden kann. Eine Neubewertung der sogenannten Strassenbahn-Nordtangente unter Betrachtung von Alternativen erscheint mit Blick auf die Zukunft der THB geboten</p> <p>d) Unabhängig von Brücken- oder Tunnellösung ist eine Rampenanlage für eine Strassenbahntrasse (4% max. laut Aussage Stadt beim Dialogforum) länger als eine reine IV Trasse. Auch dies spricht gegen eine Strassenbahntrasse, da diese neben einer grösseren Breite auch zu einer längeren Durchschneidung der angrenzenden Stadtteile führt</p> <p>e) Eine Strassenbahntrasse als zusätzliche Lärmquelle zum MIV spricht ebenfalls nicht für diese Variante. Wesentlich für die Beurteilung der Varianten sind neben den Baukosten die Instandhaltungskosten und die Lebensdauer. Offensichtlich sind diese Kriterien nicht in die Betrachtung und die Empfehlung eingeflossen. Dieses sollte bei der Gegenüberstellung Tunnel- oder Brückenlösung unbedingt nachgeholt werden</p>	<p>a) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>b) Statement - keine Antwort erforderlich.</p> <p>c) Siehe Frage / Antwort Nr. 8b und 24e.</p> <p>d) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>e) Die Unterhaltungskosten wurden nach der Abblösebeiträgeberechnungsverordnung qualitativ bewertet. Eine quantitative Bewertung ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig, da die Konstruktionsmerkmale für Brücken- und Tunnelbauwerke unterschiedlich in die Bewertung mit einfließen. Die konkreten Merkmale stehen in dieser frühen Projektphase nicht fest und werden erst in der Vorplanung geklärt. Allen gemein ist ein prozentualer Ansatz anhand der ermittelten Baukosten. Somit kann qualitativ abgeschätzt werden, dass Tunnelbauwerke bei diesem Kriterium in absoluter Höhe wegen den höheren Baukosten auch höhere Aufwendungen aufweisen werden als eine reine Brückenlösung. Hierzu wurde auch ein Plakat aus dem Dialogforum veröffentlicht. Hier sind die Lebensdauer und prozentualen Ansätze für Unterhaltungskosten der entsprechenden Baukonstruktionen aufgelistet.</p>
34	Denkmalschutz Statement Ingenieurbau	<p>f) Gibt es bereits Stellungnahmen zu den Varianten seitens der Denkmalbehörden?</p> <p>g) Eine Führung der Rad- und Fusswege unterhalb erhöht den Querschnitt sowie die Seitenansicht des Brückenträgers und sollte insbesondere aus gestalterischen Gründen vermieden werden</p> <p>h) Zur vergleichenden Beurteilung aller Varianten sind 3D Visualisierungen mit realistischer Dimensionierung der Bauteile erforderlich</p>	<p>f) Die Verwaltung steht im engen Austausch mit dem Institut für Denkmalschutz und dem Landschaftsverband Rheinland. Selbstverständlich wird seitens des Denkmalschutz ein Erhalt der Brücke bevorzugt. Für den Abbruch der vorhandenen Brücke muss ein denkmalschutzrechtliches Verfahren durchlaufen werden.</p> <p>g) Statement - keine Antwort erforderlich</p> <p>h) In dieser frühen Projektphase ist die Erstellung von Visualisierungen eher unüblich, da zu viele Planungsparameter unklar sind. Die auf dem Dialogforum gezeigten Visualisierung sind dem Umstand geschuldet, dass eine sehr frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird und die Teilnehmer die Möglichkeit erhalten sollten, die städtebaulichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten grob abschätzen zu können. Es wurde eine Brücken- und eine Tunnelvariante visualisiert. Aus Sicht der Fachverwaltung ist dies ausreichend, da sich die verschiedenen Brücken und verschiedenen Tunnelvarianten untereinander sehr ähnlich sind.</p>

35	Ingenieurbau Denkmalschutz Ingenieurbau Verkehr	<p>a) Der Querschnitt verbreitert sich mit 13m um mehr als ein Drittel. Ist damit noch eine Aufenthaltsqualität unter der Brücke gegeben?</p> <p>b) Ist diese Breite mit dem Denkmalschutz vereinbar?</p> <p>c) Wieviel Strassenbäume wären im rechtsrheinischen Bereich zu fällen?</p> <p>d) Wie lang wird die Bauzeit sein?</p> <p>e) Wieso muss der MIV zusätzlich zum ÖPNV zweispurig geführt werden? Ist dies in 10 Jahren noch zeitgemäß?</p> <p>f) Sind zweispurige Radwege auf beiden Seiten notwendig?</p> <p>g) Wann ist mit einer belastbaren Studie zur Nordtangente zu rechnen? Die Buslinie M2 verbindet derzeit bereits den Stufenplatz mit dem Seestern. Allerdings ist der Fahrplan sehr eingeschränkt. Wieso ist das der Fall, wenn jetzt sogar über eine Strassenbahnstrecke nachgedacht wird?</p>	<p>a) Die aktuelle Aufenthaltsqualität wird eher als gering eingeschätzt, da sich dort Parkplätze befinden. Ob die Situation sich verbessern lässt, kann im Rahmen der weiteren Planungsphasen untersucht werden.</p> <p>b) Grundsätzlich schneidet die Variante I bei dem Kriterium "Denkmalschutz" etwas schlechter ab, da der Umgebungsschutz der vorhandenen Denkmäler (Haus Rheinpark, sowie der Rheinpark selbst) durch das bereitere Bauwerk beeinträchtigt wird. Dies wird allerdings auch Gegenstand einer noch durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung sein.</p> <p>c) Die genaue Anzahl der zu fällenden Straßenbäume kann erst im Rahmen der Entwurfsplanung geklärt werden. Ziel ist es, möglichst viele Bäume zu erhalten und eher Pflege-/Rückschnitte durchzuführen. Geschützte Allee-Bäume sind nach bisheriger Einschätzung - im Gegensatz zu den Tunnelvarianten im Bereich "An der Apfelweide" sowie "Heinrich-Erhardt-Straße" - nicht von einer Fällung betroffen.</p> <p>d) ca. 9 bis 11 Jahre.</p> <p>e) Nach bisheriger Prognose ja. Siehe hierzu Frage / Antwort Nr. 12.</p> <p>f) Nach bisheriger Einschätzung ja. Weitere Untersuchungen werden in der Vorplanung durchgeführt.</p> <p>g) Mit der Nordtangente wurde im Rahmen des Zielkonzepts Stadtbahn/Straßenbahn eine mögliche neue und gegenüber dem Busangebot schnellere und leistungsstärkere Schienenstrecke identifiziert. Das Zielkonzept befindet sich derzeit in der politischen Beratung. Es ist beabsichtigt, nach Beschluss des Zielkonzepts eine Machbarkeitsstudie zur Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit zu beauftragen. Sofern sich kein ausreichender Nutzen für eine schienengebundene Nordtangente abzeichnen sollte, könnte die Nordtangente als leistungsfähige Bustrasse (inkl. gesonderter Busspur auf der Theodor-Heuss-Brücke) ausgebildet werden.</p>
36	Verkehr	<p>Da eine regelmäßige und gut funktionierende Busverbindung auf „die andere Seite“ bereits seit Urzeiten besteht, frage ich mich, warum die Straßenbahn nun auch noch auf die Brücke gepackt werden soll? Außer mehr und andersartiger Lärmbelastung, einer visuell unschönen Verbreiterung (das Feine, Nadelartige der Originalbrücke wird verloren gehen) und einem Näherrücken an die Denkmal geschützte Bebauung links und rechts von der Brücke kann ich diesem Entwurf nur negative Aspekt abgewinnen.</p>	<p>Siehe Frage / Antwort Nr. 8b.</p>
37	Verkehr	<p>Ich war Teilnehmer an der Veranstaltung am 11.9. und habe nicht verstanden warum sie offensichtlich nicht untersucht haben ob man die neue U 81 Brücke für den LKW mit nutzen kann. Vorteile wären, die Lärmbelästigung würde an der alten Stelle extrem zurückgehen. Die alte THB könnte auf lange Zeit für PKW und Fußgänger genutzt werden. Meines Wissens sind die staatlichen Zuschüsse für die Stadtbahn erheblich höher. Meine Frage und Anregung: Suchen nach einer neuen Trasse für den LKW Verkehr Berücksichtigung bei der Planung für die U 81.</p>	<p>Die U81-Querung ist als reine Stadtbahnquerung vorgesehen. Eine Umleitung des LKW-Verkehrs würde erhebliche Umleitungsverkehre, zusätzliche Emissionen, Staus auf den Zubringern und neue Betroffenheit an einer neuen LKW-Route auslösen. Kurzum: Das "LKW-Problem" wird lediglich an andere Stelle verlagert.</p>
38	Verkehr Umwelt	<p>a) Da Düsseldorf ja klimafreundlich ist, wurde sicherlich das GWP der unterschiedlichen Varianten berechnet. Welcher Wert ergibt sich für diese Variante auch im Vergleich zu den anderen?</p> <p>b) Nimmt man ein innerstädtisches Tempo-limit von 50km/h an, wäre dann eine spätere Straßenbahnführung nur auf der Strombrücke innerhalb der IV Spur möglich? Der Stau ist kaum auf der Strombrücke, sondern an den Knotenpunkten. Dann wäre diese in jeder Beziehung aufwändige und gestalterisch schlechte Variante obsolet.</p>	<p>a) Der GWP-Wert wurde nicht berechnet. Allerdings wurden die CO2-Emissionen für alle Varianten abgeschätzt. Die Werte können der Bewertungsmatrix "Umweltbelange" entnommen werden, welche auf dem Dialogforum ausgehängt wurden. Die CO2-Emissionen dieser Variante betragen nur rd. 50% der CO2-Emissionen der Tunnelvarianten.</p> <p>b) Die hohe Leistungsfähigkeit einer Stadtbahn, im Gegensatz zu einer Straßenbahn, ergibt sich gerade daraus, dass die Stadtbahn auf eigenem vom MIV unabhängigen Bahnkörper fährt. Die genaue Verkehrsführung von MIV und ÖPNV wird Gegenstand der weiteren Planungen sein.</p>
39	Statement	<p>Die neue Theodor-Heuss-Brücke sollte möglichst zeitnah und kostengünstig ersetzt werden. Im Fokus sollte der Ersatz der bestehenden Brücke mit Fahrrad- und Fußgängerspuren sowie den Fahrbahnen für Fahrzeuge stehen. Die Variante I als zweiteilige Lösung mit ÖPNV ist zwar eine gute Idee, aber dadurch steigen die Kosten und der Zeitaufwand unnötig. Das Thema ÖPNV lässt sich besser als separate Lösung über den geplanten zweiten Bauabschnitt der U81 (Rheinquerung) einbinden.</p>	

40	Ingenieurbauwerk Lärmschutz Bäume	<p>a) Wenn schon durch Sparmaßnahmen keine Verbesserung der betroffenen Stadtteile durch einen Tunnelbau realisiert werden sollen, darf es aber umgekehrt nicht zu einer Verschlechterung der Ist-Situation kommen. Hier scheint die Stadtverwaltung dem Mini-Max Prinzip zu folgen, d.h. mit möglichst wenig Finanzmitteln möglichst schnell viel Brücke bauen.</p> <p>b) Eine breitere Brücke käme unzumutbar nah an die Bestandsbauten der Uerdinger Strasse, hiervon sind einige Denkmalschutz. Was sagt denn das Denkmalsamt zu diesem Vorhaben? Gibt es hier keine Abstandsflächen die eingehalten werden müssen? Das stellt vielleicht keine Eingriffe in private Grundstücke dar, aber für eine Abwertung.</p> <p>c) Was passiert mit dem Baumbestand? Wie wird anschließend begrünt, wenn der weichen muss?</p> <p>d) Könnte die rechtsrheinische Brückenrampe z.B. durch eine Röhre geleitet werden, die dann begrünt wird? Dies würde auch beim Immissionsschutz helfen.</p> <p>e) Speziell im Bereich des Lärmschutz müssen bei einem Brückenneubau bessere Lösungen als Lärmschutzwände geplant werden. Was gibt es hier als Alternativen? Neue Fenster oder Prallscheiben für die Gebäude der Uerdinger Straße?</p>	<p>a) Statement</p> <p>b) siehe Frage / Antwort 24c</p> <p>c) siehe Frage / Antwort 35c</p> <p>d) Eine oberirdische geschlossene "Röhre" ist nicht untersucht worden und wurde auch von der Bürgerschaft im Rahmen der Infomesse nicht eingebracht. Eine oberirdische geschlossene Röhre, wäre deutlich voluminöser als das Rampenbauwerk und würde sich womöglich städtebaulich und auch funktional für den Fuß- und Radverkehr sehr negativ auswirken.</p> <p>e) siehe Frage / Antwort 3a</p>
41	Verkehr Ingenieurbau	<p>a) Und woher wird der Bedarf für eine Straßenbahn abgeleitet? Eine Bahnstrecke die noch nichtmal in der Planung zu sein scheint. Dafür gibt es aber schon das Vorhaben der U81. Und wann wird die Planung der U80 umgesetzt, um entlang der Kaiserswerther Straße den Verkehrslärm zu reduzieren? Manche Mobilitätsexperten geben dem Bus den Vorrang. Warum also nicht bei vier Spuren bleiben und E-Busse einsetzen?</p> <p>b) Und warum soll der Schwertransporter zurück in die Stadt? Seit Jahren geht es auch ohne und bis 2040 schaffen wir es hoffentlich mehr Warentransport auf die Schiene zu bringen. Die Verkehrswende muss aktiv gestaltet werden, sonst schaffen wir es nie.</p> <p>c) Das Argument der umgangenen Tunnelrampen zählt nicht, wenn dafür an anderer Stelle Brückenrampen Stadtteile zerschneiden. Tunnelrampen können 'überdacht' werden um Grünflächen zu schaffen oder Fußgängern die Möglichkeit zur Straßenüberführung zu geben.</p> <p>d) Und last but not least, darf die Ästhetik bei einem solchem Bauvorhaben nicht vergessen werden. Hier soll schließlich eine Brücke ersetzt werden, die aus guten Gründen unter Denkmalschutz gestellt wurde.</p>	<p>a) siehe Frage / Antwort 8b und 24e; zur U80: Die Frage nach einem Umsetzungszeitpunkt der U80 kann aktuell nicht seriös beantwortet werden. Derzeit befindet sich das Projekt noch vor der Festlegung einer Vorzugsvariante. Ein politischer Beschluss zur Weiterführung der Planung liegt noch nicht vor.</p> <p>b) Die Theodor-Heuss-Brücke stellt auch für die innerstädtische und regionale Wirtschaft und den damit verbundenen Schwerlastverkehr eine unverzichtbare Verkehrsverbindung dar. Aktuell queren die Brücke ca. 3.000 LKW/Tag. Davon handelt es sich zu ca. 90% um innerstädtische LKW-Fahrten. Zudem spielt der Unterschied > oder < 30 Tonnen bei einem Brückenneubau keine Rolle, da alle Verkehrsneubauten in der Trasse der THB richtlinienkonform (Eurocode 2) für das Lastmodell LM1 (Fahrzeuge mit mind. 44 Tonnen) auszulegen sind.</p> <p>c) Die Tunnelvarianten kommen aus wirtschaftlichen, umwelttechnischen, grundstückstechnischen und städtebaulichen Aspekten nicht in Betracht. Eine reine Tunnelvariante ohne Brücke steht im Übrigen nicht zur Diskussion. Bei der Variante IV kämen neben der vorhandenen Brückenrampe, die Tunnelrampen des MIV-Tunnels sowie zusätzlich die Tunnelrampen des ÖPNV-Tunnel zum Tragen. Bei der Variante V wäre neben der neuen Brückenrampe zusätzlich mit einer Tunnelrampe für den ÖPNV-Tunnel zu rechnen.</p> <p>d) Zur Sicherstellung einer hochwertigen Brückenarchitektur ist vorgesehen, im Rahmen der Planung ein Verfahren zur Sicherstellung einer hochwertigen Gestaltungsqualität umzusetzen.</p>
42	Statement	<p>Gute Alternative, wenn sich definitiv keine Lösung zur Erhalt der THB finden lässt und die ÖPNV - Trasse hat wohl aus dem Anspruch eine "schnelle Umsetzung" der A44 - Brücke schon keine Berücksichtigung gefunden, obwohl es hier teils den Anspruch gab.</p>	

43	Statement	<p>Zunächst möchte ich mein Unverständnis über die Terminierung des sogenannten Dialogforums zum Ausdruck bringen, der vorgegebene Termin schloss viele Interessierte bzw Betroffene von vornherein aus. Die vier vorgestellten Möglichkeiten wurden kurzerhand auf drei reduziert, die einzige visuelle Darstellung eines Neubaus vermittelt in keiner Weise, wie die Verkehrsführung (ÖPNV-Trasse usw.) konkret aussehen soll, auch nicht, inwiefern sich dieses Modell anlehnt an die aktuelle Brücke. Eine Verbreiterung der Brücke um 12 Meter zertstört einfach einen gewachsenen urbanen Raum und natürlich eine ganze Allee. Die angedachte oberirdische Führung einer neuen Straßenbahnlinie, die mit den anderen Verkehrsflüssen abgestimmt werden muss, dürfte kaum den Zeitgewinn im ÖNVP bringen, der es rechtfertigt, einen ganzen Stadtteil zu "schleifen", von den Kosten mal abgesehen.</p> <p>Auch wenn ich nicht "vom Fach" bin: Ich denke doch, dass die politisch Verantwortlichen in dieser Stadt Düsseldorf als wachsende Stadt und Metropole begreifen. Golzheim ist längst Teil der Innenstadt, der Rheinpark wird immer wichtiger, die nicht zugebauten Ufer sind ein wichtiger Faktor für die Bewahrung echter Urbanität. Logisch wäre eine Trennung der Verkehrsflüsse, vor allem die Abtrennung des Fernverkehrs vom Stadtverkehr.</p> <p>Gegenwärtig münden Bürgersteig und Radweg auf der Theodor-Heuss-Brücke im Nirgendwo, das Einfädeln in den Strassenverkehr am Ende der Brücke ist gefährlich. Viel sinnvoller erscheint mir, sowohl Rad- als auch Fußwege erst am Ende der Wohnbebauung, also an der Cecilienallee bzw am Rheinpark auf die Brücke zu führen, eine Möglichkeit, die ja im Prinzip schon jetzt so besteht. Für einen Ingenieur ist es sicher eine leichte Übung, diese seitliche Anbringung zu gestalten. Die Brücke müsste auf diese Weise im Bereich Uerdinger/Kaiserswerther nur geringfügig erweitert werden(eigentlich nur zur Verbreiterung der bestehenden Spuren).</p>	
44	Statement	<p>Das Besondere an der Düsseldorfer Brückenfamilie und ihrer "Kernfamilie" der drei Innenstadtbrücken ist doch, dass alle drei Brücken ein Bauprinzip variieren. Wenn man nun die Pylone der Theodor-Heuss-Brücke vergrößerte und wie bei den anderen beiden jeweils vier Schrägseile anbrächte, ließen sich doch sicherlich die zusätzlichen Belastungen statisch bewältigen. Gleichzeitig bliebe der Charakter des gesamten Ensembles erhalten. Die neue Brücke würde wirken wie die alte Theodor-Heuss-Brücke, die harmonische Verbindung mit Oberkasseler und Kniebrücke würde nicht zerstört, eher noch erhöht.</p> <p>Noch ein letztes Wort zur Idee von Stadt und Urbanität: Wenn ich Besuch habe von Menschen, die Düsseldorf kaum oder gar nicht kennen, besichtige ich immer mit ihnen die Backsteinbauten entlang der Kaiserswerther Straße und natürlich das Ensemble an der Kreuzung Uerdinger/Kaiserswerther und erlebe immer Begeisterung. Diese Gebäude vermitteln, obwohl inzwischen fast hundert Jahre alt, eine gelungene Vorstellung von Urbanität, wie sie danach nur noch selten umgesetzt wurde. Die Szenerie entlang der Kreuzung Uerdinger/Kaiserswerther, eigentlich ein Platz, ist einer Metropole wie Düsseldorf absolut würdig. So etwas zerstört man nicht leichtfertig!</p>	

Nr.	Thema	Frage, Anmerkung	Antwort
1	Statement	Eine neue Brücke sollte im gleichen Stil gebaut werden wie die bestehende und erhält somit das Kulturgut. Die Brücke rein als Denkmal zu erhalten wird durch Unterhaltungskosten irgendwann zu Teuer. Hinzu kommen die extrem klimaschädlichen und kostenintensiven Tunnelbauten. Diese Variante finde ich daher höchst fragwürdig.	
2	Ingenieurbau	Fehlt in dieser Variante nicht eine Betrachtung der Unterhaltskosten? Bleibt die Brücke erhalten, so muss diese ja auch gewartet und instandgehalten werden. Aus meiner Sicht ist dies ein beträchtlicher Nachteil durch erhöhte Instandhaltungskosten.	Die Unterhaltungs- und Sanierungskosten wurden tatsächlich bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit außen vor gelassen, da diese schwer zu ermitteln sind und wir in dieser frühen Projektphase daher davon Abstand genommen haben, zumal die bisher durchgeführten Sanierungseinzelmaßnahmen erhebliche Kostensteigerungen aufzeigten. Die Unterhaltungskosten der vollständig sanierten Theodor-Heuss-Brücke würden prozentual anhand der tatsächlichen Sanierungskosten abgeleitet werden. Die Berechnung würde nach der Ablösebeiträge-Berechnungsverordnung erfolgen.
3	Städtebau Denkmalschutz Verkehr	Bitte Abkürzungen erläutern! Musste erst ergoogeln, dass MIV für motorisierten Individualverkehr steht. Bitte berücksichtigen: Eine Tunnellösung würde die Feinstaubbelastung erheblich senken. Stellen Sie heute mal für eine Woche ein Auto unter der THB ab. Danach können Sie mit bloßem Auge sehen, wieviel Feinstaub auf das Auto herabgerieselt ist. Eine Autowäsche ist dann unumgänglich. a) Zu den Tunnel-/Rampenbauwerken ("Schlucht"): Diese werden von Ihnen negativ bewertet, da sie sich städtebaulich trennend auf die Quartiere auswirken würden. Das hängt doch aber davon ab, an welcher Stelle die Tunnelrampen beginnen. Schon heute wirkt die rechtsrheinische Brückenrampe, der Tunnel unter dem Nordstern bis Johannstr. sowie der Nordstern selbst "städtebaulich trennend". Würde man dies durch Tunnelrampen ersetzen, würde sich im Bereich Nordstern nichts zum Negativen ändern. Taucht der Tunnel dort vollständig unter der Erde ab, wo heute die Vorlandbrücke steht, würde sich die Möglichkeit ergeben, den Bürgern im Bereich der Wohnbebauung an der Uerdinger Str. im Bereich Xantener Str / Orsoyer Str. auf einem Tunneldeckel einen ruhigen begrünten Platz zur Verfügung zu stellen - ähnlich wie am Golzheimer Platz. Das würde die Lebensqualität deutlich erhöhen, das Quartier aufwerten und zusammenwachsen lassen. b) Die Vorlandbrücke könnte in diesem Fall bis zur Cecilienalle abgerissen werden. c) Die Erreichbarkeit der Strombrücke kann für Radverkehr und Fußgänger weiterhin über Spindeln und ggf. zusätzliche Treppe / Fahrstuhl gewährleistet werden. Die Rampe/Vorlandbrücke könnte somit zurückgebaut werden.	a) Die durchgehende Ost-West-Achse ist tatsächlich nicht das Problem. Die Uerdinger Straße würde man in der Tieflage weiter führen. Es geht bei den zusätzlichen Rampen vielmehr um die Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung Danziger-/Uerdinger Straße. Fahrzeuge aus der Danziger Straße müssen von der Normal-/Nulllage in die Tieflage geführt und eingefädelt werden. Im rechtsrheinischen Bereich liegen die Rampen für den Individualverkehr in etwa auf Höhe der Uerdinger Straße 63 bis 77. Weiterhin gilt zu berücksichtigen, dass das Rampenbauwerk für den ÖPNV-Tunnel im Bereich der Heinrich-Ehrhardt-Straße Haus-Nr. 20 bis 38 liegen würde, was den Planungsbereich erheblich erweitert. Diese Erweiterung des Planungsraums wurde städtebaulich äußerst kritisch gesehen. Im linksrheinischen Bereich liegen die Rampen im Bereich Niederkasseler- und Lütticher Straße. Die Rampe des ÖPNV-Tunnel würde sich Am Stauchbusch zwischen den Gebäuden der "Atos Informationstechnologie" sowie der "T-Systems International" befinden. b) In Bezug auf den Denkmalschutz besteht vermutlich ein Missverständnis. Nicht nur die Strombrücke steht unter Schutz, sondern das gesamte Ensemble bestehend aus den Teilbauwerken Deichbrücke, Flutbrücke, Strombrücke, Tausendfüßler und dem Rampenbauwerk. Ein Abriss des rechtsrheinischen Tausendfüßlers und der Rampe würde den Vorteil dieser Variante beim Kriterium Denkmalschutz erheblich reduzieren. c) Dies wäre nachteilig für die Radverkehrsführung, da hier die Cecilienalle, Xantener Straße sowie die Kaiserswerther Straße gekreuzt werden müssten. Dies würde die sehr gute Bewertung dieser Variante beim Fuß- und Radverkehr reduzieren.
4	Denkmalschutz	Warum wird überhaupt eine so teure Alternative ins Spiel gebracht?	Die Brücke steht unter Denkmalschutz. Bevor eine Denkmal zurückgebaut werden kann, muss geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen ein Erhalt möglich und welche Folgen damit verbunden wäre.
5	Statement	nein	
6	Städtebau Verkehr	a) Bei der Planung der U80 waren die Schluchten überhaupt kein Problem. Wieso soll es hier auf einmal negativ sein ? Für Anwohner, Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer ist diese Lösung sehr (!!!) positiv. b) Kein Straßenbahnlärm und die ÖPNV-Linien sind ja alle noch nicht zu Ende gedacht. Die Rheinquerung der U81 reicht völlig aus. c) So wäre die Bahnspur auf der Brücke noch jahrelang ungenutzt. Die Brücke wird nicht überdimensional breit wodurch das Stadtbild ästhetisch bleibt.	a) Im Projekt U80 würde der neue Tunnel an den bestehenden Tunnel angeschlossen werden, so dass nur noch eine Rampe im Bereich der Messe übrig bleiben würde. Da im Bereich der Messe eher weniger Wohnbebauung vorhanden ist, ist die Tunnelvariante in diesem Fall positiv zu bewerten. b) Siehe Frage Variante I, Nr. 3a Siehe Frage Variante I, Nr. 8b c) Grundsätzlich ist vorgesehen, die ÖPNV-Trasse bei der Variante I zunächst mit Bussen befahren zu lassen, so dass die Trasse nicht brach liegen würde.
7	Statement	Halte Tunnel erstmal nicht für nachhaltig, abgesehen von den hohen Kosten Auswirkungen auf den Rhein werden nicht erläutert	

8	Denkmalschutz	<p>Meines Erachtens die beste Lösung, um nachhaltig den Verkehrslast-/lärmbelastung zu reduzieren. Zudem würde diese Lösung aufgrund des reduzierten Baulärms für Anwohner und die Tiere im Naturschutzgebiet die beste Lösung sein. Zudem könnte zeitgleich der Tunnelbau beginnen und bis zur Fertigstellung die aktuelle Brücke genutzt werden.</p> <p>Denkmalschutz und somit Erhalt der ersten Düsseldorfer Rheinbrücke hat schon was, zudem würde die Nutzung für Fußgänger/Radfahrer eine neue Möglichkeit zum verweilen darstellen und dies sogar mit einem gigantischen schönen Stadt/Rheinblick.</p> <p>a) Nach Rückbau der Brückenauffahrt an der Uerdinger Str. Könnte diese Nutzfläche für einen Marktplatz und/oder Wohnungsneubau genutzt werden. Ein weiterer Bereicherungspunkt für den Stadtteil Golzheim.</p>	a) Sie Frage / Antwort Variante IV Nr. 3
9	Statement	Beste Lösung für eine zukunftsorientierte Landeshauptstadt.	
10	Eingriffe private Grundstücke Ingenieurbau	Wo genau verlaufen die Tunnel? Unter den Gärten im linksrheinischen? Werden die Gärten/Häuser „zwangsenteignet“???	Leider ließen sich die Lagepläne nicht in einer angemessen Qualität in die Befragungsformulare einfügen. Es existieren sehr große Lagepläne, die beim Dialogforum aushängt wurden. Im linksrheinischen verläuft der ÖPNV-Tunnel in etwa unter Häuserfront Kaiser-Friedrich-Ring 132 bis 146. Eine Enteignung ist ausdrücklich nicht vorgesehen, wohl aber Auflagen für etwaige genehmigungspflichtige Um- oder Neubauten, siehe hierzu Frage / Antwort Variante IV, Nr. 12.
11	Statement	Ich lehne alle Tunnellösungen aufgrund der Kosten und der niedrigsten Umweltverträglichkeit ab	
12	Eingriffe private Grundstücke Ingenieurbau Verkehr	<p>a) Was bedeutet der Nachteil, dass Tunnelbauwerk unterhalb privater Grundstücke verläuft? Hier fehlt die konkrete Beschreibung und Auswirkung.</p> <p>b) Was bedeutet der Vorteil, dass vorhandene Verkehrsbeziehungen erhalten bleiben? Die Uerdinger Straße bietet z.B. keinerlei Radwege, stattdessen "knubbelt" sich alles auf den ohnehin schon viel zu schmalen Fußwegen, die sich darüber hinaus in einem desaströsen Zustand befinden. Hier fehlt es an Details und genauerer Beschreibung.</p>	<p>a) Nach Fertigstellung des Tunnel erfolgt eine Auflage, sich bei genehmigungspflichtige Um- oder Neubauten mit der Landeshauptstadt Düsseldorf abzustimmen. So können bei etwaigen Baumaßnahmen statisch-konstruktive Auflagen erfolgen, um das Tunnelbauwerk vor negativen Einflüssen zu schützen. Während des Tunnelvortriebs werden die Kellerräume durch die Baufirma regelmäßig begangen, was in vorangegangenen Projekten durchaus als störend oder als Zumutung empfunden wurde. Je nach Art der Gründung und setzungsempfindlichkeit des Gebäudes sind vorab Beweissicherungsbegehungen und Ertüchtigungsmaßnahmen durchzuführen, für die die Kellerräume ebenfalls begangen werden müssen. Während der Ertüchtigungsmaßnahmen und des Tunnelvortriebs wären unter Umständen Messinstrumente im und am Gebäude zu installieren.</p> <p>b) Mit dem Kriterium der Verkehrsbeziehung sind die Anschlüsse des Individualverkehrs an die angrenzenden Straßen, insbesondere an den Knoten Uerdinger-/Danziger Straße gemeint. In Bezug auf die Fuß- und Radweg Führung auf der Uerdinger Straße selbst macht es natürlich Sinn, die Qualität im weiteren Planungsverlauf zu überprüfen, jedoch ist diese Fragestellung nicht Gegenstand der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie zur Erneuerung der Theodor-Heuss-Brücke.</p>
13	Ingenieurbau Verkehr	<p>a) Gut. Die Röhre für die Straßenbahn kann weg. Das spart Kosten!</p> <p>b) Ist der Tunnelquerschnitt für die Straßenbahn, einer Unterpfasterbahn vergleichbar, nicht etwas klein?</p> <p>c) Was haben Sie denn auf der Wehrhahlinie genommen? Das Kontinuum. Sie wissen schon?</p> <p>Also: ohne Stra0ßenbahn, dann ist das o.K. und sogar gut. Vernünftige Entscheidung.</p>	<p>a) Dies entspricht nicht der Zielvorgabe der Zukunftsstrategie, siehe Frage / Antwort Variante I, Nr. 8.</p> <p>b) Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde der Tunnelquerschnitt als ausreichend eingeschätzt.</p> <p>c) Ihre Frage zielt vermutlich auf die künstlerische Ausgestaltung der Wehrhahn-Linie ab. Das wäre erst ein Thema für die Entwurfsplanung.</p>

14	Ingenieurbau Verkehr	<p>a) Wäre es nicht sinnvoll und erstrebenswert, die bisherige Brücke solange als möglich für den Verkehr < 3,5 t zu nutzen und den LKW-Verkehr entweder über die Flughafenbrücke oder mit einer zusätzlichen Trasse zu der sowieso geplanten ÖPNV-Rheinquerung bei Lörick zu führen und auf Tunnelneubauten zu verzichten? Dies würde Kosten und Belastungen für Verkehr/Bewohner durch einen überflüssigen Neubau erheblich reduzieren, dem Denkmalschutz der bisherigen Brücke Rechnung tragen und einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des LKW-Verkehrs in der Stadt und damit einer Erhöhung der Lebensqualität durch Reduzierung von Lärm und Abgasen leisten und nur zu eher geringen zeitlichen Zusatzbelastungen für den LKW-Verkehr führen.</p> <p>b) In 30 Jahren, wenn das Ende der Lebensdauer für die bisherige Brücke für den PKW-Verkehr erreicht ist (diese könnte man durch eine Temporeduzierung weiter erhöhen), ist die Situation bzgl. des PKW/LKW-Verkehrs voraussichtlich auch durch entsprechende politische Steuerungsmaßnahmen eine völlig andere. Das aktuelle Konzept dürfte daher langfristig deutlich überdimensioniert sein, ggf. kann auf die THB als PKW-/LKW-Trasse langfristig verzichtet werden.</p> <p>c) Warum wird so sehr auf die städtebaulichen Nachteile durch die Tunnelrampen fokussiert, wo doch entsprechende Konstruktionen wie z.B. der Kö-Tunnel vor nicht allzu langer Zeit erst realisiert wurden und anerkannt sind?</p>	<p>Zu a) Auf der THB werden zukünftig 70.000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Diese Prognose berücksichtigt bereits eine Änderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Kfz-, mehr ÖPNV- und Radnutzung). Doch auch für den Kfz-Verkehr muss es noch leistungsfähige Kfz-Hauptachsen geben, die die Erreichbarkeit relevanter Ziele und zuverlässige Reisezeiten gewährleisten. Die THB-Trasse wird auch zukünftig als Teil einer solchen Hauptachse gesehen. Die Verlagerung von Verkehr auf andere Brücken würde innerstädtisch zu deutlich längeren Fahrwegen und zu Verlagerungen führen, die von den anderen Brücken und Straßenzügen nicht aufgefangen werden könnten und wofür diese Brücken nicht ausgelegt sind. Siehe Antwort ansonsten auch Antwort auf Frage Nr. 8b zur Variante I.</p> <p>zu b) siehe Antwort auf Frage a)</p> <p>zu c) Der Kö-Bogen-Tunnel ist ein reiner Straßentunnel. Die Nachteile eines Stadtbahntunnels, bspw. geringere Steigungen und daher längere Rampenbauwerke, sind dort nicht vorhanden.</p>
15	Statement	<p>Diese Variante IV finde ich super, ja auch teuer, aber billiger als Variante V und würde Düsseldorf gut zu Gesicht stehen. Positiv sind: ein Baudenkmal erhalten mit optimaler Nutzung auch unter dem Aspekt der Stadtoptik und der Sicht auf die Stadt mit dem Grün am Rhein und vor allem der Autoverkehr und der ÖPNV verschwinden mit Lärm und Schmutz unter die Erde und werden so zuverlässiger und schneller. Rechtsrheinisch gibt es doch schon ein Stück Tunnel und die mehrspurige Straße, die jetzt auch teilend wirkt. Hier eine neue Brücke ohne guten ÖPNV, Bahn oder Bus, sollte heutzutage undenkbar sein in Düsseldorf!</p>	
16		<p>a) Warum werden als städtebaulicher Aspekt ausschließlich fiktive Schluchten angeführt und nicht auch die Vorteile, die Tunnellösungen etwa für den Rückbau der Seestern-Aufschüttungen bieten?</p> <p>b) Wurden bei den Schluchten die üblichen Vorgehensweisen - nämlich Aufschüttungen des Einfahrtsbereichs - eingeplant?</p> <p>c) Bei den Kosten: Warum werden die frei werdenden Landverbräuche nicht bewertet?</p> <p>d) Wurde überlegt, die linksrheinische Vorlandbrücke zu einer living-Bridge umzunutzen?</p>	<p>zu a) Die städtebauliche Bewertung bezieht sich auf die erstellten Lagepläne und nimmt nicht nur die "fiktiven Schluchten" in Blick, es wird eine ganzheitliche Betrachtung vorgenommen. Richtig ist, dass die Rampen negativ auffallen. Ein Rückbau der linksrheinische Rampe wird zur Zeit nicht gesehen, da die Brücke für Fuß- und Radverkehr genutzt werden soll und am westlichen Ende des Brückenzugs weiter zu führen ist. Mit der Variante IV wird das Ziel verfolgt, das gesamte Ensemble der Theodor-Heuss-Brücke als Denkmal zu erhalten. Ein Rückbau der rechtsrheinischen Vorlandbrücke sowie der Rampe ist daher nicht vorgesehen, siehe auch Frage/Antwort Variante IV, Nr. 3.</p> <p>zu b) Bei der Fragestellung ist nicht ganz klar, was gemeint ist. Das Aussehen der Rampen und Tunnelportale würde sich an die Wehrhahn-Linie bzw. am Kö-Bogen-Tunnel orientieren.</p> <p>zu c) siehe Antwort auf Frage Nr. 17 b der Variante I</p> <p>zu d) Die genaue Planung zum Umgang mit der linksrheinischen Vorlandbrücke bei Erhalt der Theodor-Heuss-Brücke für den Fuß- und Radverkehr wurde zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter vertieft, da dies für die Variantenentscheidung nicht relevant ist. Eine Umwandlung zu einer Parklandschaft ist wegen der erforderlichen Reduzierung des Ansatzes der rechnerischen Flächenlast aus Sicht der Fachverwaltung auszuschließen.</p>
17	Statement	<p>Eine grossartige Idee, zumal das Denkmal Theodor Heuss Brücke geschützt würde. Der Rheinufertunnel hat sich ja auch über die Jahrzehnte so positiv auf die Stadt Düsseldorf ausgewirkt. Ich finde diese Variante grossartig!</p>	
18	Statement	<p>Ich präferiere diese Variante IV, da Tunnel auch weniger anfällig und langlebiger sind</p>	

19	Statement	<p>Auch wenn diese Variante deutlich teurer ist, würde ich sie bevorzugen. Die alte Brücke gehört zum Stadtbild und der Geschichte und sollte erhalten werden. Wenn man sie als Fußgänger- und Fahrradbrücke nutzen kann, und vielleicht sogar begrünen kann, wäre das eine tolle Lösung.</p> <p>Nach Möglichkeit sollte meines Erachtens ein ÖPNV-Trassen-Tunnel direkt mit realisiert werden. Es wird zukünftig unumgänglich sein, diesen einzurichten. Und so hat man die Kosten der Baustelleneinrichtung nur einmal einzuplanen.</p>	
20	Schallschutz Finanzierung	<p>- Als Anwohner im Haus Rheinpark / Uerdinger Straße bin ich grundsätzlich für den Erhalt der Brücke als Fahrrad und Fußgängerbrücke und für den Bau von Tunnelröhren für den Kfz Verkehr sowie den ÖPNV.</p> <p>- Ich bin gegen einen Abriss, einen Neubau, eine Verbreiterung.</p> <p>- Welche Emissionsschutz (insbesondere Lärm) Maßnahmen sind jeweils für die 4 verblieben Varianten während Bauphase und Betriebsphase geplant?</p> <p>- Wurden alternative Finanzierungs-/Betreiberkonzepte geprüft? Beispiel: Herrentunnel Lübeck.</p>	siehe Antworten auf Frage Nr. 22 zu Variante I
21	Verkehr	Diese Variante klingt charmant, wenn es möglich ist, die bereits vorhandene Tunnelführung vom Nordfriedhof aus, zu verlängern, dieses bis zur Autobahn, Richtung Mönchengladbach. Dann wären keine zusätzlichen Tunnelmünder nötig, die eine städtebauliche Abriegelung der Quartiere bedeuten würden. Gibt es hierzu bereits Machbarkeitsstudien?	Hierzu gibt es keine weiteren Tunnelvarianten. Die Tunnelvarianten kommen aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht (bspw. Wirtschaftlichkeit, CO2-Emissionen, Unterfahrung privater Grundstücke, Grundwasserproblematik, Versiegelung von Oberflächen, Städtebau).
22	Statement Ingenieurbau Denkmalschutz	<p>a) Die städtebaulich stärkste und mutigste Lösung. Über die T.-H.-Brücke würden die linksrheinischen Rheinwiesen attraktiv mit dem rechtsrheinischen Rheinpark verbunden. Diese Variante mit hängenden Gärten war bereits vor Jahren einer der Top-Entwürfe in einem Städtebauwettbewerb (damals allerdings als Vision für die Oberkasseler Brücke).</p> <p>Auf der Brücke könnte eine Art Bürgerpark mit Bepflanzung entstehen, mit Freitreppe und Sundowner-Blick Richtung Kaiserswerth.</p> <p>b) Im Bereich zwischen Cäcilienallee und Kaiserswerther Straße wäre ein Abriss denkbar um die derzeit unter der Brücke befindlichen Parkflächen anders zu nutzen. Ein Verkauf dieser Flächen für Wohnbauprojekte könnte die hohen Baukosten der Tunnellösung dämpfen.</p> <p>Die beschriebenen "negativen Auswirkungen für die Quartiere" durch die nötigen Tunnelrampen würden durch die positiven Effekte der fehlenden Lärmbelastung und evtl. Teilrückbau des Baukörpers kompensiert. Der Hauptverkehr der ost-west-Verbindung der B7 könnte rechtsrheinisch bereits ab Nordfriedhof in der Tunnelage geführt werden und würde dort ebenfalls eine neue Oberflächengestaltung und evtl. Bebauung zulassen, da die Brückenrampe in ihrer Dimension wegfallen könnte. Die derzeitige Tunnelmündung mit Brückenrampe stellt bereits heute eine deutliche räumliche Zäsur in Golzheim dar, die durch eine Tunnellösung entschärft werden könnte.</p>	<p>a) Durch die notwendige Abstimmung mit einem Gutachter zur Reduzierung der rechnerisch anzusetzenden Flächenlast (reine Fußgängerbrücke 5 kN/m², angestrebte Reduzierung auf 3,5 kN/m²) wird eine anderweitige Nutzung als Boulevard / Garten / Park ausgeschlossen.</p> <p>b) Diese Variante verfolgt das Ziel, das Ensemble in seiner Gesamtheit zu erhalten, vgl. Frage / Antwort Nr. 3b.</p>
23	Denkmalschutz	Die neuen Rampenbauwerke („Schlucht“) würden doch aber ohnehin in Bereichen bereits bestehender logistischer/verkehrlicher bzw. gewerblicher Nutzung entstehen. An diesen Orten gibt es mWn bereits jetzt trennende Verkehrswege ohne relevante Querungsmöglichkeit. Andererseits könnten doch mit den Rampen der Bestandsbrücke bzw. der Landbrücke in Golzheim weniger denkmalwürdige Teile der Brücke abgerissen werden? Es würde damit doch Platz (Freiflächen / qualitätsvolle Bebauung) gewonnen (und das in einem städtebaulich "wertvolleren" Bereich)?	Bei dem Kriterium städtebauliche Qualität ist die Erweiterung des Planungsraums für den ÖPNV-Tunnel besonders kritisch zu sehen. Darüber hinaus ist bei dieser Varianten vorgesehen, das gesamte Ensemble zu erhalten, vgl. Frage / Antwort 3b. Zudem kommen die Tunnelvarianten aus verschiedenen Gründen nicht mehr in Betracht (siehe Antwort auf Frage Nr. 21).
24	Denkmalschutz	Wieso stellt man so eine Brücke unter Denkmal?	Die Theodor-Heuss-Brücke ist aufgrund ihrer Bedeutung unter Denkmalschutz gestellt. Sie ist die erste moderne Schrägseilbrücke der Welt mit freistehenden Pylonen und einer harfenförmigen Anordnung der Tragkabel. Sie wurde stilbildend für alle nachfolgenden Schrägseilbrücken insbesondere im deutschsprachigen Raum.
25	Denkmalschutz	Für die hinzukommenden Rampenbauwerke würde doch auch die aktuelle Brückenrampe wegfallen können, oder?	Diese Variante verfolgt das Ziel, das gesamte Ensemble zu erhalten, siehe Frage / Antwort Nr. 3b.
26	Statement	Zeitgemäße Lösung, die auch das Denkmal respektiert. Eine Vorzeigelösung, die unserer Stadt angemessen wäre.	

27	Statement Verkehr Ingenieurbau	<p>a) Die gestalterisch, städtebaulich und denkmalpflegerisch verträglichste Lösung</p> <p>b) Ist die Strassenbahntrasse notwendig?</p> <p>c) Wie hoch wären die Kosten dieser Variante ohne Strassenbahntunnel?</p> <p>d) Die im Dialogforum angesprochene Begrenzung der Lasten auf 3,5KN/m² und damit zusammenhängende Restriktionen im Betrieb bei z. B. Veranstaltungen (Marathon/Feuerwerk etc.) kann kompensiert werden, indem Flächen als Luftraum mit Blick auf den darunterliegenden Rhein ausgeschnitten werden. Dieses Argument gegen den Bestandserhalt würde somit entfallen</p> <p>e) Zur vergleichenden Beurteilung aller Varianten sind 3D Visualisierungen mit realistischer Dimensionierung der Bauteile erforderlich</p>	<p>a) Statement</p> <p>b) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 8b)</p> <p>c) Die Netto-Baukosten für die wesentlichen Ingenieurbauwerke würden ca. 650 Mio. Euro betragen. Zusätzlich käme ein ca. 9-Stelliger Betrag für die Sanierung der Theodor-Heuss-Brücke hinzu.</p> <p>d) Etwaige Rückbauarbeiten an der Bestandsbrücke würden zu Abzügen bei der Bewertung des Kriteriums "Denkmalschutz" führen. Der wesentliche Vorteil dieser Variante würde damit verloren gehen. Unabhängig davon bestehen statisch-konstruktive Vorbehalte gegen das "Ausschneiden" von Fenstern, da der Überbau als "Ganzes" statisch wirksam ist.</p> <p>f) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 34 h)</p>
28	Verkehr Schallschutz Ingenieurbau	<p>a) Sie schreiben: durch die Tunnelbauweise entstehen zusätzliche Rampenbauwerke („Schlucht“), die sich städtebaulich negativ trennend auf die Quartiere auswirken. Auf den Plänen war dies so nicht ersichtlich. Für dem MIV wäre die v Abfahrt ähnlich der vorhandenen. Der ÖPNV würde ebenfalls an einer Stelle hochgefahren, die derzeit durch eine 5-6 springen Strasse geprägt ist.</p> <p>c) Ist dies Lösung nicht aus der Perspektive des Schallschutzes ein großer Gewinn? Busverkehr kann ohne eigne Röhre geführt werden.</p> <p>b) Wie hoch sind die Instandhaltungskosten für eine Lebensdauer von 50 Jahren für die geplanten Tunnel gegenüber der 36m breiten Brückenanlage?</p>	<p>a) Die zusätzlichen Rampen beim IV wären im rechtsrheinischen in etwa in Höhe des Trogbauwerks zu realisieren, um die Verkehrsbeziehung Danziger-/Uerdinger Straße aufrecht zu erhalten. Wir erwarten, dass die durch die Rampen die IV-Spuren nach "außen" gedrückt werden müssen, um die Leistungsfähigkeit der Straße aufrecht zu erhalten.</p> <p>b) Beim Lärmschutz wurde eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen. Der Lärm wird vermutlich in Höhe der Cecilienalle etwas reduziert werden, jedoch nimmt er im Bereich der Rampen zu, da diese wie ein "Trichter" wirken. Bitte beachten Sie darüber hinaus, dass die Uerdinger Straße auch weiterhin als solches genutzt werden würde. Die Gesamtbewertung schließt damit ab, dass keine wesentliche Änderung eintritt.</p> <p>c) Das lässt sich quantitativ nicht beantworten. Da die Instandhaltungskosten prozentual von den Baukosten abhängig sind, kann festgestellt werden, dass die Instandhaltungskosten der Tunnelvarianten aufgrund der wesentlich höheren Baukosten, entsprechend höher sind als die Instandhaltungskosten der reinen Brückenvarianten. Siehe hierzu auch Frage / Antwort Variante I, Nr. 33e)</p>
29	Umwelt	<p>Da Düsseldorf ja klimafreundlich ist, wurde sicherlich das GWP der unterschiedlichen Varianten berechnet. Welcher Wert ergibt sich für diese Variante auch im Vergleich zu den anderen?</p>	<p>siehe Antworten auf Frage Nr. 38a zu Variante I</p>
30	Statement	<p>An Tunnel ist an dieser Stelle unnötig und teuer: Die Kosten erhöhen sich in den nächsten Jahren sowieso (vergleiche die Brückenbauten auf den Autobahnen bei Duisburg und Leverkusen), d. h. diese doppelt so teure Lösung gegenüber Variante I und Variante 0 wird wahrscheinlich am Ende eher 1,5 Mrd. EUR und mehr kosten. Die umfangreichen Arbeiten an den Tunnelbauwerken führen auf beiden Seiten der neuen Brücken zu umfangreichen Umbaumaßnahmen verbunden mit Baustellen und Staus.</p>	

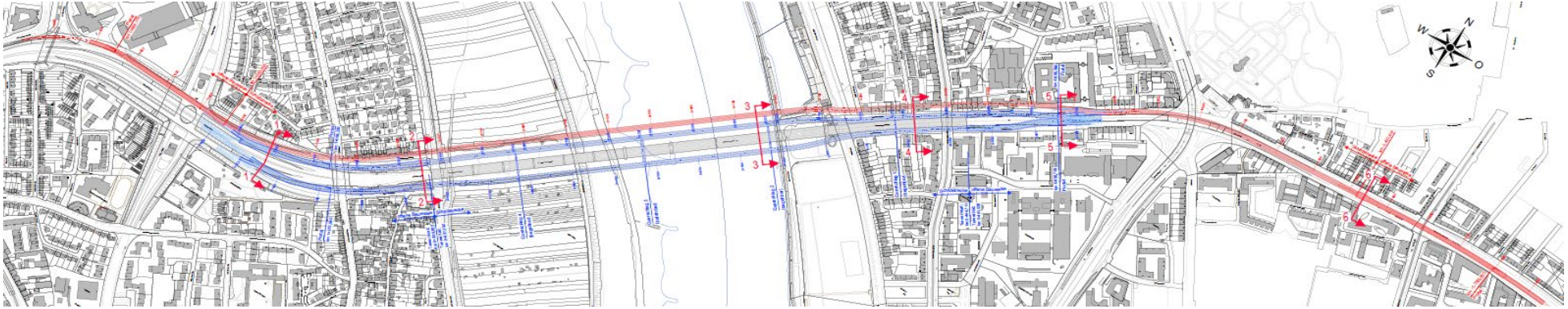
31	Ingenieurbau Finanzierung	<p>a) Können diese sog. Schluchten nicht überdacht und begrünt werden?</p> <p>b) Warum stellt die Untertunnelung von privaten Grundstücken schon an diesem Punkt der Planung ein Problem dar? Ist man hier schon in den Dialog mit Grundstückseigentümern getreten? Wie viele Grundstücke sind denn betroffen?</p> <p>c) Hohe Kosten sind ohne Kosten-Nutzen-Analyse kein Kriterium. Oder plakativer gefragt: warum genehmigt die Stadt eine Opernneubau für über 700 Mio Euro, der einigen Hundert Besuchern ein paar Stunden Abends zu Gute kommt? Es mangelt der Stadt ja nicht an Kulturprogramm. Dagegen steht ein Tunnelbau der für eine Verbesserung für Tausende von Verkehrsteilnehmern und Anliegern 24 Stunden 7 Tage die Woche sorgt.</p> <p>d) Die Untertunnelung der Rheinerferstrasse und der Shadowstrasse hat für attraktiven öffentlichen Lebensraum gesorgt, den definitiv mehr Besucher genießen als es Opernbesucher gibt.</p> <p>e) Und warum werden keine Alternativen Finanzierungen ordentlich geprüft? So wie ich für den Besuch der Oper ein Ticket kaufe, kann ich auch eine Monatskarte für die Brücke kaufen. Sollte die Preisgestaltung vergleichbar mit der des Deutschlandtickets ausfallen, bringt es vielleicht mehr Menschen zum ÖPNV und ist vielleicht politisch gewollt?</p>	<p>a) Die offenen Bereiche (Schluchten, Rampen) können überdacht werden. Dies führt aber zu teilweise deutlich über die Straßenhöhe hinausragenden sehr aufwendigen Ingenieurbauwerke, welche wiederum eine große Trennwirkung der beiden Straßenseiten erzeugen. Solche Bauwerke können durchaus auch begünt werden. Allerdings ist aus brandschutz- und entfluchtungstechnischen Gründen eine Überdachung der offenen Bereiche nicht zu empfehlen. Dadurch verlängert sich der Fluchtweg aus dem Tunnel. Zudem erhöhen sich die Kosten und verlängert sich die Bauzeit aufgrund der zusätzlichen massiven Ingenieurbauwerke. Grundsätzlich kommen die Tunnelvarianten allerdings auch aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht (bspw. Wirtschaftlichkeit, CO2-Emmissionen, Unterfahrung privater Grundstücke, Grundwasserproblematik, Versiegelung von Oberflächen und Städtebau).</p> <p>B) Die Unterfahrung von Grundstücken stellt grundsätzlich kein Problem dar. Die Unterfahrung löst jedoch Betroffenheiten aus, welche im Genehmigungsverfahren (kosten-) aufwendig berücksichtigt/geklärt werden müssen. Dies stellt grundsätzlich ein Nachteil gegenüber einer Variante ohne Grundstücksbetroffenheiten (wie die reinen Brückenvarianten) dar.</p> <p>c) Die Tunnelvarianten haben verkehrlich keinen Vorteil gegenüber den reinen Brückenvarianten.</p> <p>d) Statement</p> <p>e) siehe Frage / Antwort Variante I 22d</p>
32	Statement	<p>Ich würde es sehr begrüßen, unter Berücksichtigung der geplanten zusätzlichen U81 - Rheinquerung, die Kosten dieser mit der THB zu kumulieren, bzw. hier nicht außer Betracht zu lassen als Gesamtausgabe. Mein planerischer Ansatz wäre zum Erhalt des Denkmals, die THB auf eine Belastbarkeit durch kurzweiligen ÖPNV (Bus & Bahn), sowie den Fuß- und Radverkehr, jeweils mit Verweilcharakter zu prüfen, und den IV in Verlängerung der bereits bestehenden vertieften Anfahrt über die Johannstr. als Tunnel weiter bis zum Seestern auszubauen.</p> <p>Somit würde ein Wahrzeichen Düsseldorfs erhalten bleiben und der IV zur Entlastung des Stadtverkehrs und der Anwohner eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität erfahren.</p> <p>Denkbar für den ÖPNV wäre dann sicherlich eine Anfahrt über den Kennedydamm, um auch die technischen Erfordernisse der U-Bahn zu gewährleisten.</p> <p>Aus ökologischer und ökonomischer Weitsicht, sowie Nachhaltigkeit sollten hier bei der erforderlichen Verkehrsplanung alle Optionen objektiv und ausgiebig geprüft werden, um die besondere Lebensqualität in Düsseldorf langfristig zu erhalten, bzw. zukunftsträchtig zu optimieren und verbessern.</p>	
33	Statement	<p>Der Erhalt der Brücke und alleinige Nutzung als Fuß- und Radwegbrücke finden wir attraktiv und führt aus unserer Sicht zu einer erheblichen Aufwertung des Rheinparks, als auch des Rheinufer linksrheinisch, sowie der angrenzenden Gebiete. Die Brücke würde dadurch zur Steigerung der Lebensqualität beitragen, da sie selbst zu einem Teil des Naherholungsgebietes mit hohem Freizeitfaktor werden würde.</p> <p>Die Trennung der Stadt durch Rampenbauwerk ist zwar nachvollziehbar, aber auch jetzt stellt die 6-spurige Straße eine faktische Trennung dar, mit erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den Straßenverkehr. In Teiles des Gebietes wird sich das Rampenbauwerk durch die Schluchtbildung negativ auswirken, aber der größere Teil davon provitieren, dass der Hauptverkehr in Tunnelbauwerke geführt wird.</p>	

Nr.	Thema	Frage, Anmerkung	Antwort
1	Statement	Diese Variante ist keine Lösung sondern ein Aufschub des eigentlichen Problems. Durch den Tunnelbau zudem unsäglich teuer dazu! Eine Entscheidung für diese Variante sehe ich als Zeit und Geldverschwendung.	
2	Ingenieurbau	Ein weiterer gravierender Nachteil wäre hier doch, dass die ÖPNV-Nutzung auf St. Nimmerleinstag (2054 plus Umbau-Zeit) verschoben wird, richtig?	Die Fertigstellung wäre tatsächlich erst für 2060 vorgesehen.
3	Statement	Dito	
4	Statement	nein	
5	Schallschutz	Über die THB darf auf gar keinen Fall eine laute Straßenbahn fahren !!! Auch darf sie nicht breiter werden als bisher. Sie ist schon laut genug. Daher ist auch diese Variante besser als die erste.	Siehe Frage / Antwort Variante I, Nr. 3
6	Ingenieurbau	Der Erhalt der Brücke ist sicher auf Dauer nicht erstrebenswert - es sind doch sicher weitere Schäden zu erwarten	Weitere Schäden sind nicht auszuschließen, entsprechend wird ein hohes Ausfallrisiko gesehen.
7	Ingenieurbau	Den Verkehr > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht über eine Tunnellösung abzuleiten wäre definitiv eine gute Lösung. Ob dies von jedem auch eingehalten wird, finde ich fragwürdig, da sich aktuell auch keiner an die Vorgaben/Beschilderung hält.	Die Durchsetzung eines derartigen Verbotes der Brückennutzung für Fahrzeuge größer als 3,5 to. wäre durchaus signifikant einfacher als das aktuelle Verbot für Fahrzeuge größer 30 to. Dies liegt schon daran, dass man geometrische Sperren einführen könnte wie z. B. die Verringerung der Fahrbahnbreite und der Fahrbahnhöhe in der Art, dass nur noch PKW die Fahrspuren nutzen könnten. Außerdem wäre auch eine polizeiliche Kontrolle möglich. Im Gegensatz zur aktuellen Situation könnte die Polizei alleine schon durch die Inaugenscheinnahme (anschauen) eines KFZ die Einhaltung des Verbotes kontrollieren es rein visuell recht zielsicher erkennbar ist.
8	Ingenieurbau	Auch hier: wo genau soll der Tunnel verlaufen???	Der Tunnelverlauf kann dem Lageplan entnommen werden. Die Trasse liegt von Ost nach West, zunächst unter der Mittelachse der Straße und ab dem Brückenbauwerk nördlich versetzt bis auf die andere Rheinseite.
9	Statement	Ich lehne alle Tunnellösungen aufgrund der Kosten und der niedrigsten Umweltverträglichkeit ab	
10	Verkehr Städtebau	a) Welche Vorteile bezüglich Qualität Geh- und Radweg sind gemeint? Es gibt auf der Uerdinger Straße keinen Radweg. b) Was bedeutet der Nachteil, dass sich zusätzliche Rampenbauwerke negativ trennend auf die Quartiere auswirken? Ohne Erklärung, kann sich niemand etwas darunter vorstellen.	a) Die Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die Radwegführung der neuen Querung, siehe auch Frage / Antwort Variante IV, Nr. 12 b) Siehe Frage / Antwort Variante I, Nr. 3
11	Verkehr	Das bringt gar nichts. Dann machen Sie doch den Tunnel woanders, wenn Sie unbedingt einen brauchen. Woanders fährt die Straßenbahn auch oben über den Rhein. Da wäre es schon besser gewesen 1976 eine unterirdische Rheinquerung nach Oberkassel zu planen, bis zum Belsenplatz. Die Straßenbahn unten und die Oberkassler Brücke hätte einen vernünftigen Querschnitt bekommen, nicht die 43 Meter oder was es ausgemessen sind. Das ist eine Autobahndimensio neben der Tönhalle, absolut ungläubwürdig in der städtebaulichen Aussage. Das quetscht doch und fällt jedes Mal ins Auge. Diese Enge zwischen Tönhalle und Brückengeländer. Da wäre es richtig gewesen, von der Heinrich-Heine-Allee aus direkt unten zu bleiben und erst am Rheinbahnhaus wieder rauszukommen. Wir hätten dann auch nicht den ganzen Ärger mit Radweg rein / Radweg raus auf der Luegallee gehabt. Da wäre Platz gewesen. Aber eine Röhre in Golheim? Muß nicht sein. Also Straßenbahnquerung und - röhre raus. Gehört da nicht hin.	Siehe Frage / Antwort Variante I, Nr. 8

12	Statement	Diese Variante V ist viel zu teuer, optisch wegen der späteren Doppelbrücke zu wuchtig/breit und mit dem Tunnel nur für ÖPNV ein schlechter Kompromiss . Außerdem halte ich die zwischenzeitlich auflaufenden Erhaltungskosten für unkalkulierbar.	
13	Statement	Die Variante halte ich für unsinnige Kostenverschwendung, dann lieber direkt eine vernünftige Lösung. Schwerlastverkehr kann aber doch auch über die A44 geleitet werden. Ich finde dieser sollte auf jeden Fall nicht auf einer Brückenvariante quer durch den Stadtverkehr wieder integriert werden. Das ist nicht neuzeitlich bzgl. Lärmbelästigung, Abgase und Wohnqualität!	
14	Statement	Bitte sofort richtig machen. Bei dem Preis ist amit doch niemandem geholfen	
15	Schallschutz Finanzierung	- Als Anwohner im Haus Rheinpark / Uerdinger Straße bin ich grundsätzlich für den Erhalt der Brücke als Fahrrad und Fußgängerbrücke und für den Bau von Tunnelröhren für den Kfz Verkehr sowie den ÖPNV. - Ich bin gegen einen Abriss, einen Neubau, eine Verbreiterung. - Welche Emissionsschutz (insbesondere Lärm) Maßnahmen sind jeweils für die 4 verblieben Varianten während Bauphase und Betriebsphase geplant? - Wurden alternative Finanzierungs-/Betreiberkonzepte geprüft? Beispiel: Herrentunnel Lübeck.	siehe Antworten auf Frage Nr. 22 zu Variante I
20	Verkehr Ingenieurbau	a) wie zuvor. Existieren Machbarkeitsstudien zur Tunnelfortführung vom Nordfriedhof aus ? b) Die denkmalgeschützte Bebauung darf nicht in Ihrer Substanz gefährdet werden. Auch die übrigen Gebäude nicht. c) Hat es schon Baugrunduntersuchungen in Bezug auf einen alten Rheinarm mit Kies gegeben?	a) Hierzu gibt es keine weiteren Tunnelvarianten. Die Tunnelvarianten kommen aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht (bspw. Wirtschaftlichkeit, CO2-Emissionen, Unterfahrung privater Grundstücke, Grundwasserproblematik, Versiegelung von Oberflächen, Städtebau). b) Es sind keine Eingriffe in vorhandene denkmalgeschützte Bebauung außer in das abzubrechende Brückenbauwerk vorgesehen. c) siehe Antwort auf Frage 24d zu Variante I
21	Statement	Aufgeschoben ist nicht aufgehoben! Eine Verschiebung des eigentlichen Problems in andere Generationen und andere Legislaturperioden! Lieber jetzt einmal richtig und konsequent anfassen und belastbar zu Ende planen. Tunnellösungen für "lärmende Verkehre" sind die zeitgerechte Herangehensweise um die Bewohner zu schützen, dann aber bitte konsequent und auf Dauer angelegt wie in Variante IV.	
22	Denkmalschutz	Die neuen Rampenbauwerke („Schlucht“) würden doch aber ohnehin in Bereichen bereits bestehender logistischer/verkehrlicher bzw. gewerblicher Nutzung entstehen. An diesen Orten gibt es mWn bereits jetzt trennende Verkehrswege ohne relevante Quermöglichkeit. Andererseits könnten doch mit den Rampen der Bestandsbrücke bzw. der Landbrücke in Golzheim weniger denkmalwürdige Teile der Brücke abgerissen werden? Es würde damit doch Platz (Freiflächen / qualitätsvolle Bebauung) gewonnen (und das in einem städtebaulich "wertvolleren" Bereich)?	Siehe Frage / Antwort Variante IV Nr. 23.
23	Statement	Die Brücke sollte so nicht erhalten bleiben, bitte kein Zeitspiel m.M.n. Lieber abreißen und anständig neu bauen.	
24	Lärmschutz	Hier würde mich ebenfalls der geplante Lärmschutz für die Anwohner interessieren.	Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 3a
25	Statement Ingenieurbau	a) Es gelten die Einwände wie zur Variante I „Neubau zweiteilig“ und entsprechende gestalterische Bedenken. b) Wie hoch ist die prognostizierte Lebensdauer einer neuen Brücke gegenüber einer Tunnellösung? Dies sollte bei Abweichungen unbedingt in die Kostenbetrachtung einfließen c) Zur vergleichenden Beurteilung aller Varianten sind 3D Visualisierungen mit realistischer Dimensionierung der Bauteile erforderlich	a) Statement b) Je nach Konstruktion wird für eine Brücke eine statistische Lebensdauer von ca. 70 bis 100 Jahren erwartet. Bei Tunnelbauwerken ist eine einfache Antwort nicht möglich, da die zu realisierenden Tunnelanlagen aus verschiedenen Teilbauwerken bestehen würde: Rampen (ca. 70 bis 110 Jahre), Tunnel in offener Bauweise (ca. 90 Jahre), geschlossene Bauweise / Vortrieb (ca. 130 Jahre) sowie die Betriebstechnik (ca. 20 Jahre). Zur Ermittlung der Unterhaltungskosten siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 33e) c) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 34h)

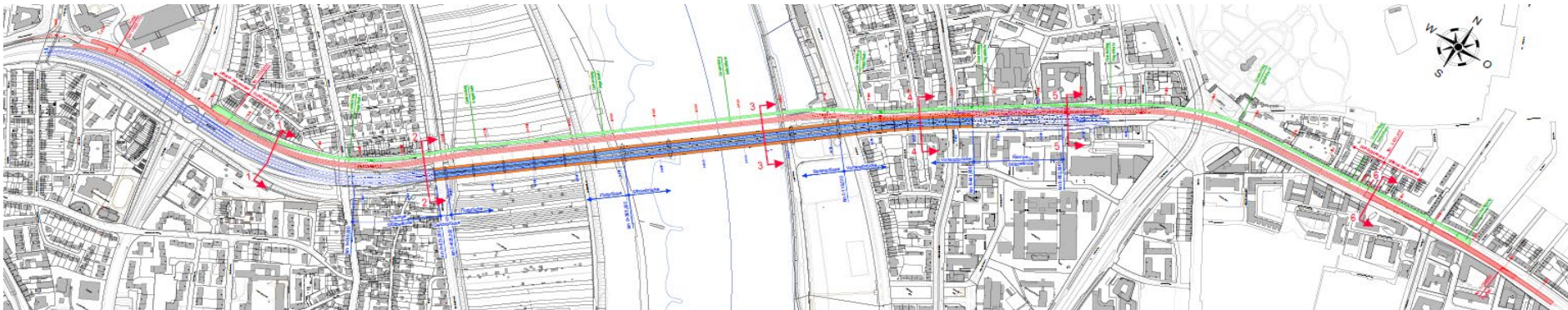
26	Verkehr	<p>a) Nach welcher Vorgabe ist der Schwerlastverkehr wieder über die Brücke zu führen?</p> <p>b) Kann nicht sein, das 2054 andere Notwendigkeiten im Hinblick auf Verkehrsformen bestehen und dann viel sinnvoller ein Neubau erstellt werden kann?</p> <p>c) Wann wird die Studie zur Nordtangente zur Verfügung stehen und eine Entscheidung zum ÖPNV getroffen werden können?</p>	<p>a) Gemäß Straßenverkehrszulassungsordnung. Bei der Querung handelt es sich um eine Bundesstraße. Ablastungen sind hier Ausnahmetatbestände und ausschließlich dem schlechten Bauwerkszustand geschuldet.</p> <p>c) Siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 12.</p> <p>d) Siehe Frage / Antwort Variante Nr. 35g)</p>
27	Verkehr Umwelt	<p>Da Düsseldorf ja klimafreundlich ist, wurde sicherlich das GWP der unterschiedlichen Varianten berechnet. Welcher Wert ergibt sich für diese Variante auch im Vergleich zu den anderen?</p> <p>Nimmt man ein innerstädtisches Tempo-limit von 50km/h an, wäre dann eine spätere Straßenbahnführung nur auf der Strombrücke innerhalb der IV Spur möglich? Der Stau ist kaum auf der Strombrücke, sondern an den Knotenpunkten.</p> <p>Dann wäre der ÖPNV Tunnel auch zukünftig verzichtbar</p>	siehe Frage / Antwort Variante I Nr. 38
28	Statement	<p>Es macht keinen Sinn "auf Zeit zu spielen": Wichtig ist Kostendisziplin und Schnelligkeit des Neubaus. Die Anfangsplanung mit 1,5 Mrd. EUR wird am Ende wahrscheinlich weit über 2 Mrd. EUR kosten. Ein Tunnel kostet nur unnötig Zeit und erhöht die Kosten.</p>	
29	Umwelt	<p>Gibt es eigentlich eine environmental impact study was z.b. die Auswirkungen der baulichen Maßnahmen auf die linksrheinischen Deichkörper betrifft?</p>	Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird erst im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erstellt.
30	Statement	<p>Eine durchaus erstrebenswerte Variante, aber wie bereits beschrieben, ist doch der "saubere ÖPNV" durchaus über die Brücke zu führen und bevorzugt der IV unter die Erde zu bringen, im Besonderen auch wegen der vielfach höheren Frequentierung.</p>	

Variante IV



Rot: ÖPNV-Tunnel
Blau: MIV-Tunne (Straßenverkehr)
Grau: Bestandsbrücke

Variante V



Rot: ÖPNV-Tunnel
Blau: MIV-Brücke (Straßenverkehr)
Grün: Rettungsstollen