

# Dialogforum zur Theodor-Heuss-Brücke

Düsseldorf, 11.09.2024



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Agenda

---

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

---

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

**Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller**

Landeshauptstadt Düsseldorf

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## **Jochen Kral**

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Beigeordneter  
Dezernat für Mobilität und Umwelt

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Beteiligte Personen und Ämter

### **Alexander Fischer**

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Amtsleiter  
Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

### **Katharina Metzker**

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Amtsleiterin  
Amt für Verkehrsmanagement

### **Joachim Broch**

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Gewässerschutz und Altlasten  
Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz

### **Dr. Andreas Ferlic / Tim Bäumken**

Abteilungsleitung  
Rheinbahn

### **René Eis**

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Projektleiter  
Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

### **Jörn Luther**

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Untere Naturschutzbehörde  
Garten-, Friedhofs- und Forstamt

### **Bernd Weich**

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Stadtplanungsamt  
Städtebauliche Planung

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Beteiligte Personen und Büros

### **Peter Sprinke**

Projektleiter Planung und  
Tragwerksplanung Vorlandbrücken  
INGE Schüßler-Plan und Hegger +  
Partner

### **Dr. Alexander Martha**

Projektleiter Lärmschutz  
FCP IBU

### **Louisa Wagner**

Umweltschutz  
Zetcon

### **Norbert Halfpapp**

Projektleiter Tragwerksplanung Strombrücke  
Ingenieurbüro Grassl

### **Axel Müller**

Projektsteuerung  
weisemüller

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

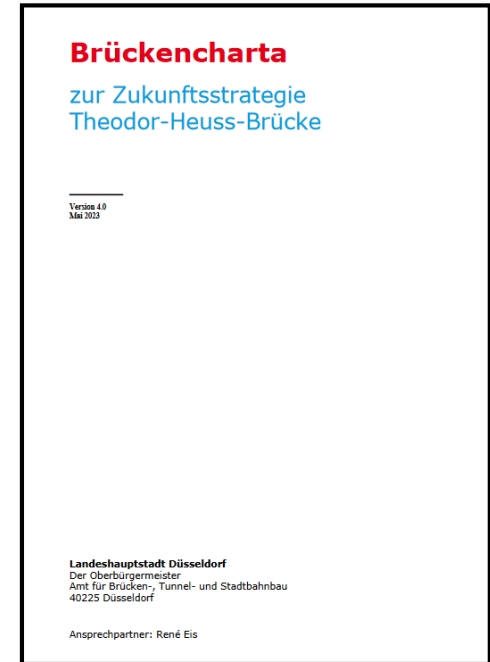
## Agenda

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Der Beteiligungsprozess – Die Brückencharta

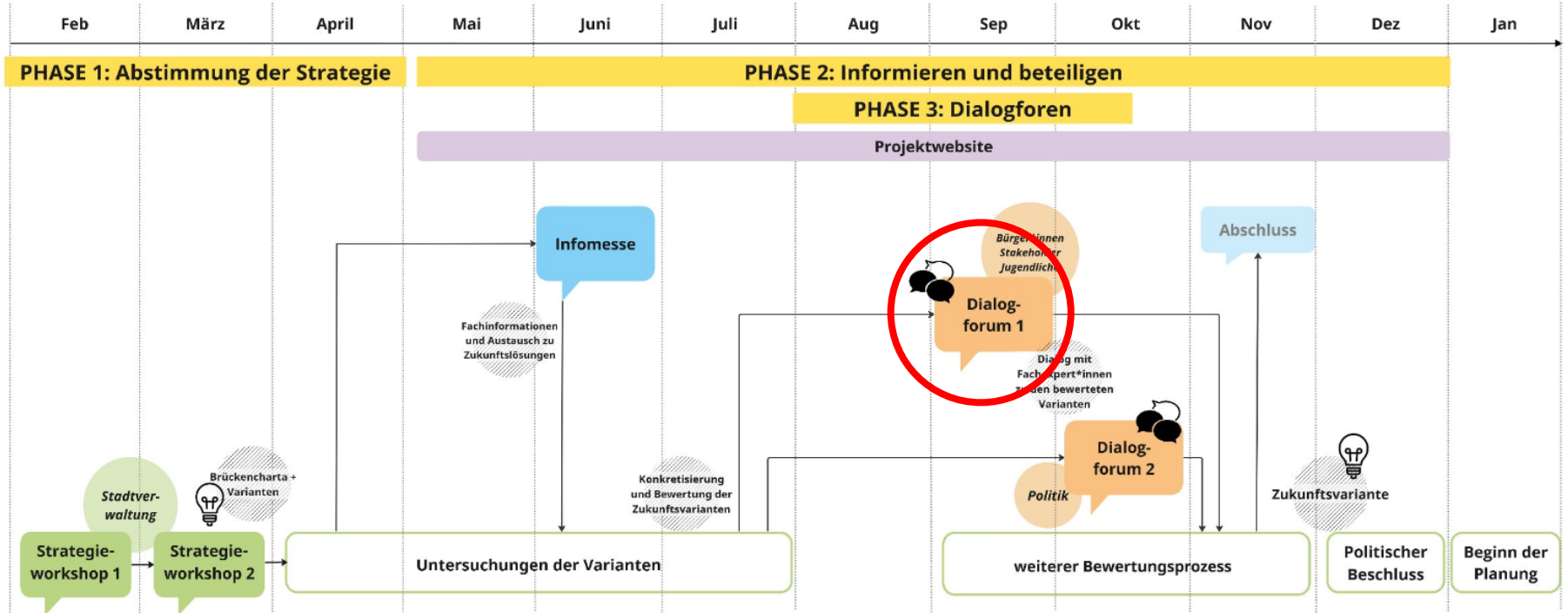
- Ziel: Randbedingungen für die Planung ermitteln – Leitplanken festlegen
  - Worüber sprechen wir und worüber nicht?
  - Leitplanken des Denkmalschutzes, Verkehrliche Leitplanken, technische und bauliche Leitplanken
  - [Duesseldorf.de/thb](https://duesseldorf.de/thb)



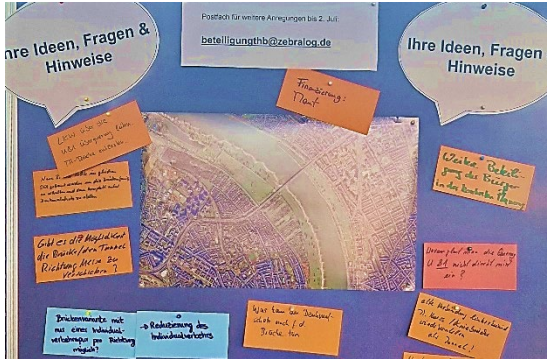
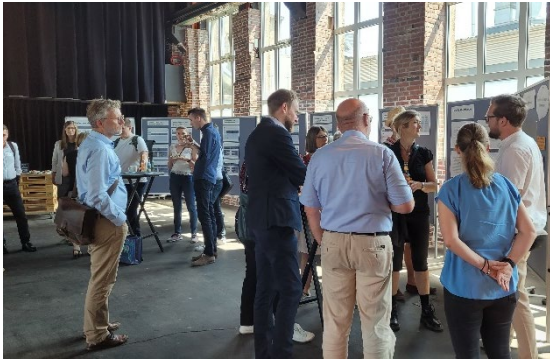


# Beteiligungsprozess

2023



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke Der Beteiligungsprozess – Infomesse 2023



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand

### 1950er Jahre

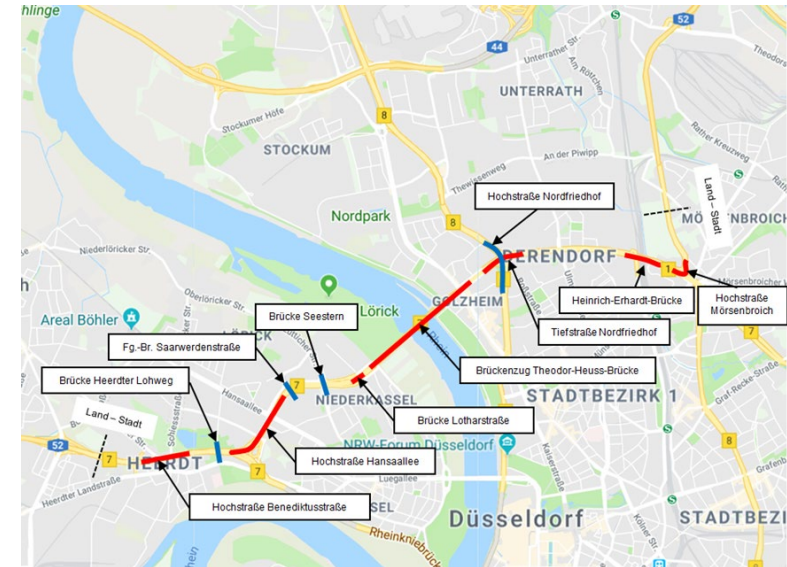
- Schließen des Lastrings um Düsseldorf
- Anschluss an das Fernstraßennetz
- 1962: 18.000 Kfz/Tag
- Prognose 1980: 41.000Kfz/Tag

### Aktuell

- 78.600 Kfz/24h (2018)
- 3.000 LKW/Tag, ca. 90 % innerstädtisch
- Brücke unter Denkmalschutz
- Ablastung auf 30 t (2019)

### Prognose 2030

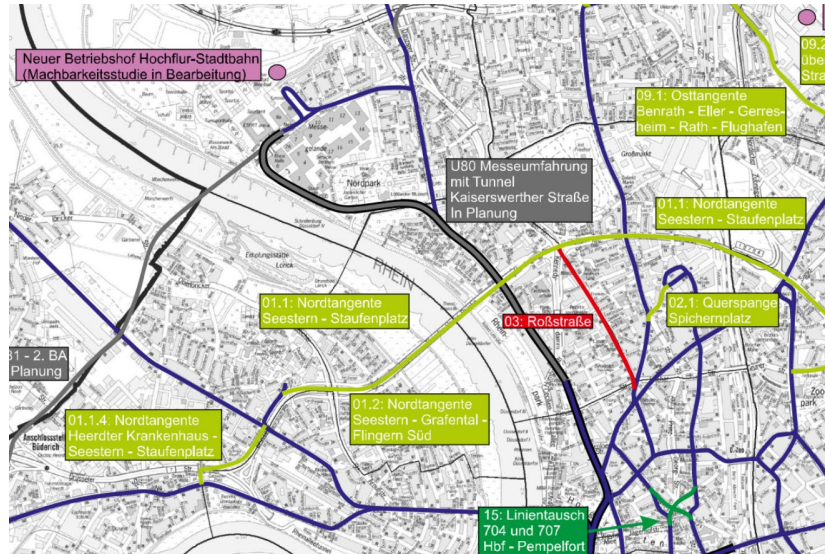
- 82.000 Kfz/24h
- Unter Berücksichtigung einer künftigen Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, wird ein DTV von ca. 70.000 Kfz/24h erwartet



Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf, Masterplan Ingenieurbauwerke

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand



Auszug aus dem Zielkonzept

### Zielkonzept Stadtbahnbau

- Nordtangente ist Teil des Zielkonzeptes
- Nordtangente wurde positiv bewertet

### Nächste Schritte

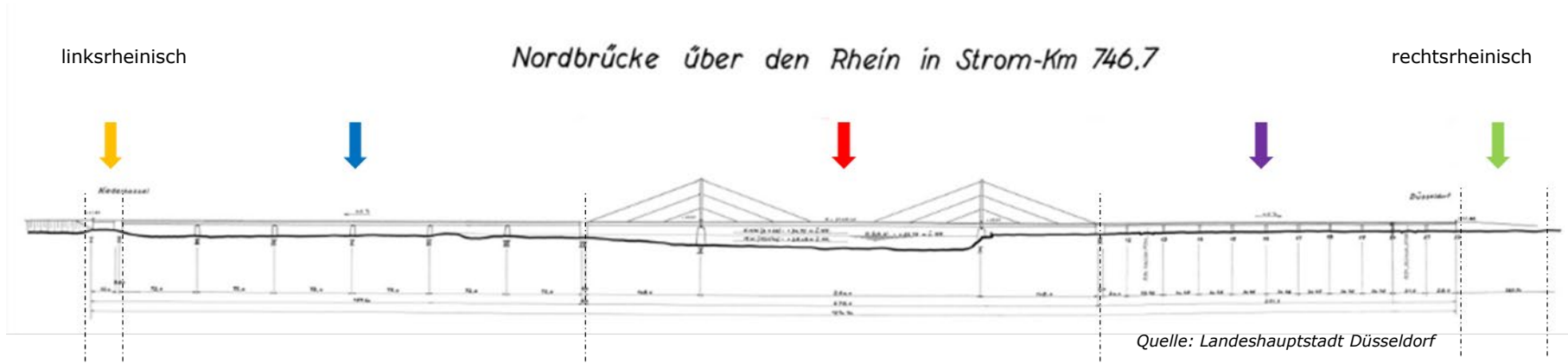
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie
- Beschlussfassung zur Machbarkeitsstudie seit dem 03.09.2024 in Ratsgremien zur Anhörung, Vorberatung und Entscheidung

### Beschlussvorlage im Bürgerinformationssystem

- Weitere Infos siehe [hier](#)

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand



### 5 Teilbauwerke:

- **Deichbrücke** (24,00 m)
- **Flutbrücke** (432,00 m)
- **Strombrücke** (476,00 m)
- **Tausendfüßler** (327,30 m)
- **Rampe** (251,23 m)

Länge über alle Bauwerke und Trennpfeiler  
1.522,13 m

**Besonderes Merkmal des Brückenzugs :**  
Entmaterialisierte Bauweise

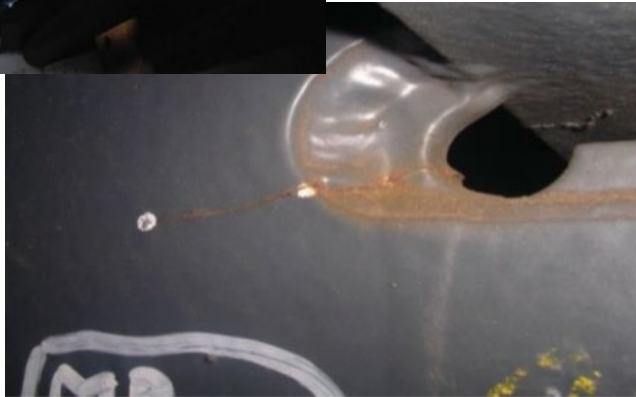
# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand



### Ergebnisse Bauwerksprüfung

- Bauwerksnoten 2,5 – 3,0 → kurzfristige bzw. umgehende Instandsetzung erforderlich
- Problematisch sind die Litzenbrüche an einem der Tragseile sowie die extreme Rissbildung in den Querträgern



### Ergebnisse Nachrechnung

- Defizite
- prognostizierte Restnutzungsdauer mit Sanierung max. 20 bis 30 Jahre

*Fotos: oben Landeshauptstadt Düsseldorf; unten: Ingenieurbüro Grassl GmbH*

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand

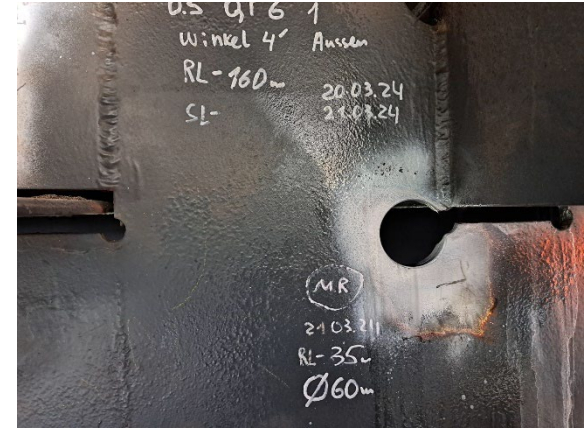
### Laufende / abgeschlossene Maßnahmen



**Rampe:** Zugbandertüchtung  
➤ Weitere Schäden festgestellt



**TSD-Füßler:** Ertüchtigung  
Horizontallager Pfeiler 17



**Strombrücke:** "Riss-Sanierung"  
und Niettausch  
➤ Weitere Risse festgestellt

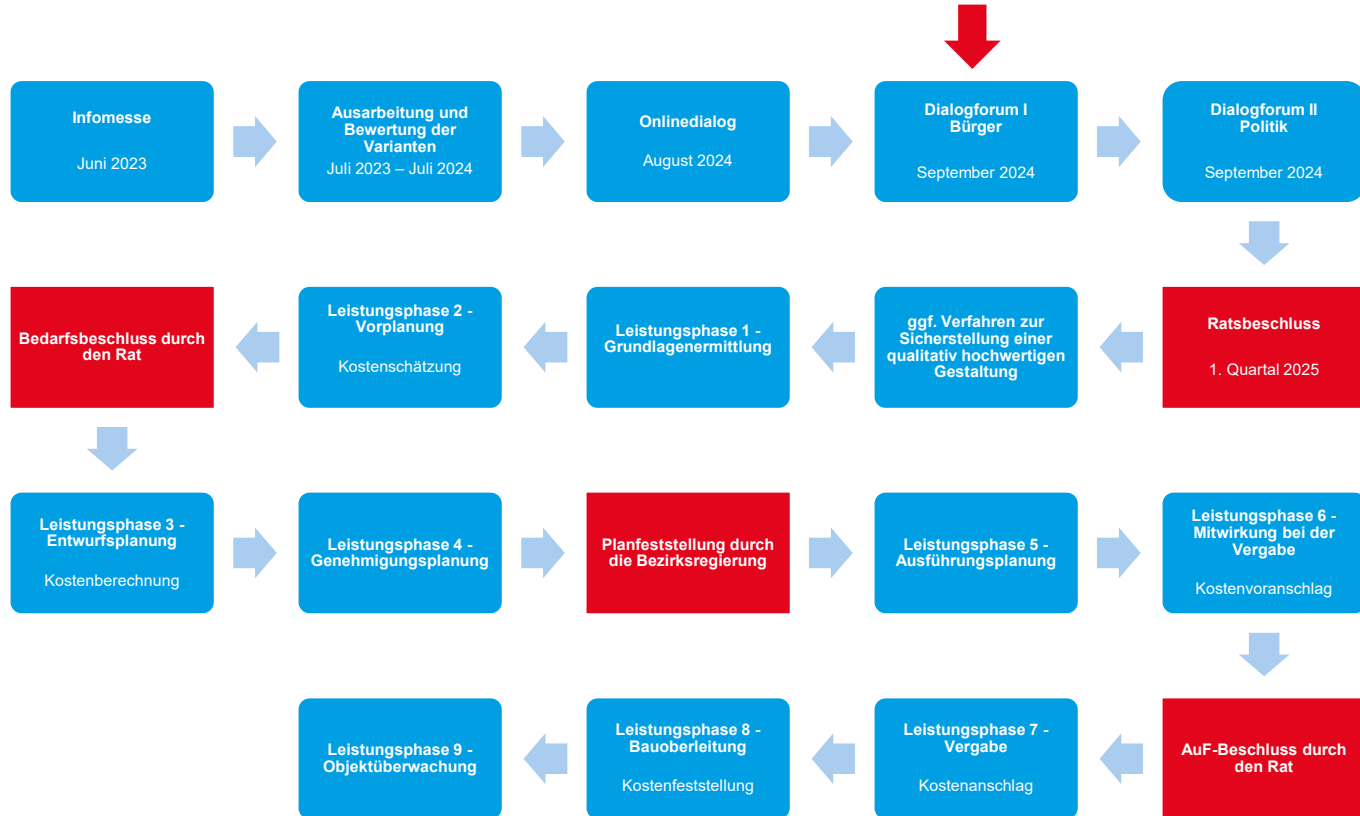
Fotos: links, mitte: Landeshauptstadt Düsseldorf; rechts: R. Lange GmbH





# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

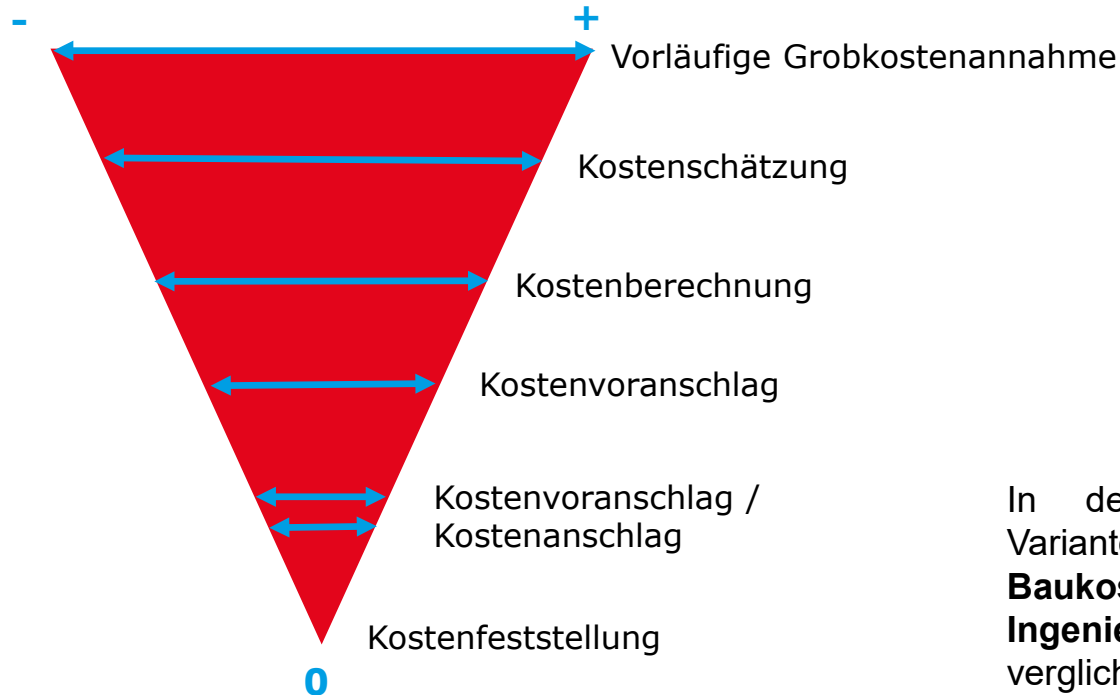
## Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung

Genauigkeit der Kostenentwicklung im Bauwesen mit fortschreitender Planungstiefe



In der Machbarkeitsstudie werden die Varianten im Verhältnis der **aktuellen Nettobaukosten der wesentlichen Ingenieurbauwerke** zueinander gesetzt und verglichen.

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung

### 26 Varianten wurden überprüft

- 1.1 einteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2 zweiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2a zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock, mit Achsversatz
- 1.3 dreiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.4 einteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5 I - zweiteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5a II - zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock
- 1.6 dreiteiliger Brückenquerschnitt
- 2.1 Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, einteiliger Querschnitt
- 2.2 Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, zweiteiliger Querschnitt
- 2.2a Ersatzneubau und nur Erhalt der Strombrücke, zweiteiliger Querschnitt
- 3a.1 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 3a.2 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit einteiligem Absenktunnel
- 3b.1 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 3b.2 III - Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 3b.3 Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 4a.1 Erhalt Brücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 4a.2 Erhalt Brücke mit einteiligem Absenktunnel
- 4b.1 Erhalt Brücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 4b.2 IV - Erhalt Brücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 4b.3 Erhalt Brücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 5 Multifunktionsbrücke
- 6 V - Neubau Tunnel (SV, Umbau ÖPNV) / später Neubau Brücke IV und Rad-/Gehweg
- 7 VI - Neubau Tunnel IV / Neubau Brücke ÖPNV und Rad-/Gehweg
- 8 VII - einteiliger Brückenquerschnitt, später Neubau Tunnel ÖPNV
- 9 0 - einteiliger Brückenquerschnitt ohne ÖPNV

SV: Schwerlastverkehr  
IV: motorisierter Individualverkehr  
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr  
G/R: Geh- und Radweg

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung

### 8 Varianten vorteilhafter als die übrigen

- 1.1 — einteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2 — zweiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.2a — zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock, mit Achsversatz
- 1.3 — dreiteiliger Brückenquerschnitt, mit Achsversatz
- 1.4 — einteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5 I — zweiteiliger Brückenquerschnitt
- 1.5a II — zweiteiliger Brückenquerschnitt, Doppelstock
- 1.6 — dreiteiliger Brückenquerschnitt
- 2.1 — Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, einteiliger Querschnitt
- 2.2 — Ersatzneubau und Erhalt der Brücke, zweiteiliger Querschnitt
- 2.2a — Ersatzneubau und nur Erhalt der Strombrücke, zweiteiliger Querschnitt
- 3a.1 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 3a.2 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit einteiligem Absenktunnel
- 3b.1 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 3b.2 III — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 3b.3 — Neubau Rad- und Fußwegbrücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 4a.1 — Erhalt Brücke mit zweiteiligem Absenktunnel
- 4a.2 — Erhalt Brücke mit einteiligem Absenktunnel
- 4b.1 — Erhalt Brücke mit vierteiligem Bohrtunnel
- 4b.2 IV — Erhalt Brücke mit dreiteiligem Bohrtunnel
- 4b.3 — Erhalt Brücke mit zweiteiligem Bohrtunnel
- 5 — Multifunktionsbrücke
- 6 V — Neubau Tunnel (SV, Umbau ÖPNV) / später Neubau Brücke IV und Rad-/Gehweg
- 7 VI — Neubau Tunnel IV / Neubau Brücke ÖPNV und Rad-/Gehweg
- 8 VII — einteiliger Brückenquerschnitt, später Neubau Tunnel ÖPNV
- 9 0 — einteiliger Brückenquerschnitt ohne ÖPNV

1. Abschichtung  
Wesentlicher Grund:  
Konflikte mit Bestandsbebauung

2. Abschichtung  
Abgeschichtete Varianten  
enthielten keine Vorteile  
gegenüber verbliebenen  
Varianten

SV: Schwerlastverkehr  
IV: motorisierter Individualverkehr  
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr  
G/R: Geh- und Radweg

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Agenda

---

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

---

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Verbliebene Varianten

**0** **Neubau einteilige Brücke ohne ÖPNV - „Anlehnung“**

**I** **Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV – „Neubau“**

II Neubau Brücke Doppelstock

III Neubau Tunnel und Neubau Geh-/Radwegbrücke

**IV Neubau Tunnel und Erhalt THB als Geh-/Radwegbrücke – „Denkmal“**

**V Neubau Tunnel (SV, Umbau ÖPNV) und Neubau Brücke (IV + G/R) – „Zeitspiel“**

VI Neubau Tunnel (IV) und Neubau Brücke (ÖPNV+G/R)

VII Neubau Brücke (IV+G/R) und späterer Neubau Tunnel (ÖPNV)

**Vorgestellt werden nur die fettgedruckten Varianten.**

**22 Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau**

SV: Schwerlastverkehr

IV: motorisierter Individualverkehr

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

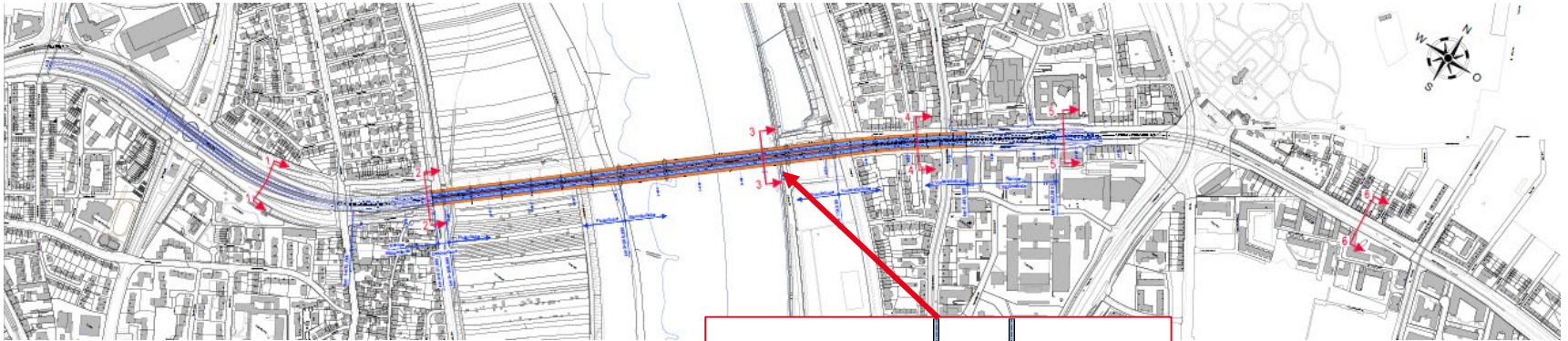
G/R: Geh- und Radweg

**Düsseldorf Nähe trifft Freiheit**

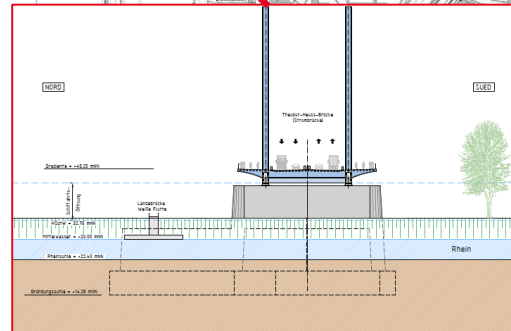
# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Variante 0 – „Anlehnung“

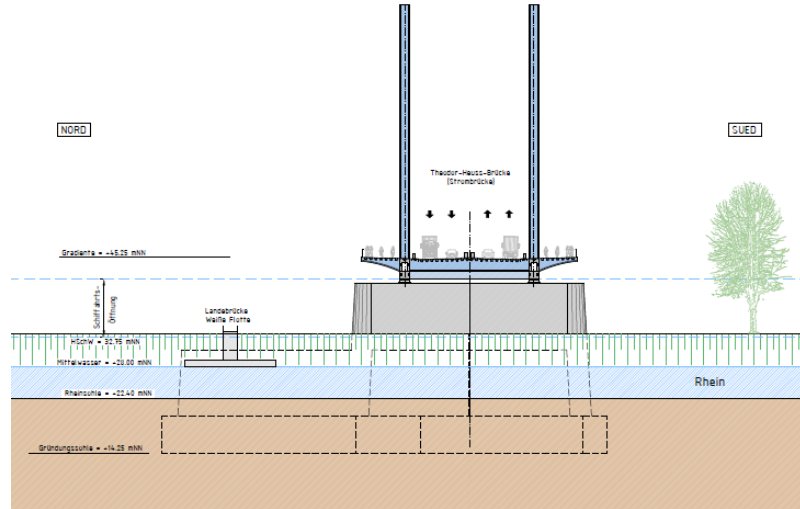


Neubau einteilige Brücke ohne  
ÖPNV



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Variante 0 – „Anlehnung“

- Prognose Fertigstellung: ca. 2041
- Netto-Baukosten: ca. 536 Mio. €  
(Neubau wesentliche Bauwerke + Rückbau, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte, Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

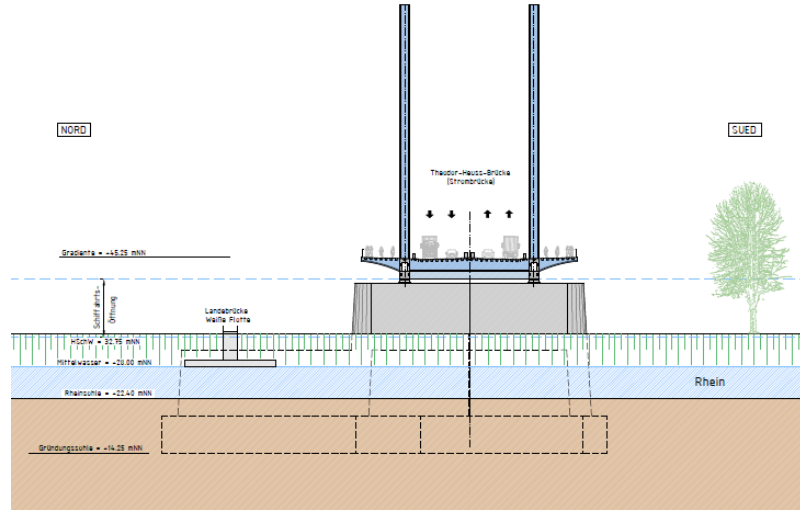
### **Wesentliche Merkmale**

- Einteiliger Strombrückenquerschnitt
- Strombrücke ca. 34 m breit
- Zweiteiliger Brückenquerschnitt im Vorland
- Rechtsrheinische Vorlandbrücke ca. 30 m breit
- nur IV, Fuß- und Radweg
- Gestaltung in Anlehnung an Bestand
- Berücksichtigung allgemein anerkannter Regeln der Technik
- Berücksichtigung breiterer Geh- und Radwege



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Wesentliche Vorteile

- schnelle Realisierung
- vergleichsweise niedrige Kosten
- städtebaulich akzeptabel
- keine Eingriffe in private Grundstücke

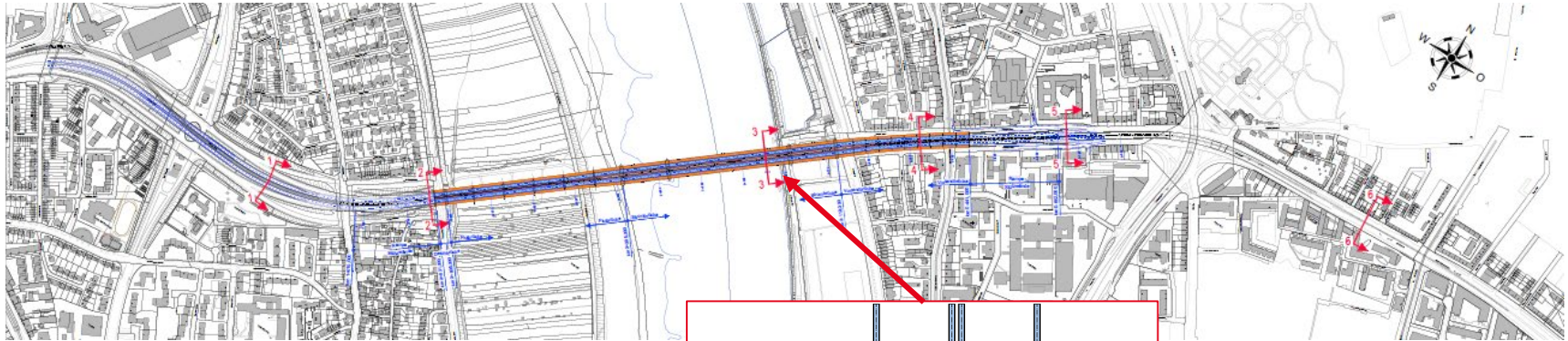
### Wesentliche Nachteile

- ein attraktiver ÖPNV wird nicht mitgedacht => K.O.-Kriterium
- kein Erhalt THB - denkmalschutzrechtliches Verfahren notwendig
- komplexe Sperrpause für Querverschub  
1-teiliger Strombrückenquerschnitt
- keine Teilsperren für turnusmäßige Bauwerksprüfungen möglich

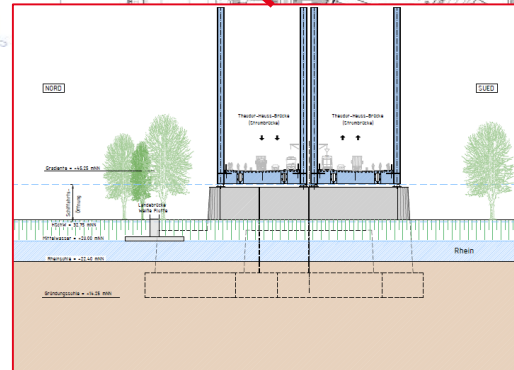
# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Variante I – „Neubau“

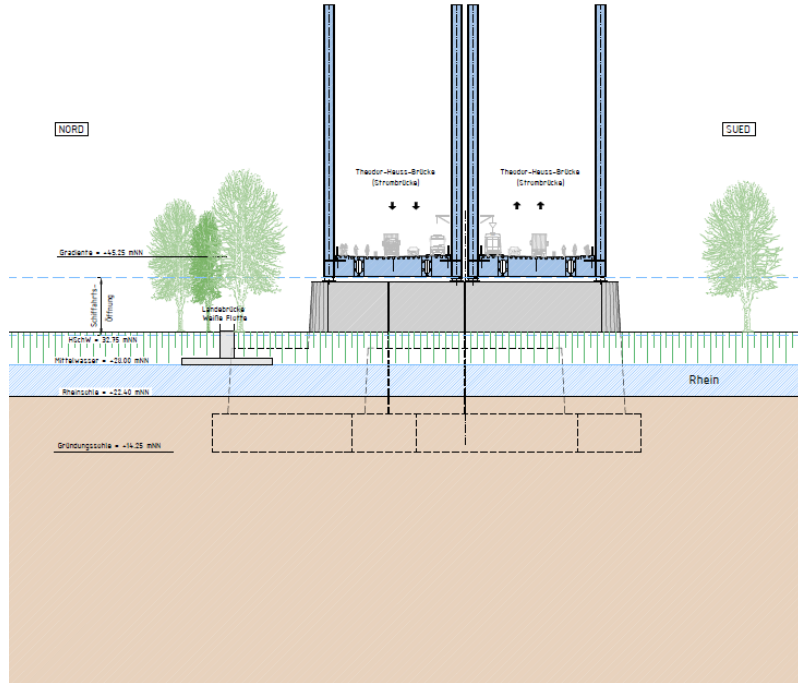


Neubau zweiteilige Brücke mit  
ÖPNV



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Variante I – „Neubau“

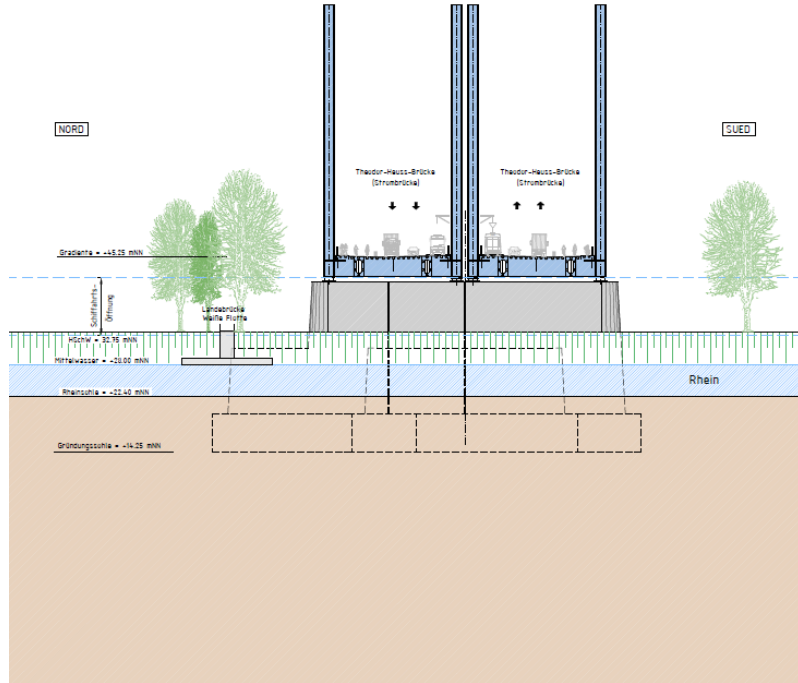
- Prognose Fertigstellung: ca. 2040
- Netto-Baukosten: ca. 613 Mio. €  
(Neubau wesentliche Bauwerke + Rückbau, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte, Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

### **Wesentliche Merkmale**

- pro Fahrtrichtung jeweils ein Brückenquerschnitt
- mit ÖPNV-Trasse auf der Brücke
- Länge des Brückenzugs ca. 1.671 m
- Rechtsreihnische Vorlandbrücke ca. 36 m breit
- Strombrücke ca. 45 m breit

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Wesentliche Vorteile

- schnelle Realisierung
- vergleichsweise niedrige Kosten
- städtebaulich akzeptabel
- keine Eingriffe in private Grundstücke

### Wesentliche Nachteile

- kein Erhalt THB - denkmalschutzrechtliches Verfahren notwendig

### Potentiale

- Rad-/Gehweg unterhalb Kragarme zur Reduzierung Brückenbreite

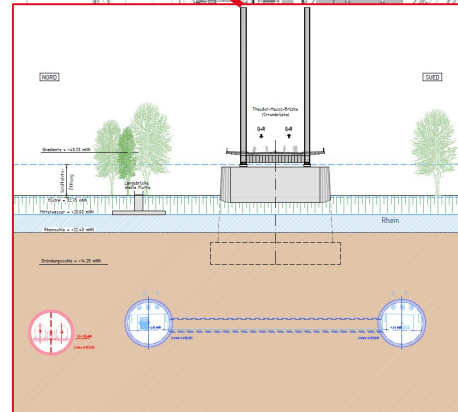
# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Variante IV – „Denkmal“

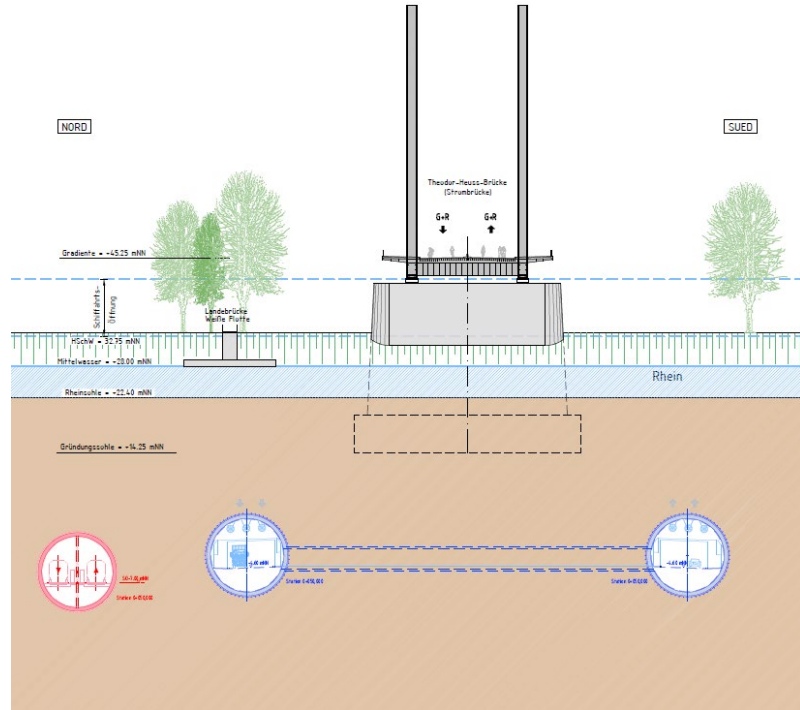


Neubau Tunnel und Erhalt THB als  
Geh-/Radwegbrücke



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Variante IV – „Denkmal“

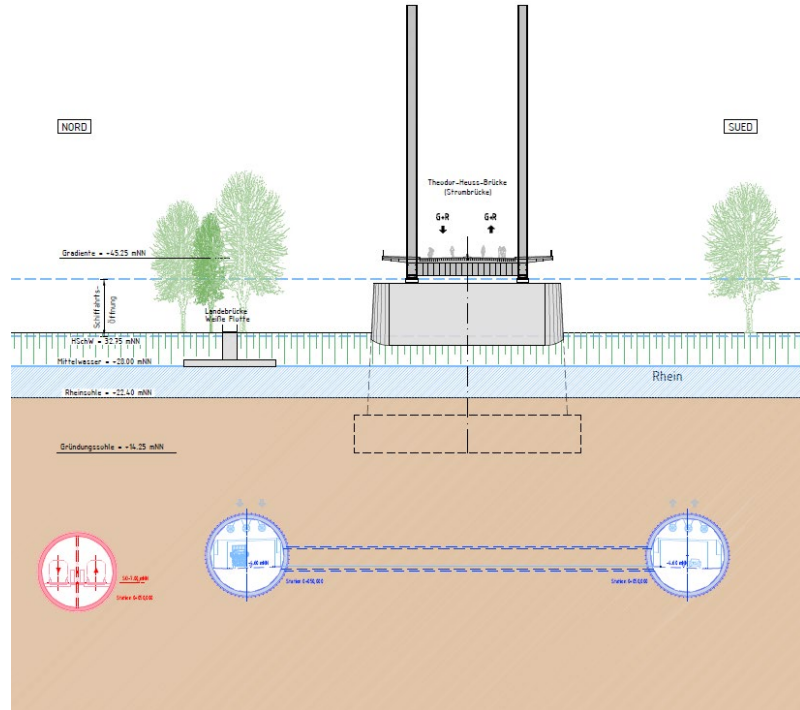
- Prognose Fertigstellung: ca. 2043
- Netto-Baukosten: ca. 1,147 Mrd. €  
(Neubau wesentliche Bauwerke, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte, Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

### **Wesentliche Merkmale**

- Erhalt der Brücke für Fuß- und Radweg, gutachterliche Reduzierung Ansatz Flächenlasten mit ggf. organisatorischen Maßnahmen oder Reduzierung der Nutzungsbreite
- Verlagerung IV in 2 Tunnelröhren (Gesamtlänge ca. 4.142 m)
- Verlagerung ÖPNV in einer Tunnelröhre (Gesamtlänge ca. 3.661 m)

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Wesentliche Vorteile

- Erhalt der THB
- Erhalt des bisherigen Erscheinungsbildes weitestgehend möglich

### Wesentliche Nachteile

- Trennwirkung durch Tunnelrampen
- Vergleichsweise sehr hohe Kosten
- Tunnelbauwerk tlw. unterhalb privater Grundstücke

### Potentiale

- Projektaufteilung IV / ÖPNV denkbar; höhere Gesamtkosten, da Variante als Gesamtmaßnahme untersucht und optimiert wurde

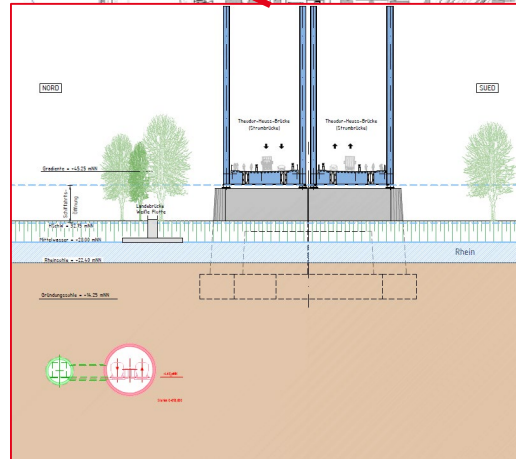
# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Variante V – „Zeitspiel“



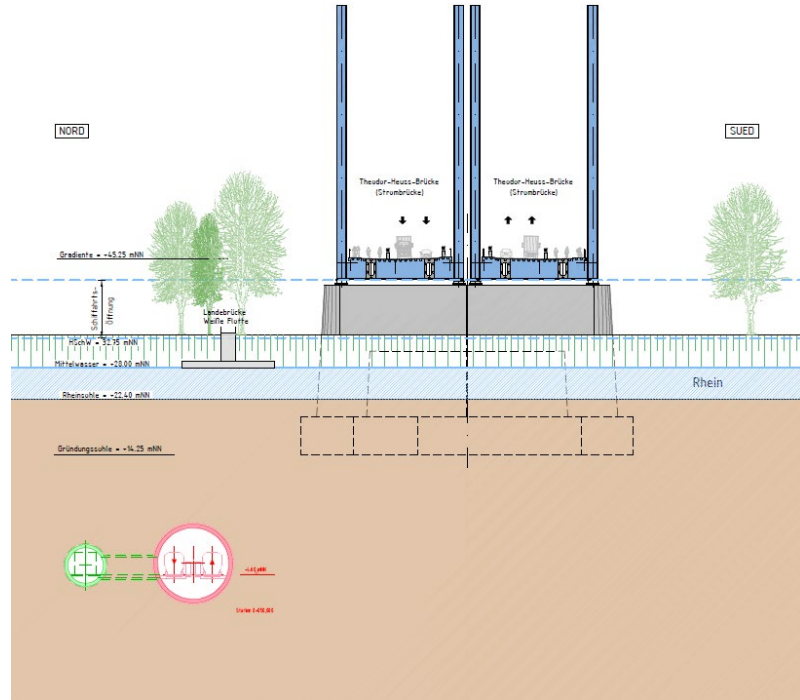
Neubau Tunnel (SLV, Umbau ÖPNV) und  
Neubau Brücke (MIV + G/R)





# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Variante V – „Zeitspiel“

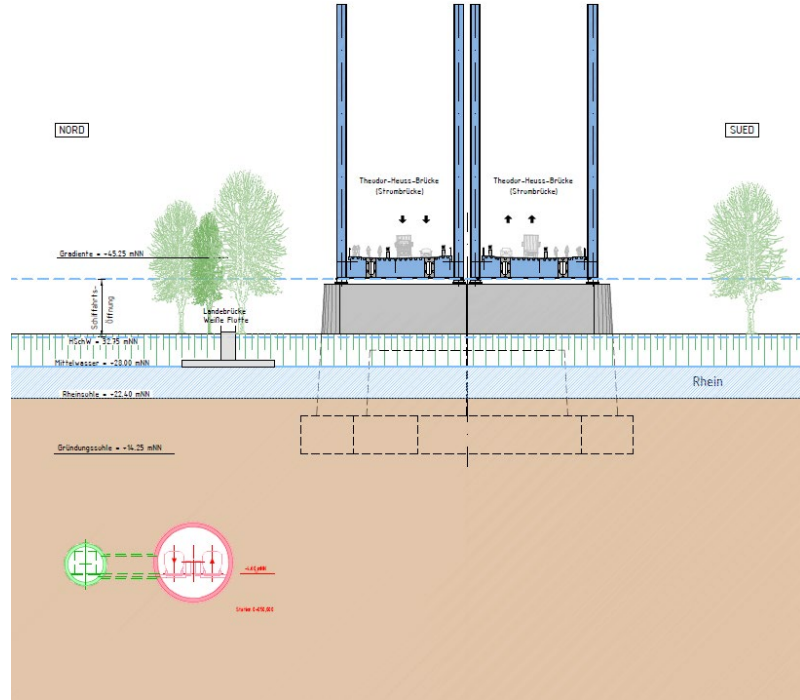
- Prognose Fertigstellung: Tunnel ca. 2038, Brücke ca. 2060
- Netto-Baukosten: ca. 1,409 Mrd. €  
(Neubau wesentlicher Bauwerke + Rückbau, zzgl. Sanierung, Nebenobjekte Baunebenkosten, Inflation, Umsatzsteuer)

### **Wesentliche Merkmale**

- Bau Tunnel für Fahrzeuge > 3,5 t zur Entlastung THB
- Länge Tunnel ca. 6.767 m inkl. Rettungsstollen
- Ab ca. 2051 Neubau zweiteilige Brücke (nördlicher Teil) und Rückbau Bestandsbauwerk
- Länge des Brückenzugs ca. 1.671 m
- Rechtsrheinische Vorlandbrücke ca. 33 m breit
- Strombrücke ca. 40 m breit
- Erhalt Bestand bis ca. 2054
- Umverlegung Schwerlastverkehr von Tunnel auf neue Brücke
- Umbau Tunnel für ÖPNV
- Problem: Durchsetzung Ablastung auf 3,5 t, da geometrische Herausforderung

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten



### Wesentliche Vorteile

- Erhalt THB bis ca. 2054

### Nachteile

- Trennwirkung durch Tunnelrampen
- im Übergangszeitraum gravierende Einschränkungen bzgl. der Verkehrsbeziehungen für Schwerverkehr
- höchste Kosten
- Tunnelbauwerke tlw. unterhalb privater Grundstücke
- kein dauerhafter Erhalt THB
- denkmalschutzrechtliches Verfahren notwendig
- hohes Ausfallrisiko der bestehenden THB

### Potentiale

- Projektaufteilung IV / ÖPNV denkbar; sollte ÖPNV nicht kommen, dann dauerhafte gravierende Einschränkungen der Verkehrsbeziehungen Schwerverkehr

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Ausschluss aller Tunnelvarianten

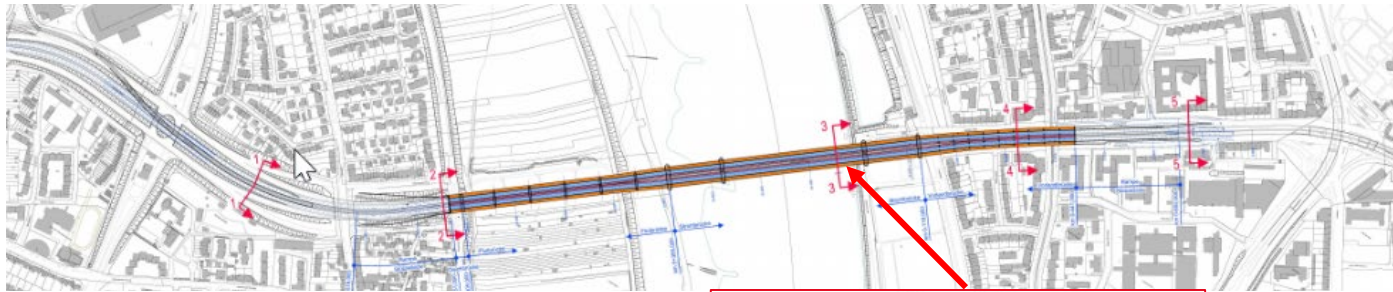
- Alle Varianten mit Tunnelbauwerken (Variante IV und V) kommen aus **wirtschaftlichen Gründen** nicht in Frage. Baukosten der Varianten IV und V sind ca. 90 % bis 130 % höher als Variante I.
- Alle Varianten mit Tunnelbauwerken (Variante IV und V) kommen auch aus **städtebaulichen Gründen** nicht in Frage. Tunnelrampen führen zu einer weiteren Trennung der Stadtviertel und wirken sich äußerst negativ auf das Stadtbild aus. Die erhoffte Wirkung, den Stadtteil Golzheim „wiederzuvereinigen“ wird konterkariert.
- Tunnelvarianten IV und V verursachen ungefähr doppelt so viele **CO<sub>2</sub>-Emissionen** wie die Brückenvariante I.
- Tunnelbauwerke der Varianten IV und V verursachen **Eingriffe in private Grundstücke** (verlaufen teilweise unterhalb von privaten Bestandsgebäuden)
- Tunnelvarianten IV und V verursachen größere **Versiegelung von Flächen** und beeinflussen **Grundwasserströmungen**.

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

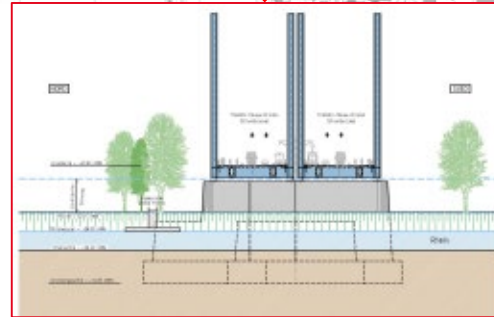
## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Vorschlag der Verwaltung

- **Variante I – Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV erscheint als vorteilhafteste Variante.**



Gestaltung der Strombrücke berfolgt in der weiteren Planungsphase.



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Vorstellung und Bewertung verbliebene Varianten

### Weitere Aspekte

- **Denkmalschutz:** Für Abbruch der Bestandsbrücke ist ein denkmalschutzrechtliches Verfahren erforderlich.
- Langfristiger Erhalt der THB birgt **Bestandsrisiken**. Dies spricht insbesondere gegen Variante V.
- Zunahme der **Schallimmissionen** bei Umsetzung der Variante I (Diskussion in Speaker Corners)

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Agenda

---

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

---

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Kurze Fragerunde



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Agenda

---

16.30 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
16.50 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke – Bedeutung und Zustand Beteiligungsprozess und bisherige Variantenbewertung
17.00 Uhr	Vorstellung und Bewertung der verbliebenen Varianten
17.30 Uhr	Kurze Fragerunde
17.45 Uhr	Offene Speaker Corners
18.45 Uhr	Verabschiedung
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

---



# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Offene Speaker Corners

### Einführung

Beurteilung der Varianten anhand eines Kriterienkataloges

Hauptkriterien:

- Qualität der Verkehrsanlage
- Städtebauliche Qualität
- Denkmalschutz
- Umweltbelange
- Dauerhafte Eingriffe in Grundstücke
- Wirtschaftlichkeit
- Risiken

Lehrstuhl für Verkehrsplanung		0 - Neubau einteilige Brücke ohne ÖPNV "Rekonstruktion"		I - Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV "Neubau"	
Qualität der Verkehrsanlage	Auswirkungen auf vorhandene Verkehrsbeziehungen (großräumig)	★★★★	die heutigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten	★★★★	die heutigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten
	Leistungsfähigkeit ÖPNV	★	Der ÖPNV erhält keinen eigenen Korridor.	★★★★★	eigener ÖPNV-Korridor in beide Fahrrichtungen
Städtebauliche Qualität	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Denkmalschutz	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Umweltbelange	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Dauerhafte Eingriffe in Grundstücke	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Wirtschaftlichkeit	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Risiken	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
	Verkehrsmittel	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★

# Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

## Offene Speaker Corners

### Einführung

Folgende Speaker Corners stehen zur Verfügung:

- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| 1) Qualität der Verkehrsanlage                              | Herr Sprinke, Herr Dr. Hoffmann |
| 2) Städtebau und Denkmalschutz                              | Herr Weich                      |
| 3) Umweltbelange und Schallschutz                           | Frau Wagner, Herr Dr. Martha    |
| 4) Eingriffe in Grundstücke, Wirtschaftlichkeit und Risiken | Herr Eis, Herr Müller           |

# Düsseldorf

Nähe trifft Freiheit

Herausgegeben von:



43 Amt für Brücken-, Tunnel- und  
Stadtbahnbau

Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau  
Auf'm Hennekamp 45  
40225 Düsseldorf  
[bruecken.tunnel@duesseldorf.de](mailto:bruecken.tunnel@duesseldorf.de)

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!