



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Stadtbahnstrecke U81/2. Bauabschnitt MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord – Handweiser – Aufteilung der Verkehrsflächen bei der Rheinquerung als Brückenvariante

Fachbereich:

69 - Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 5	27.02.2024	Anhörung
Bezirksvertretung 4	28.02.2024	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	28.02.2024	Vorberatung
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	06.03.2024	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	11.03.2024	Vorberatung
Rat	21.03.2024	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beauftragt die Verwaltung, für die Rheinquerung als Brückenvariante insgesamt zwei Varianten der Verkehrsflächenaufteilung weiter zu betrachten. Die erste Variante sieht den Geh- und Radweg unterhalb des Bahnquerschnittes vor. Die zweite Variante sieht ober- oder unterstromseitig den Gehweg und auf der gegenüberliegenden Seite den Radweg im Zweirichtungsverkehr vor.

Sachdarstellung:

Der Rat hat die Verwaltung mit Beschluss von 16.12.2021 (OVA/116/2021) beauftragt den zweiten Bauabschnitt der U81 zu planen. Im Ratsauftrag wurde festgehalten, dass für die Rheinquerung sowohl eine Tunnel- als auch eine Brückenvariante zu untersuchen ist.

Die Tunnelvariante befindet sich derzeit, analog zur Brückenvariante, in der Vorplanung. Im Vorfeld der Planung wurden hierfür Baugrundaufschlussbohrungen auf dem Land sowie im Rhein getätigt, um Aufschlüsse zum Baugrund zu erhalten. Des Weiteren ist die Bestandsaufnahme der Gebäude und der vorhandenen unterirdischen Infrastruktur erfolgt. Die geologischen Grundlagen wurden ebenfalls erarbeitet, sodass die Tragwerksplanung derzeit erfolgt.

Zur Brückenvariante hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss in der Sitzung am 24.05.2023 (OVA/072/2023) die Verwaltung beauftragt, für die Rheinquerung als Brückenvariante alle Tragsysteme über die der Düsseldorfer Brückenfamilie zugrundeliegenden Schrägeilkonstruktionen hinaus untersuchen zu lassen. Die Querschnittsgestaltung soll dabei ausschließlich die Nutzung durch die Stadtbahn sowie den Fuß- und Radverkehr beinhalten.

Ende 1. Quartal/Anfang 2. Quartal 2024 soll die Leistungsbeschreibung samt Festlegung der exakten Aufteilung der Verkehrsflächen den an der erweiterten Gestaltungsuntersuchung beteiligten Büros übergeben werden. Bei dieser erweiterten Gestaltungsuntersuchung handelt es sich um ein besonderes Planungsverfahren, bei dem bereits im Rahmen der Vorplanung durch wettbewerbsähnliche Elemente eine hohe Gestaltungsqualität für ein mögliches Brückenbauwerk erzielt werden soll.

Die Variante 1 (siehe **Anlage 1, Folie 1**) sieht den Geh- und Radweg unterhalb des Bahnquerschnitts vor. Die Nutzbreite des gemeinsamen Geh- und Radweges ist hierbei analog der Nutzbreite der Stadtbahn (ca. 9 m). Die Überbaubreite der Strombrücke (ca. 350 m Länge) beträgt 12 m und der Flächenverbrauch liegt bei 4.200 qm. Aufgrund der geringen Überbaubreite kann hierbei der größtmögliche Abstand zur Wasserschutzzone II „Am Staad“ eingehalten werden. Zudem wird bei dieser Variante für den Rad- und Fußverkehr der geringste Höhenunterschied zwischen Ufer und Strombrücke erreicht. Insgesamt sind hier zwei Zugangsbauwerke vorzusehen, bei denen der Begegnungsverkehr von Lastenrädern berücksichtigt werden soll.

Für diese Variante ist eine Trogbrücke mit zwei außenliegenden Fachwerken das geeignete Tragwerk für das Brückenlängssystem.

Die Variante 2 (siehe **Anlage 1, Folie 2**) sieht getrennte Geh- und Radwege, jeweils im Zweirichtungsverkehr vor, die ober- oder unterstromseitig neben der in Mittellage verlaufenden Stadtbahn angelegt werden. Sowohl der Geh- als auch der Radweg weisen eine Breite von je mindestens 4 Metern auf, sodass die Strombrücke insgesamt eine Überbaubreite von 19 Metern und einen Flächenverbrauch von 6.650 qm hat. Aufgrund dessen ist der Abstand zur Wasserschutzzone II geringer als bei Variante 1. Zudem müssen insgesamt vier Zugangsbauwerke vorgesehen werden. Bei den beiden Zugangsbauwerken, von denen der Radweg abgeht, wird der Begegnungsverkehr von Lastenrädern berücksichtigt.

Bei dieser Variante sind verschiedene Tragwerke für das Brückenlängssystem geeignet und können weiterbetrachtet werden. Hierzu zählen die Deckbrücke mit Mittelfachwerk, Bogenbrücke (Stab-, Netzwerkbogen) und auch die Schrägeilbrücke.

Diese beiden o. g. Varianten werden in die erweiterte Gestaltungsuntersuchung gegeben. In einer Gremiumssitzung werden bis zu 15 von den beteiligten Büros

eingereichten Entwürfe vorgestellt und eine vorher benannte Fachkommission gibt ein Votum für einen der Entwürfe ab.

Diese Fachkommission setzt sich wie folgt zusammen: Seitens der Landeshauptstadt sind stimmberechtigt: die politischen Fraktionen: CDU 2 Stimmen, SPD 2 Stimmen, Bündnis 90/die Grünen 2 Stimmen, FDP 1 Stimme. Des Weiteren mit jeweils einer Stimme: aus der Verwaltung das Dezernat für Mobilität und Umwelt, das Dezernat für Planen, Bauen, Wohnen und Grundstückswesen, das Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau sowie das Stadtplanungsamt. Die Stadt Meerbusch wird mit der Fraktion der CDU und der Bündnis 90/die Grünen, dem Technischen Dezernat sowie den beiden Fachbereichen Stadtplanung und Straßen und Kanäle mit jeweils einer Stimme stimmberechtigt sein.

Die Fachkommission soll durch drei weitere Experten und Sachverständige mit Stimmrecht komplettiert werden (siehe **Anlage 2, Folie 1**).

Alle eingereichten Entwürfe werden der breiten Öffentlichkeit nach der Gremiumssitzung in einer Ausstellung sowie digital über die Webseite der LHD zugänglich gemacht.

Der aus dieser Gremiumssitzung hervorgegangene Entwurf der Brücke wird im weiteren Verfahren der Tunnelvariante als Rheinquerung gegenübergestellt.

Nach Abschluss der Planung für die beiden Varianten Brücke und Tunnel als Rheinquerung werden Hinweise und Meinungen in einer Öffentlichkeitsbeteiligung eingesammelt. Alle Ergebnisse fließen in den Bedarfsbeschluss ein, mit dem eine Festlegung für die Rheinquerung als Brücken- oder Tunnelvariante erfolgt.

Zeitschiene bis zum Bedarfsbeschluss

21. März 2024	Ratsbeschluss zur Aufteilung der Verkehrsflächen bei der Rheinquerung als Brückenvariante
2. Quartal 2024	Übergabe der Leistungsbeschreibung an die Architekturbüros sowie Erarbeitung der Entwürfe
3. Quartal 2024	Gremiumssitzung der Fachkommission; parallele Durchführung der Vorplanung für die Tunnelalternative sowie für den Abschnitt zwischen Lörick und Handweiser
4. Quartal 2024	Öffentlichkeitsbeteiligung zur Hinweissammlung für die beiden Alternativen der Rheinquerung (Tunnel oder Brücke)
1. Quartal 2025	Vorbereitung des Bedarfsbeschlusses
3. Quartal 2025	Herbeiführung des Bedarfsbeschlusses

Anlagen:

Anlage 1 - Varianten

Anlage 2 - Besetzung der Fachkommission