

Infomesse zur Theodor-Heuss-Brücke
Düsseldorf, den 17.06.2023

Herzlich Willkommen



Landeshauptstadt Düsseldorf
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Infomesse zur Theodor-Heuss-Brücke

Düsseldorf, 17.06.2023



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Dr. Oliver Märker
Katharina Schlünder
Lea Richter

Zebralog GmbH

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Jochen Kral

Landeshauptstadt Düsseldorf

Mobilitätsdezernent

Dezernat für Mobilität und Umwelt

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Beteiligte Personen und Ämter

Andreas Schmitz

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

Michael Richarz

Vorstand Technik und Betrieb
Rheinbahn

René Eis

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

Jörn Luther

Landeshauptstadt Düsseldorf
Untere Naturschutzbehörde
Garten-, Friedhofs- und Forstamt

Svenja Schrickel

Landeshauptstadt Düsseldorf
Institutsleiterin
Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Beteiligte Personen und Büros

Peter Sprinke

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

Udo Lenz

Projektleiter Lärmschutz
FCP IBU

Dr. Jan Schulze Esking

Projektleiter Umweltschutz
Zetcon

Nobert Halfpapp


Projektleiter Tragwerksplanung Strombrücke
Ingenieurbüro Grassl

Axel Müller

Geschäftsführer Projektsteuerung
weisemüller

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke


Agenda



10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

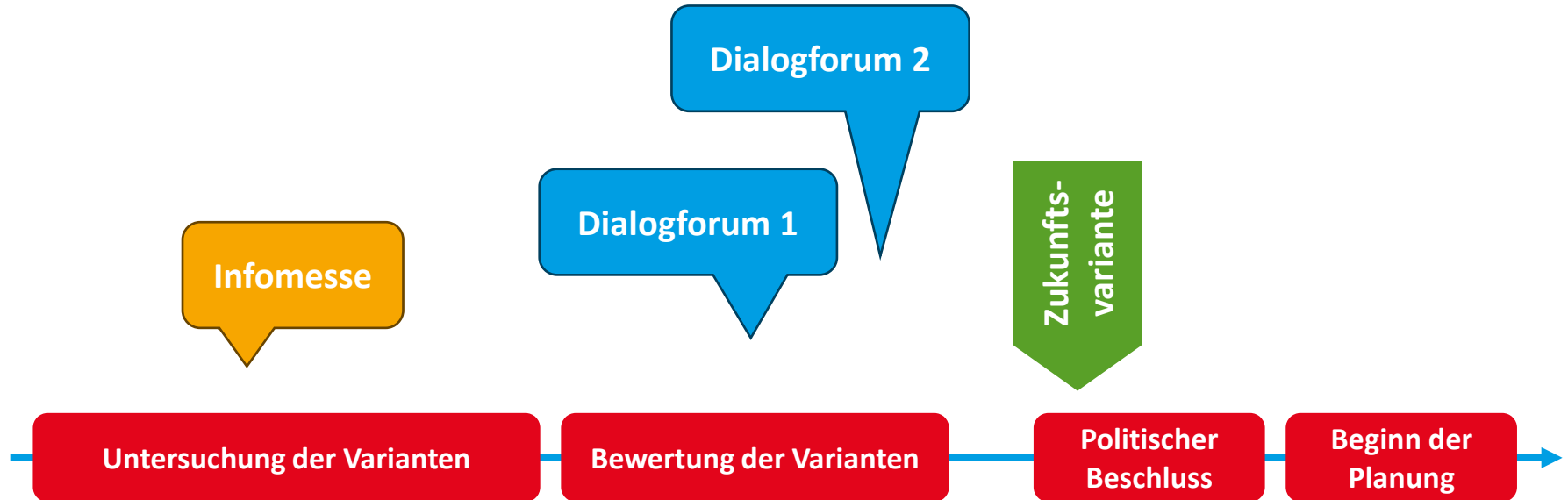
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
 10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Infomesse zur Theodor-Heuss-Brücke

Öffentlichkeitsbeteiligung



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke


Ziele des Beteiligungsverfahrens

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, die Bürger*innen umfassend über den Zustand der Theodor-Heuss-Brücke und über den Beteiligungsprozess zu informieren und in einen Dialog zu treten.

- Austausch zwischen Bürger*innenschaft, Stadt Düsseldorf und Fachleuten
- Fragen beantworten, Hinweise und Anregungen entgegennehmen
- Informationen und Hinweise für die politische Beschlussvorlage liefern

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
 10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

René Eis

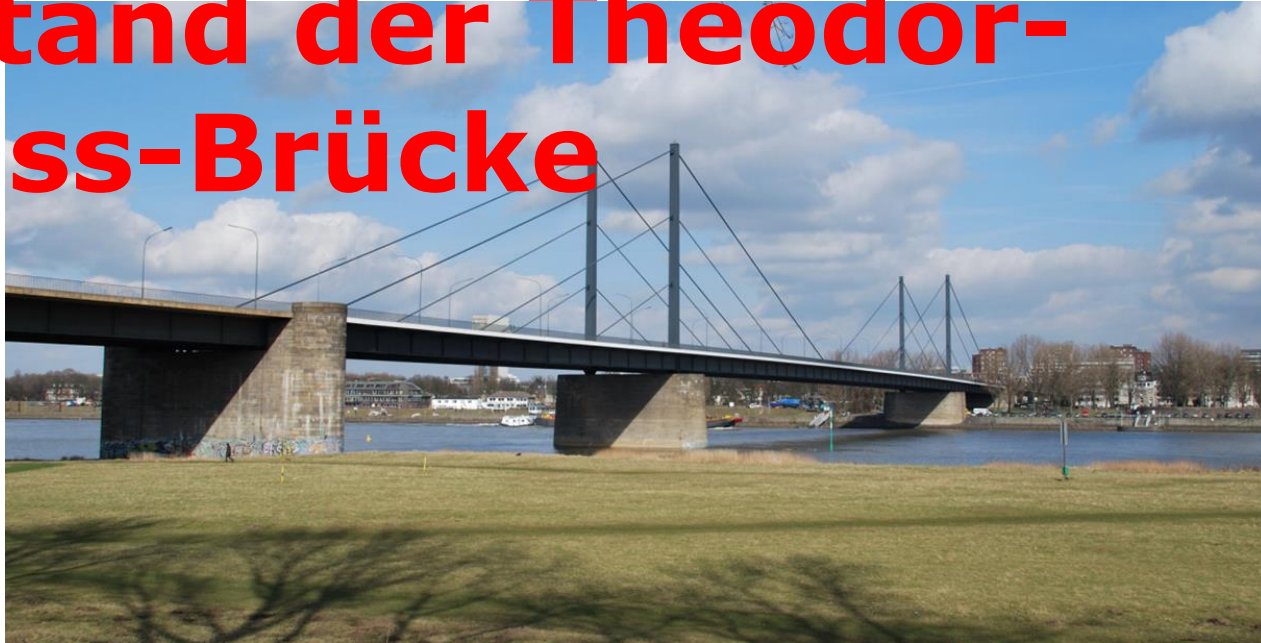
Landeshauptstadt Düsseldorf

Projektleiter

Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke
Zustand der Brücke

Zustand der Theodor-Heuss-Brücke



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

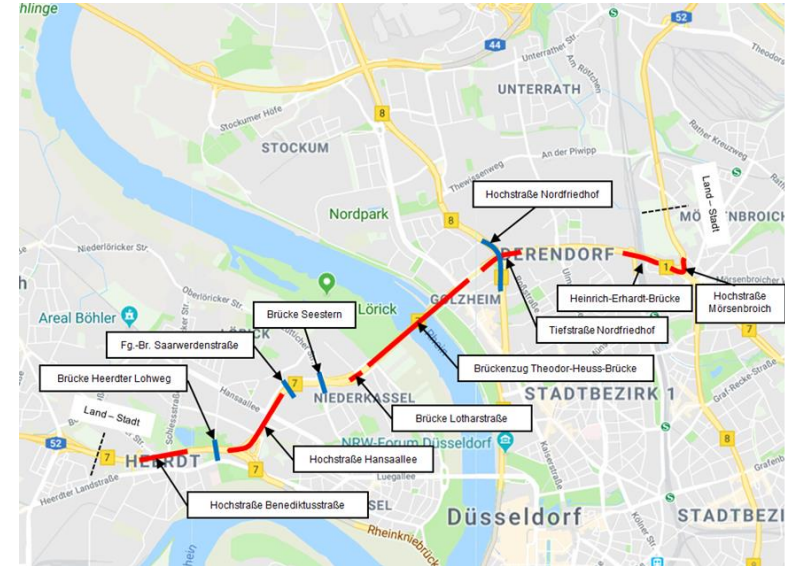
- 1. Die Theodor-Heuss-Brücke**
2. Bauwerksprüfung
3. Nachrechnung
4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Die Theodor-Heuss-Brücke

Sinn und Zweck der Theodor-Heuss-Brücke

- Schließen des Lastrings um Düsseldorf
- Anschluss an das Fernstraßennetz
- Überführung von 78.600 Fahrzeugen täglich (Verkehrszahlen aus 2018)



Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf, Masterplan Ingenieurbauwerke

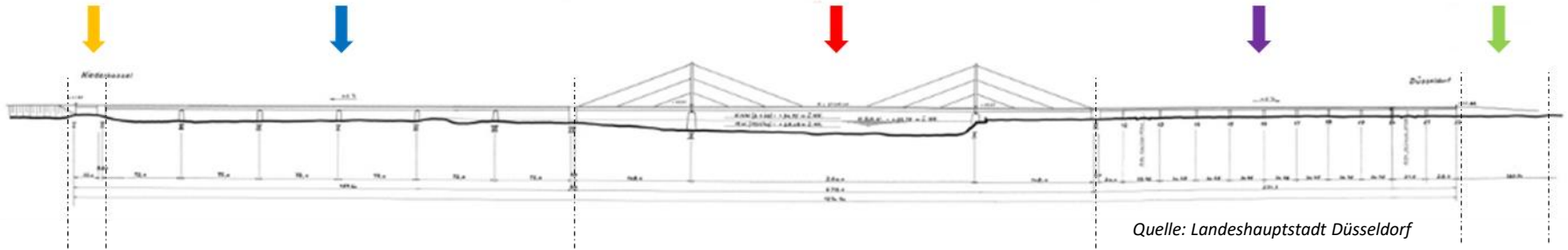
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Die Theodor-Heuss-Brücke

linksrheinisch

Nordbrücke über den Rhein in Strom-Km 746,7

rechtsrheinisch



Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf

5 Teilbauwerke:

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

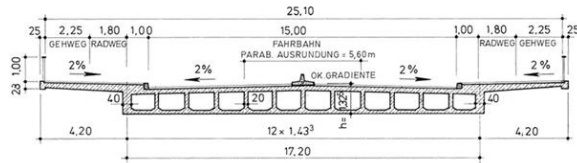
Länge über alle Bauwerke und Trennpfeiler 1.522,13 m

Besonderes Merkmal des Brückenzugs :
Entmaterialisierte Bauweise

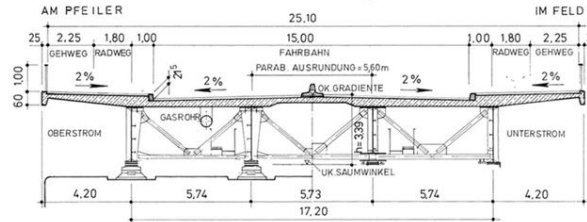
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Die Theodor-Heuss-Brücke

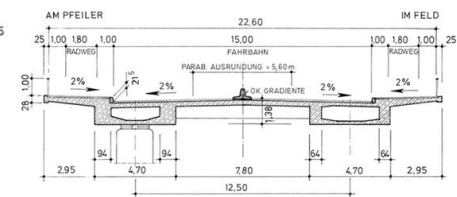
Deichbrücke



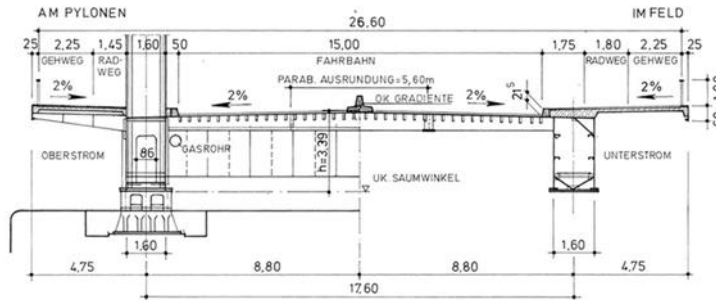
Flutbrücke



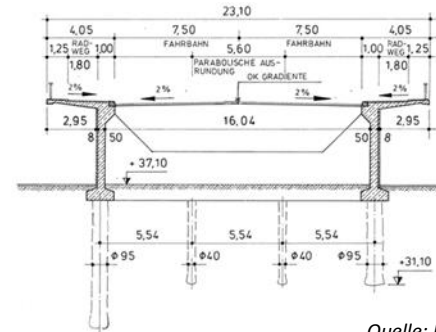
Tausendfüßler



Strombrücke



Rampe



Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

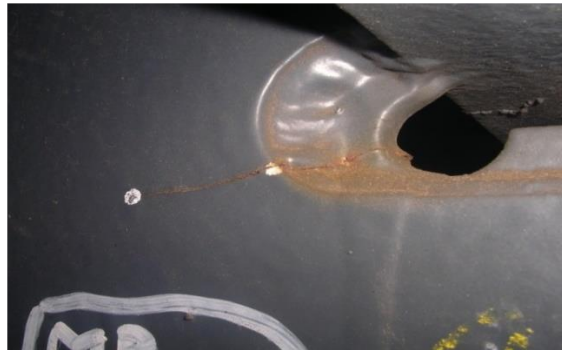
Agenda

1. Die Theodor-Heuss-Brücke
- 2. Bauwerksprüfung**
3. Nachrechnung
4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Bauwerksprüfung

Quelle: o.l. Landeshauptstadt Düsseldorf; o.m. bis u.l. Ingenieurbüro Grassl GmbH



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Bauwerksprüfung

Fazit

Zustandsnote	Bauwerkszustand	Erf. Maßnahmen nach RIEB-Prüf
1,0 – 1,4	sehr gut	Laufende Unterhaltung
1,5 – 1,9	Gut	Laufende Unterhaltung
2,0 – 2,4	befriedigend	Mittelfristige Instandsetzung
2,5 – 2,9	ausreichend	Kurzfristige Instandsetzung
3,0 – 3,4	nicht ausreichend	Umgehende Instandsetzung
3,5 – 4,0	ungenügend	Umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung

- Deichbrücke 2,5 | Flutbrücke 2,8 | Strombrücke 3,0 | TSD-Füßler 2,7 | Rampe 3,0
- Mit entsprechendem Ressourceneinsatz ist eine Behebung der meisten Schäden grundsätzlich denkbar
- Problematisch sind die Litzenbrüche der Tragkabel sowie die extreme Rissbildung in Querträgern

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

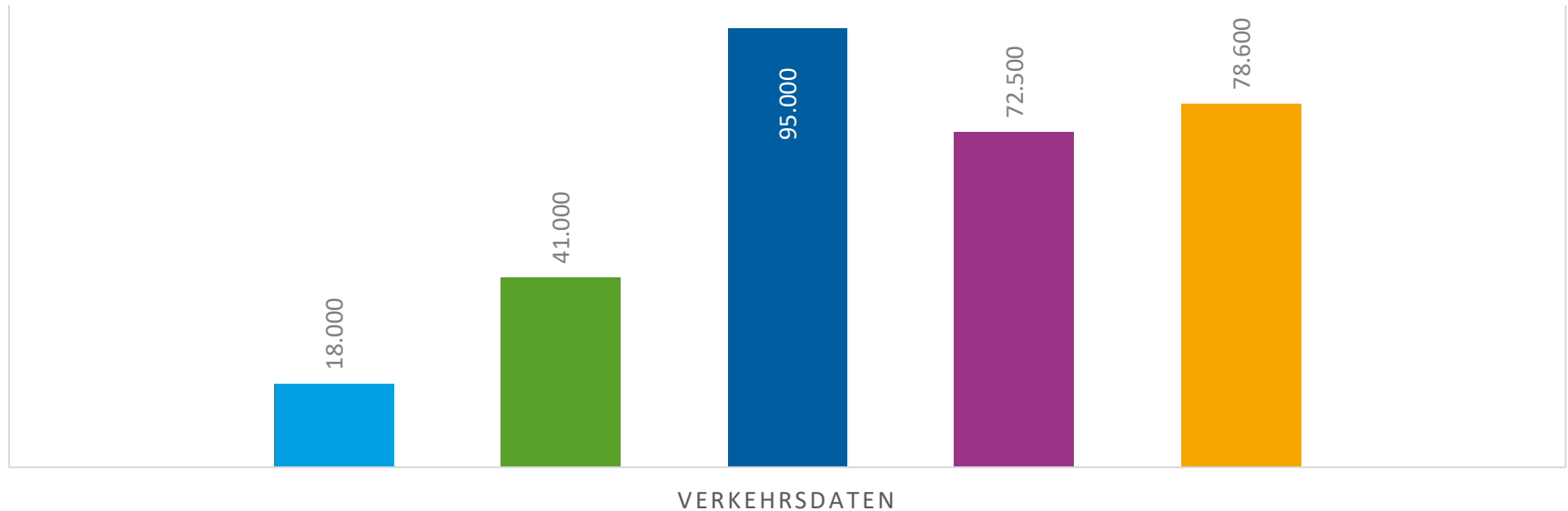
1. Die Theodor-Heuss-Brücke
2. Bauwerksprüfung
- 3. Nachrechnung**
4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

3. Nachrechnung

KRAFTFAHRZEUGE / TAG AUF DER THEODOR-HEUSS-BRÜCKE

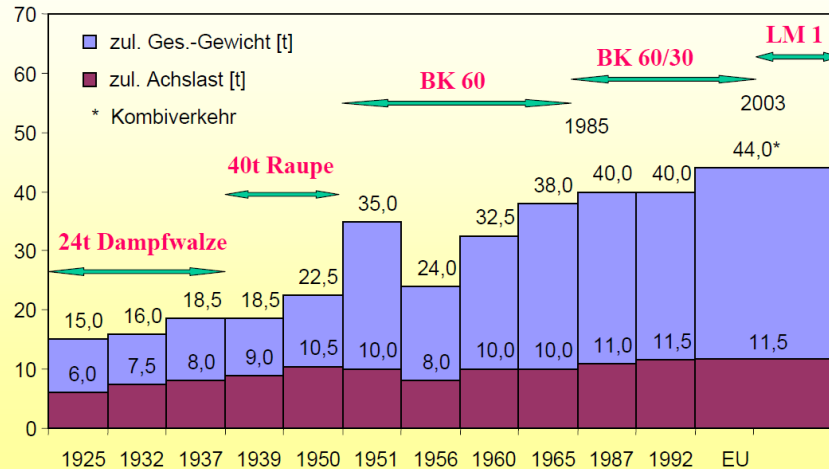
■ Verkehrsdaten 1962 ■ Endziel für 1980 ■ Verkehrsdaten 2000 ■ Verkehrsdaten 2016 ■ Verkehrsdaten 2018



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

3. Nachrechnung

Entwicklung der zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten sowie der Bemessungslasten



Quelle: Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung, Vortrag VPI
Arbeitstagung 2009

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

3. Nachrechnung

Zwischenfazit

- Der Verkehr hat seit 1957 erheblich zugenommen.
- Die Fahrzeuge sind seit 1957 erheblich schwerer geworden.
- Die Theodor-Heuss-Brücke ist statisch-konstruktiv hierfür nicht ausgelegt.
- Brücken unterliegen einer dynamischen Belastung, die zu einer Ermüdung führen.
- Ingenieurbauwerke unterliegen einer vorgegebenen Nutzungsdauer.

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

3. Nachrechnung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Abteilung Straßenbau

Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie)

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

3. Nachrechnung

	Deichbrücke					Flutbrücke					Strombrücke					Tausendfüßler					Rampe				
Nachrechnung	Stufe 1, 2, 4					Stufe 1, 2; MBS					Stufe 1, 2, 3; MBS					Stufe 1, 2, 4					Stufe 1, 2				
Ergebnisse	defizitär					defizitär					defizitär					defizitär					defizitär				
Motor. Verkehr (2+2) max. Gewicht in to	LM 1	44	30	7,5	3,5	LM 1	44	30	7,5	3,5	LM1	44	30	7,5	3,5	LM 1	44	30	7,5	3,5	LM 1	44	30	7,5	3,5
Sanierung möglich?	nein	ggf.	ggf.	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	nein	ggf.	ja	ja	ja	nein	ggf.	ggf.	ja	ja	nein	ggf.	ggf.	ja	ja
Nutzungsdauer in Jahren, Sanierung vorausgesetzt	-	max. 20-30	max. 20-30	max. 20-30	≥ 20-30	-	-	max. 20-30	max. 20-30	max. 20-30	-	max. 20-30	max. 20-30	max. 20-30	≥ 20-30	-	max. 20-30	max. 20-30	max. 20-30	≥ 20-30	-	max. 20-30	max. 20-30	≥ 20-30	≥ 20-30

MBS: Machbarkeitsuntersuchung zur Verstärkung

Strombrücke: max. 50 km/h

Angabe der Nutzungsdauer: Bezieht sich auf den Zeitpunkt der Nachrechnung in den Jahren 2020 / 2021

LM 1: Lastmodell 1 aus dem Eurocode

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

3. Nachrechnung

Fazit

- Der Brückenzug kann langfristig den Verkehr $> 3,5$ t nicht mehr aufnehmen – hierfür ist Ersatz zu schaffen.
- Die max. Restlebensdauer kann nur dann erreicht werden, wenn die festgestellten Schäden beseitigt und die notwendigen Ertüchtigungen durchgeführt werden.
- **Die Restlebensdauer von max. 20 bis 30 Jahren kann durch die Fachplaner nicht garantiert werden!**

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

1. Die Theodor-Heuss-Brücke
2. Bauwerksprüfung
3. Nachrechnung
- 4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Säule der Beteiligung

Wie soll der Verkehr zukünftig über den Rhein geführt werden und was geschieht mit den Bestandsbauwerken?

Siehe nächster Teil des Vortragsserie

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

2. Säule der Beteiligung

Wie soll mit den Bestandsbauwerken im Zeitraum bis zum Ersatzneubau umgegangen werden?

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Risiken der Sanierung

- nicht einsehbare Hohlräume in Deich- und Strombrücke sowie TSD-Füßler
- möglicherweise Chlorid im Beton → Lochfraßkorrosion Bewehrungsstahl
- Verwendung von spannungsrisskorrosionsgefährdeten Spannstahl (Deich- und Flutbrücke)
- Bewehrung / Spannstahl nicht einsehbar
- Verstärkung erzeugt Lastumlagerungen im Tragwerk; ggf. Erzeugung neuer Schäden
- Stahl überwiegend nicht schweißbar
- Litzenbrüche in einem Tragseil, Tragseil planmäßig nicht austauschbar
- Defizite im Arbeitsschutz aufgrund beengter Platzverhältnisse
- Defizite bei Ermüdung bleiben bestehen
- Sanierung / Verstärkung erzeugt kein neues Bauwerk
- zeitintensiv
- Einschränkungen bis hin zu Sperrungen im Verkehr (z.B. max. 3,5 t bei Kragarmertüchtigung)
- **Keine Erfolgsgarantie!**

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Risiken bis zum Ersatzneubau

- insbesondere in der Strombrücke sind keine Ermüdungsreserven vorhanden
- jederzeit Verschlechterung der Bausubstanz möglich
- weitere verkehrliche Einschränkungen nicht auszuschließen (Ablastung, Geschwindigkeitsbegrenzung, Reduzierung Spuren, etc.)

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

4. Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Optionen

- Weitere Ablastungen (z.B. auf 7,5 oder 3,5 t)
- Finden einer schnell umsetzbaren Lösung für den Ersatzneubau zur Reduzierung des Unterhaltungs- und Sanierungsaufwands

Aspekte des Landschaftsschutzes



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke Landschaftsschutz

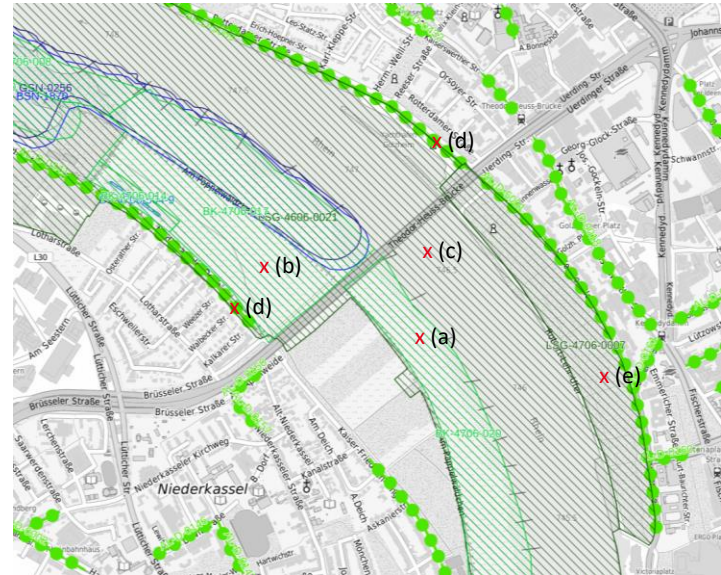
Der schützenswerte Landschaftsraum Rhein – Besondere Lebensräume und deren Bedeutung:

- a) Deichvorland, das durch die Überflutungsdynamik des Rheinstromes geprägt wird
- b) unverbaute Auenlandschaft im innerstädtischen Bereich
- c) Rhein als Biotopverbundsystem (z.B. Wanderstrecke für Fische)
- d) Alleen verschiedener Baumarten
- e) Kulturlandschaft, die durch Vielfalt, Eigenart und Schönheit gekennzeichnet ist

→ Lebensraumfunktion für verschiedene Tiere und Pflanzen, u.a. streng geschützte Arten

→ Erlebniswert und besondere Bedeutung für die Erholung der Menschen

→ Positiver Beitrag zum Stadtklima



<https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Svenja Schrickel

Landeshauptstadt Düsseldorf

Institutsleiterin

Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege

Aspekte des Denkmalschutzes



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Denkmalschutz

- a) Untere Denkmalbehörde der Landeshauptstadt Düsseldorf ist zuständig.
- b) Theodor-Heuss-Brücke seit 24.11.2016 in Denkmalliste.
- c) Beseitigung oder Veränderung des Bauwerks sowie Errichtung, Beseitigung oder Veränderungen von Anlagen in enger Umgebung erfordern Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde.
- d) Erlaubnisfähigkeit unterliegt hohen rechtlichen Anforderungen.
- e) Denkmalrechtliche Erlaubnis kann nicht durch Öffentlichkeitsbeteiligung oder politischen Beschluss ersetzt werden.
- f) Öffentlichkeitsbeteiligung wird eng durch Untere Denkmalbehörde begleitet.

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Peter Sprinke

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

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Variantenstudie

Düsseldorf, 12.06.2023



Quelle: theodor heuss brücke düsseldorf - Bing images



Landeshauptstadt Düsseldorf
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit



Agenda

1. Technische Rahmenbedingungen
2. Varianten
 - Var. 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)
 - Var. 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)
 - Var. 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 5 Multifunktionsbrücke
3. Fazit
4. Weitere Vorgehensweise

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Technische Rahmenbedingungen

- Die **Theodor-Heuss-Brücke** wurde im Jahr 1957 dem Verkehr übergeben und ist die erste Schrägseilbrücke Deutschlands.
- Die Theodor-Heuss-Brücke bildet zusammen mit der Oberkasseler Brücke und der Rheinkniebrücke die ursprüngliche Düsseldorfer Brückenfamilie.
- Im Jahr 2016 wurde die Theodor-Heuss-Brücke als „Pionierbauwerk“ unter Denkmalschutz gestellt



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Technische Rahmenbedingungen

Anforderungen an die Verkehrsanlage

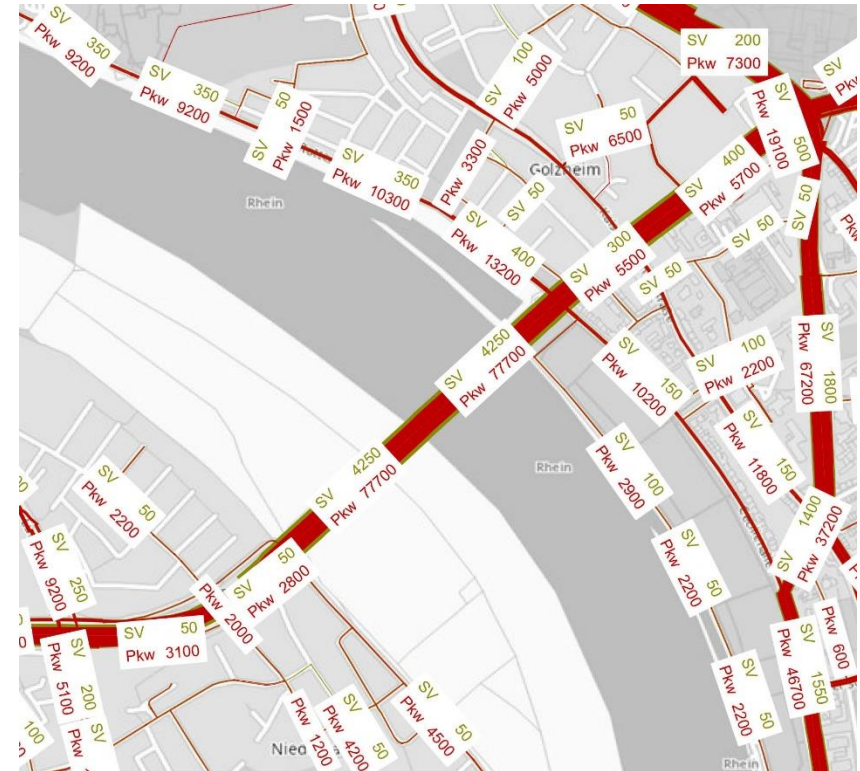
Straße / Individualverkehr:

- Verkehrsstärke DTV: - Stand 2018
78.000 Kfz/24h
- gemäß Prognose 2030
ca. 82.000 Kfz/24h

=> unter Berücksichtigung einer künftigen Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, wird ein DTV von ca. 70.000 Kfz/24h erwartet!
- Einstufung: als Stadtautobahn gemäß RAA (EKA 3, RQ 25 B)
- Modifikation: analog zum Bestand entfällt der Standstreifen

Radwege:

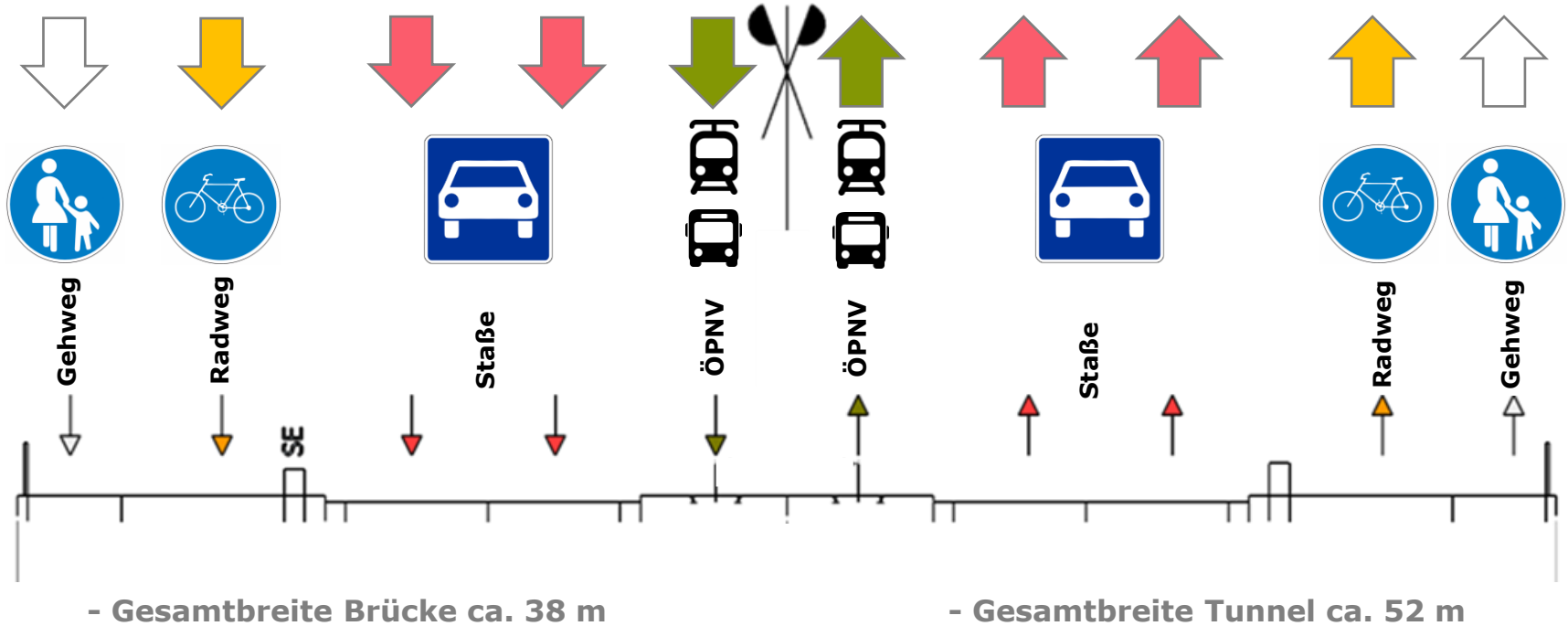
- Bestandteil Hauptradwegenetz



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Technische Rahmenbedingungen

Anforderungen an die Verkehrsanlage der B7 im Bereich der Theodor-Heuss-Brücke



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Technische Rahmenbedingungen

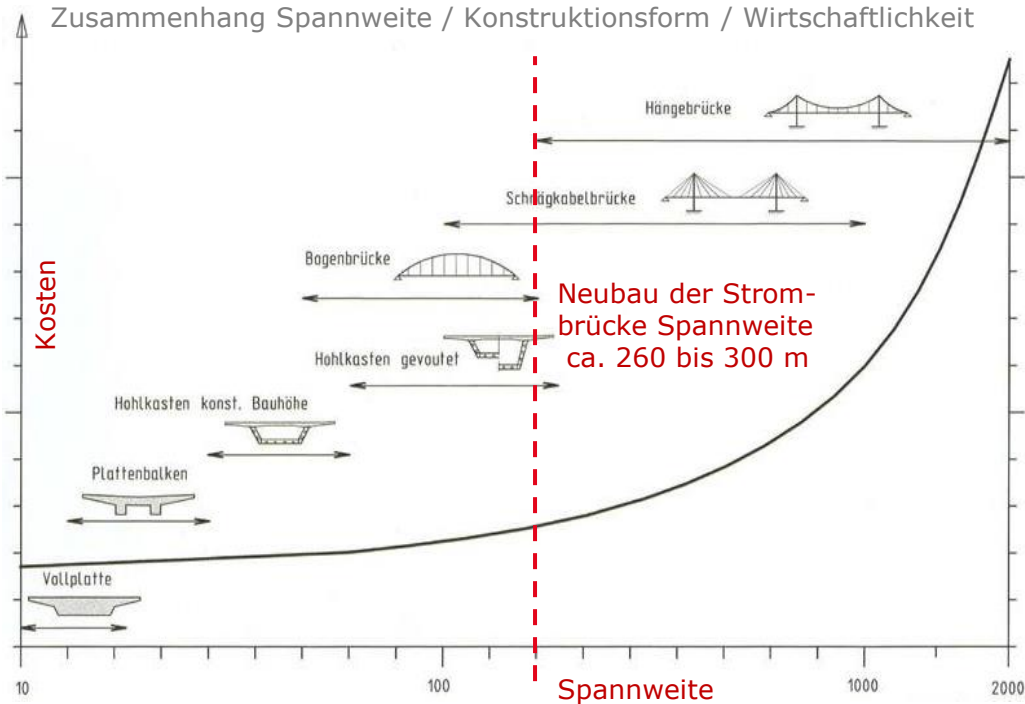
Geometrische Zwangspunkte der Bestandsstraße





Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke


1. Technische Rahmenbedingungen

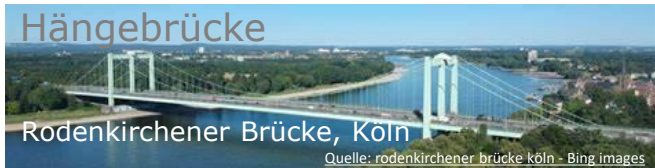
Brücke:



- Hohlkasten gevoutet


Zoo-Brücke, Köln
Quelle: zoo-brücke_köln - Bing images
- Bogenbrücke


Hammer Eisenbahnbrücke, Düsseldorf
Quelle: hammer-eisenbahnbrücke-düsseldorf - Bing images
- Schrägseilbrücke


Rheinbrücke, Wesel
Quelle: rheinbrücke-wesel - Bing images
- Hängebrücke


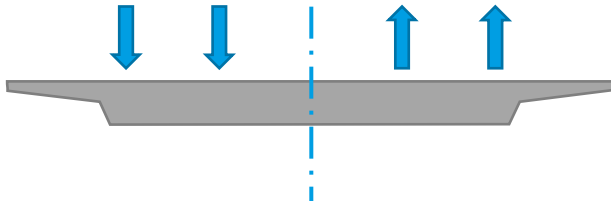
Rodenkirchener Brücke, Köln
Quelle: rodenkirchener-brücke-köln - Bing images

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

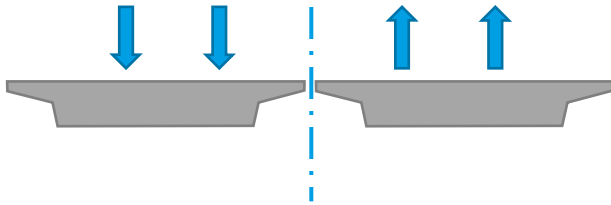
1. Technische Rahmenbedingungen

Brücke:

einteiliger Querschnitt



zweiteiliger Querschnitt



Quelle: fleher brücke düsseldorf - Bing images



Fleher Brücke, Düsseldorf

Quelle: rheinbrücke neuenkamp - Bing images



Rheinbrücke Neuenkamp, Duisburg

Die Ausbildung der Querschnitte hat wesentlichen Einfluss auf:

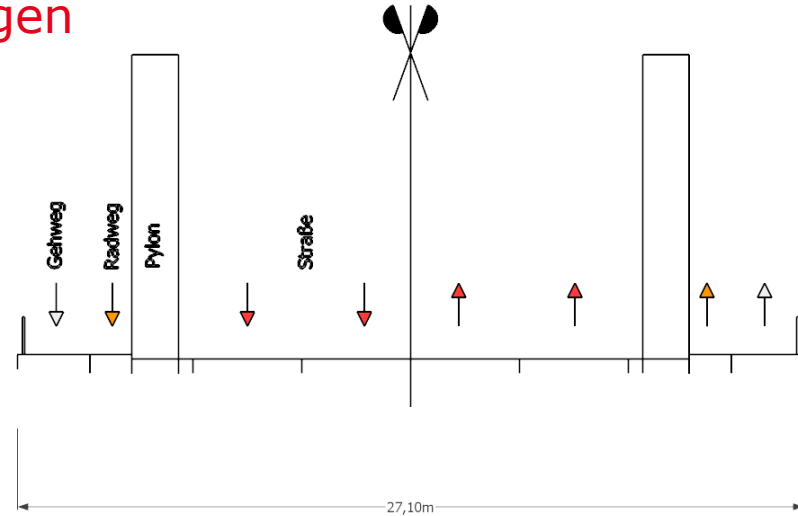
- Redundanz der Verkehrsanlage
- Achsversatz zwischen dem Bestand und Neubau
- Aufrechterhaltung der Verkehre
- Ästhetik des Bauwerkes

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

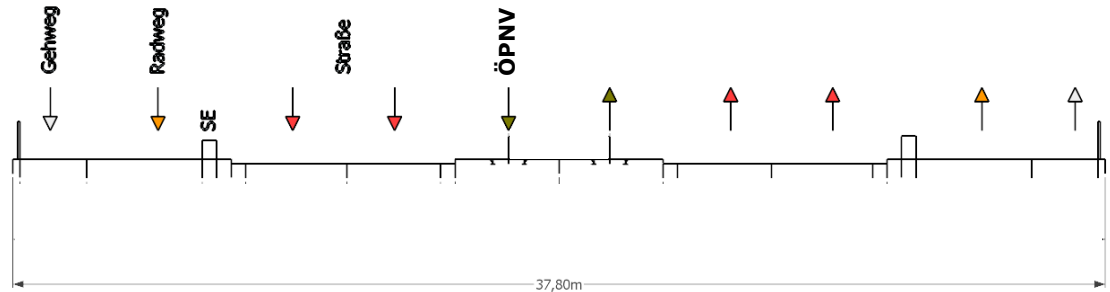
1. Technische Rahmenbedingungen

Brückenquerschnitt:

Bestand => Breite ca. 27 m



Neubau => Breite ca. 38 m

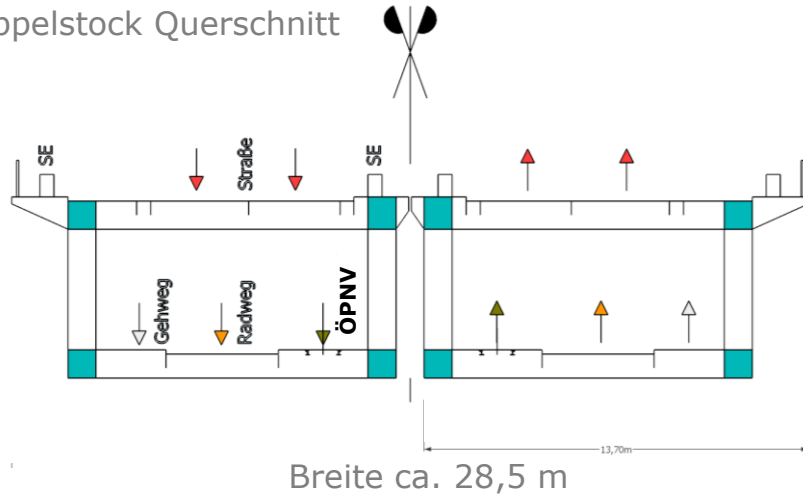


Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

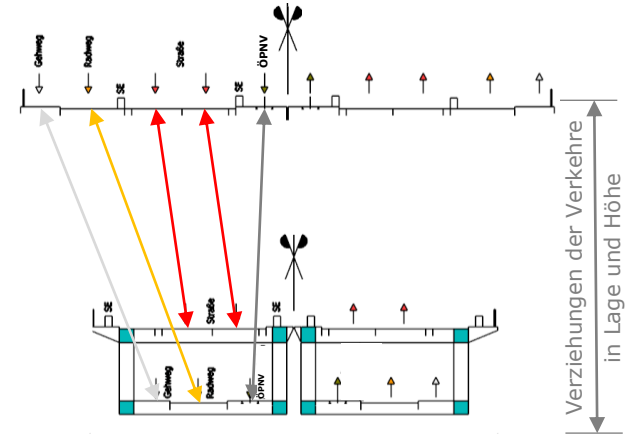
1. Technische Rahmenbedingungen

Brückenquerschnitt (Sonderform):

Doppelstock Querschnitt



Spaltung der Verkehre auf zwei Ebenen bedingt Verzierungen der Trassen vom Straßenraum zur Brücke



Vorteile:

- reduzierte Breite

Nachteile:

- Verflechtung der Verkehrswege
- großes Gefälle zu der oberen Ebene

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Technische Rahmenbedingungen

Tunnel:

- Verkehr wird unterhalb der Geländeoberfläche geführt, dadurch Reduzierung des Einflusses auf die Umwelt (Luft, Lärm, Mensch, Tier etc.)
- Neue freie Flächen, ggf. andere Nutzung möglich

Herstellungsalternativen:

- Absenktunnel
in offener Bauweise als Rahmenkonstruktion mit geringer Erdüberdeckung (ca. 2 bis 5 m)
- Bohrtunnel
in geschlossener, maschineller Bauweise mit Kreisform und großer Überdeckung (min. 1,5-fache des Tunneldurchmessers)

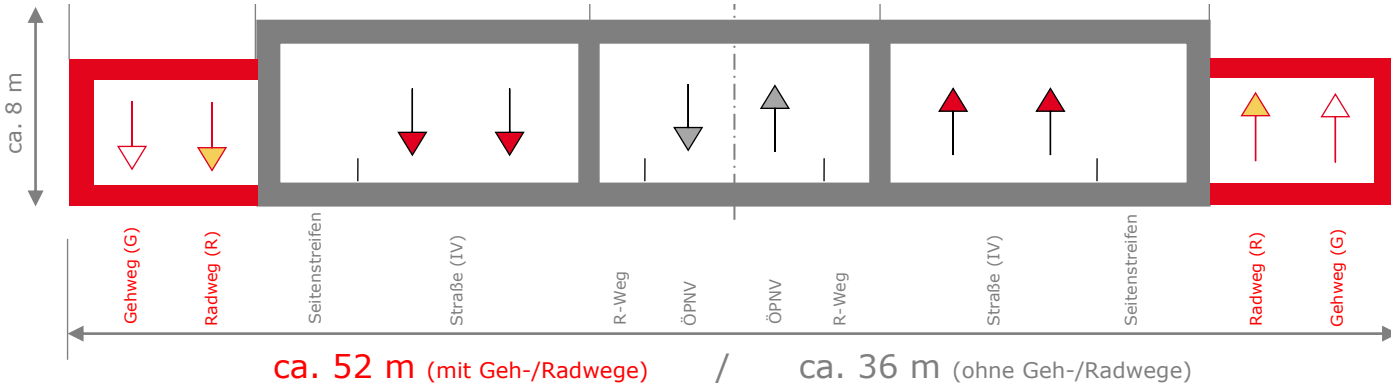


Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Technische Rahmenbedingungen

Absenktunnel:

Querschnitt (die Rahmen sind individuell teilbar)



Beachte:

Eine Tunnelvariante mit Fuß- und Radwegeführung wird hier aufgrund der Tunnellänge, der Sicherheitsaspekte und der Nutzungsqualität ausgeschlossen!

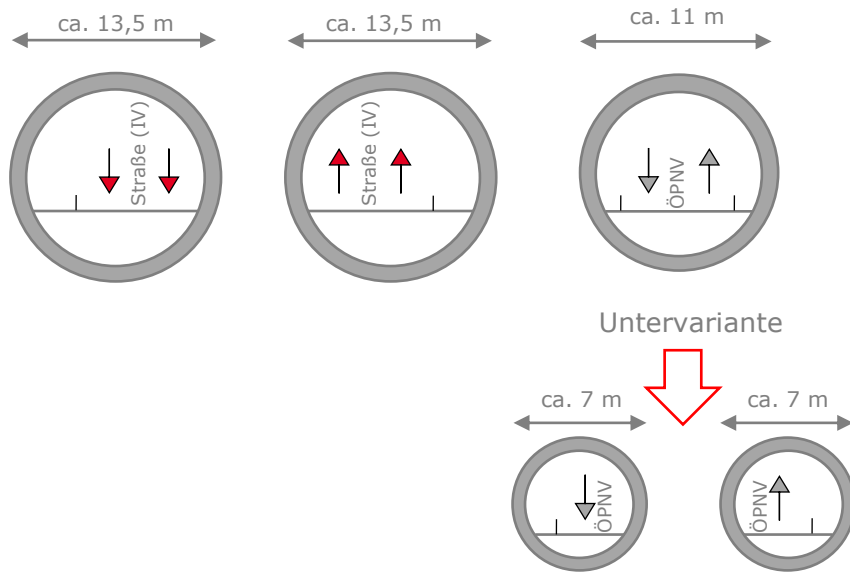
Ein Fuß-/Radweg ist somit nur auf unabhängiger Querung als Brücke möglich.

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

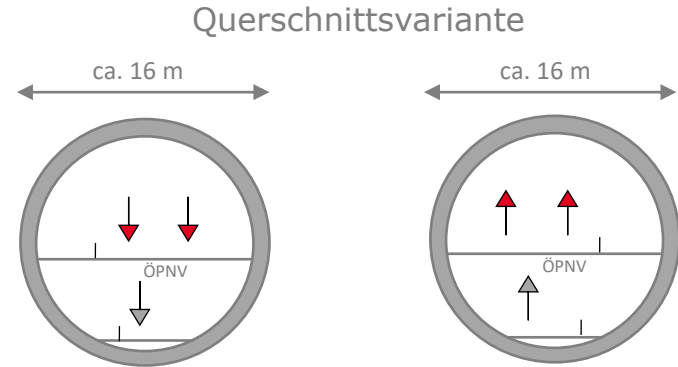
1. Technische Rahmenbedingungen

Bohrtunnel:

Belegung, Anzahl und Durchmesser der Röhren



Querschnittsvariante



Beachte:

Eine Tunnelvariante mit Geh- und Radwegführung wird hier aufgrund der Tunnellänge, der Sicherheitsaspekte und der Nutzungsqualität ausgeschlossen!

Ein Fuß-/Radweg ist somit nur auf unabhängiger Querung als Brücke möglich.

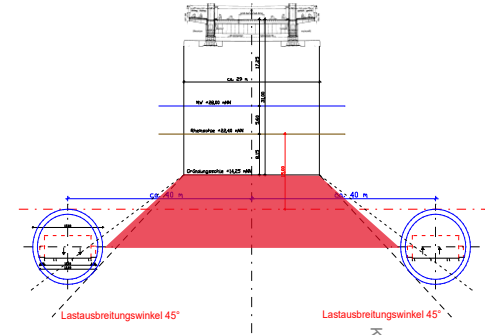
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

1. Technische Rahmenbedingungen

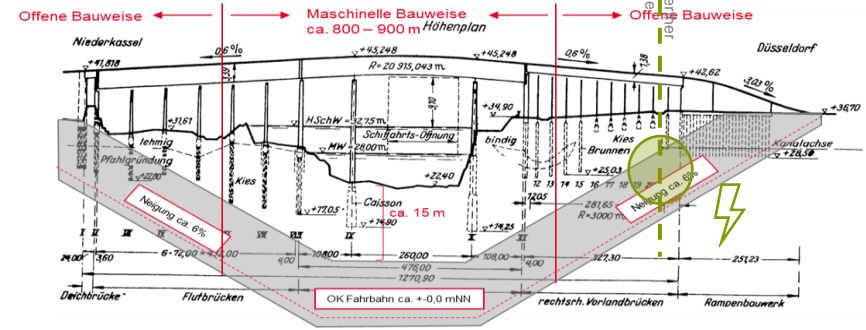
Einfluss der Bestandsgründung der THB auf die Trassierung eines Bohrtunnels



Info: Lastausbreitung
Bestand und Tiefenlage des
Bohrtunnels erfordern
größere Abstände



weitere tangierende Ausbaupläne z.B. U80





Agenda

1. Technische Rahmenbedingungen
2. Varianten
 - Var. 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)
 - Var. 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)
 - Var. 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 5 Multifunktionsbrücke
3. Fazit
4. Weitere Vorgehensweise

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Übersicht der „theoretisch denkbaren“ Varianten:

(vorbehaltlich aller erforderlichen Klärungen wie z.B. Denkmalschutzrecht, etc.)

- Variante 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)
- Variante 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
- Variante 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)
- Variante 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
- Variante 5 Multifunktionsbrücke

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Variante 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)

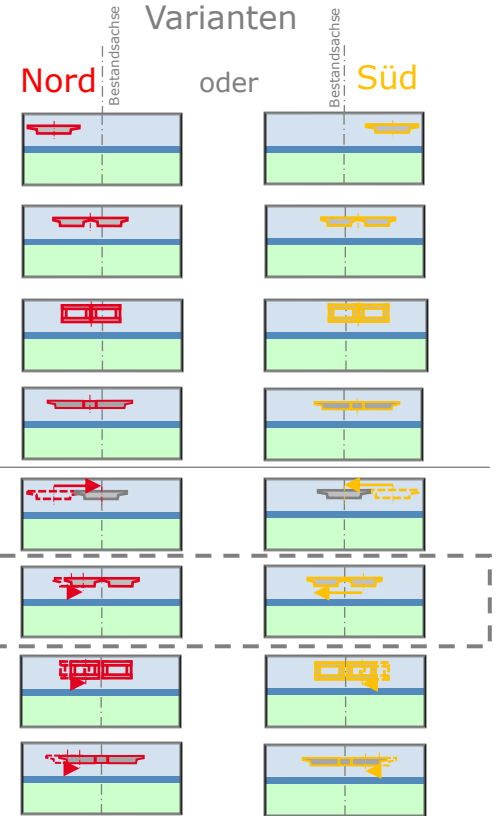
Untervarianten
Variation der Lage (Nord / Süd) und unterschiedliche Querschnitte

mit
Achsversatz

- Variante 1.1 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt
- Variante 1.2 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt
- Variante 1.2a Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt (Doppelstock)
- Variante 1.3 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt

ohne
Achsversatz

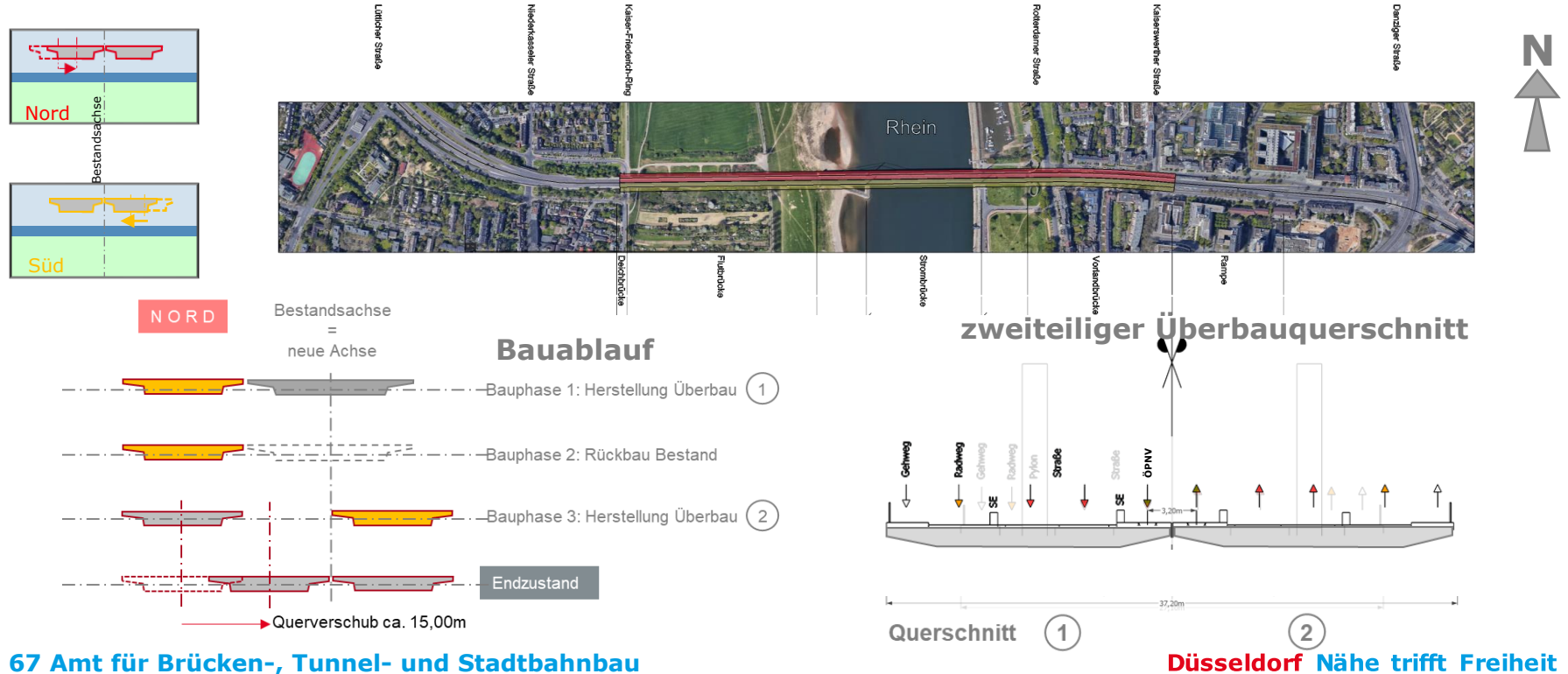
- Variante 1.4 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt
- Variante 1.5 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt
- Variante 1.5a Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt (Doppelstock)
- Variante 1.6 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Beispiel: Variante 1.5 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Beispiel: Variante 1.5 Nord + zweiteiliger Querschnitt



👍 Temporäre Anbindung realisierbar

👍 Keine Kollision mit der Bebauung



provisorische Lage

↓

Neubau direkt in endgültiger Lage



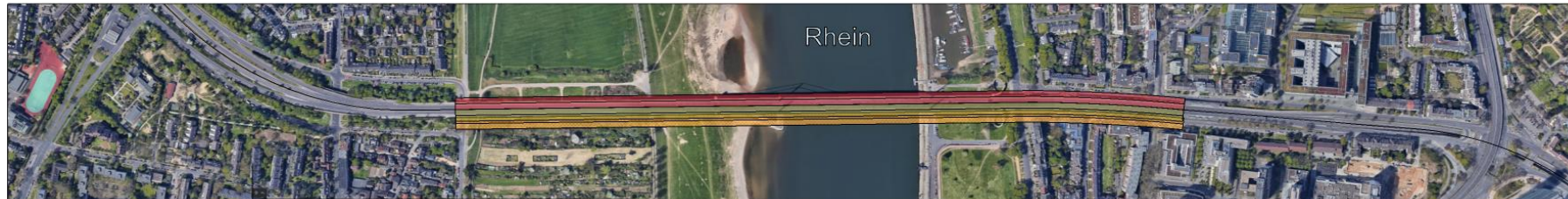
👍 Anbindung realisierbar

👍 Keine Kollision mit der Bebauung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Beispiel: Variante 1.5 Süd + zweiteiliger Querschnitt



👍 Temporäre Anbindung realisierbar



👍 Anbindung realisierbar

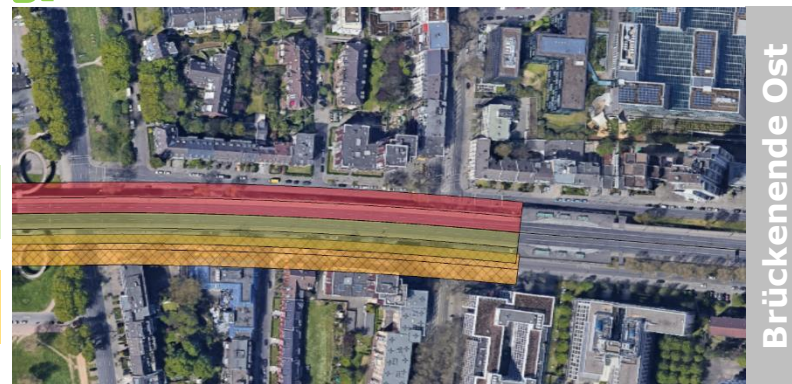
Neubau direkt
in endgültiger
Lage

endgültige
Lage

↑

provisorische
Lage

👍 Keine Kollision mit der Bebauung



👎 Kollision mit der Bebauung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Variante 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)

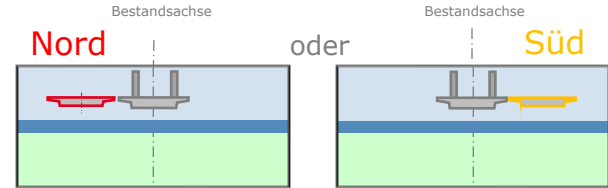
		Varianten				
		Nord	Bestandsachse	oder	Bestandsachse	Süd
Untervarianten Variation der Lage (Nord / Süd) und unterschiedliche Querschnitte	mit Achsversatz	Variante 1.1 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt				
		Variante 1.2 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt				
		Variante 1.2a Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt (Doppelstock)				
	ohne Achsversatz	Variante 1.3 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt				
		Variante 1.4 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt				
		Variante 1.5 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt				
		Variante 1.5a Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt (Doppelstock)				
		Variante 1.6 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt				

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

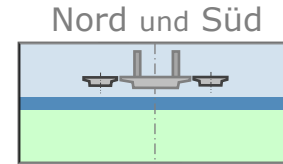
2. Varianten

Variante 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)

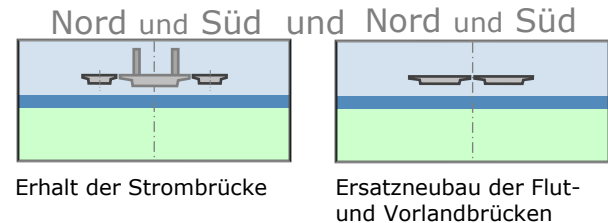
Variante 2.1 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt



Variante 2.2 Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt



Variante 2.2a Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt
(Erhalt **nur** der Strombrücke)

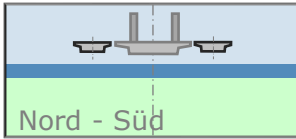
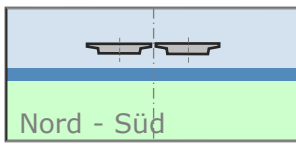


Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

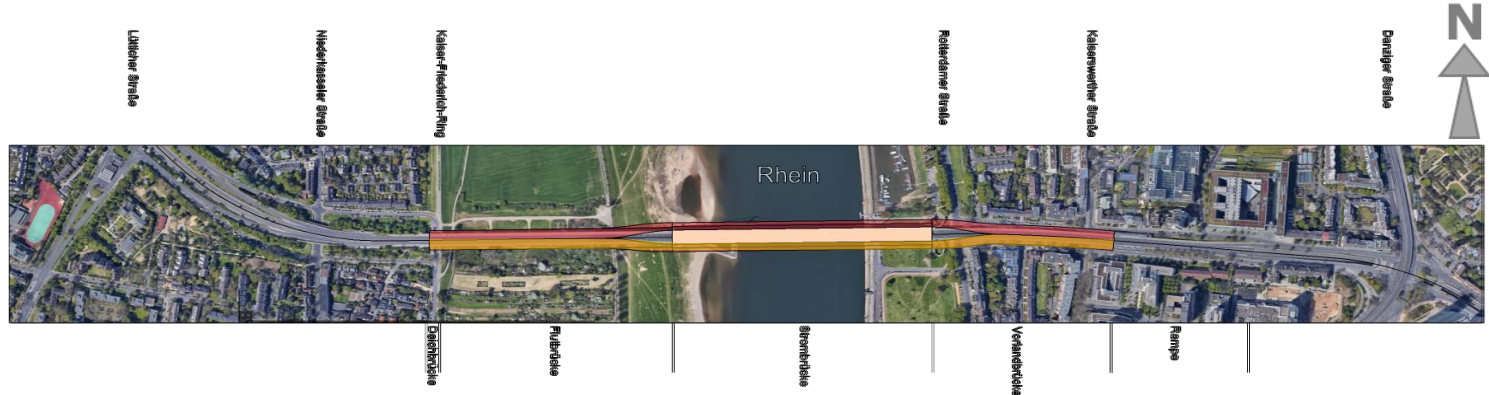
2. Variantenstudie

Beispiel: Variante 2.2a Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt (Erhalt nur der Strombrücke)

als Ersatz: Vorlandland, Flutbrücke

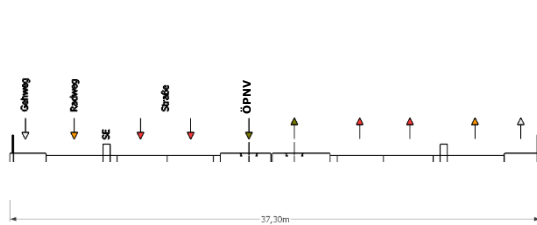


Ergänzung: Strombrücke

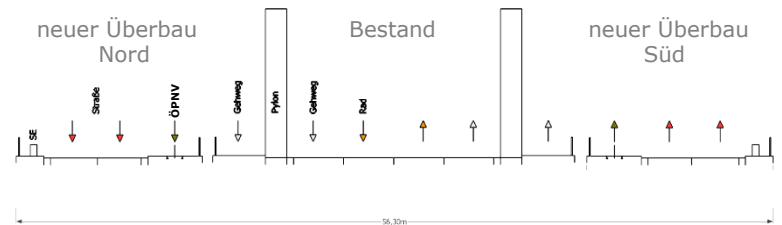


Querschnitte der Überbauten

als Ersatz: Vorlandland, Flutbrücke



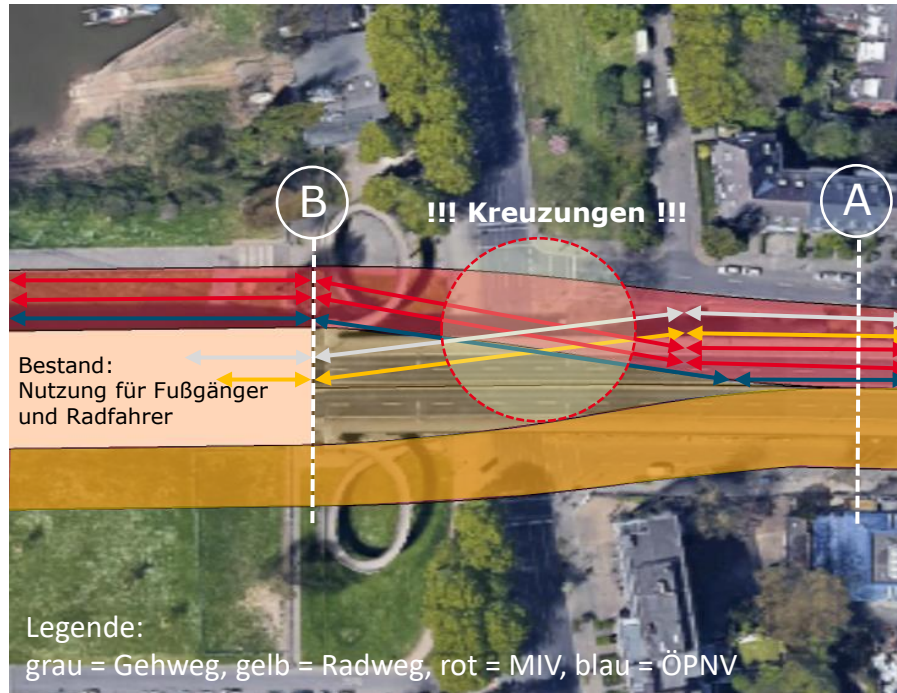
Ergänzung: Strombrücke



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

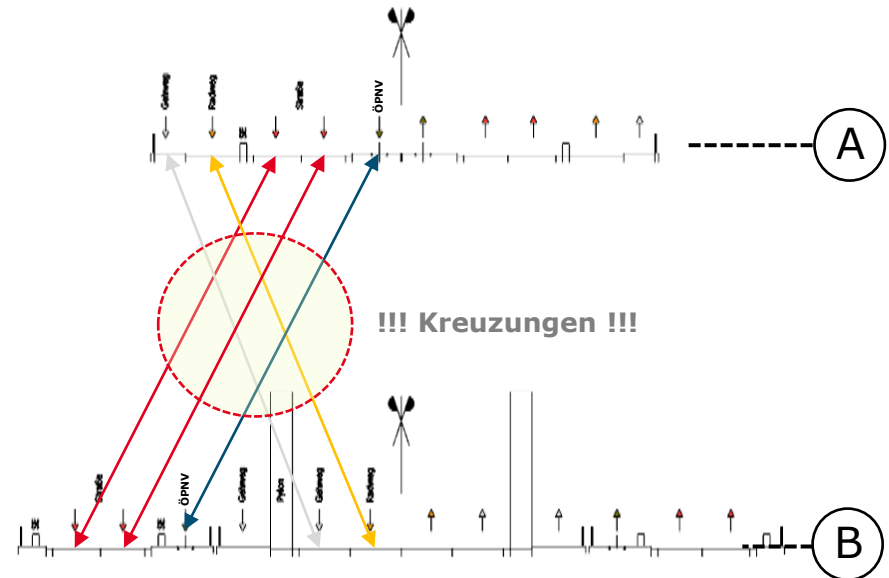
2. Varianten

Variante 2.2a Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)



Anbindungsbereiche: Geh-/Radweg außen angeordnet

 Verzierungen der Trassen beinhalten Kreuzungen

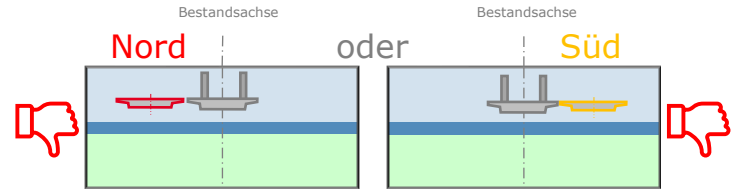


Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

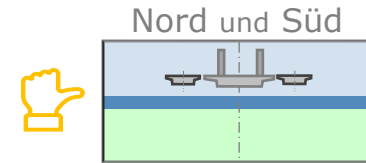
2. Varianten

Variante 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)

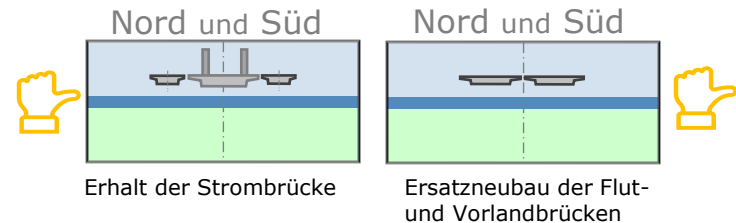
Variante 2.1 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt



Variante 2.2 Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt



Variante 2.2a Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt
(Erhalt **nur** der Strombrücke)



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Variante 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)

Untervarianten
Variation der Lage (Nord / Süd) und unterschiedliche Querschnitte

als Absenktunnel

Variante 3a.1 Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt

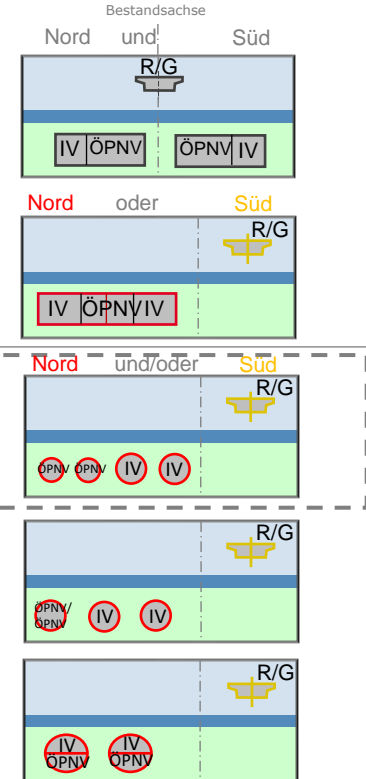
Variante 3a.2 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt

als Bohrtunnel

Variante 3b.1 Nord / Süd + vierteiliger Querschnitt

Variante 3b.2 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt

Variante 3b.3 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt



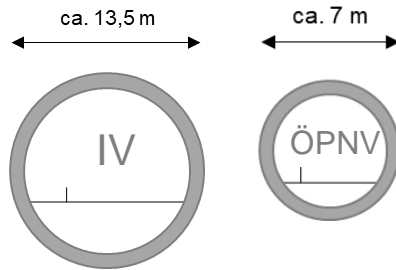
Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

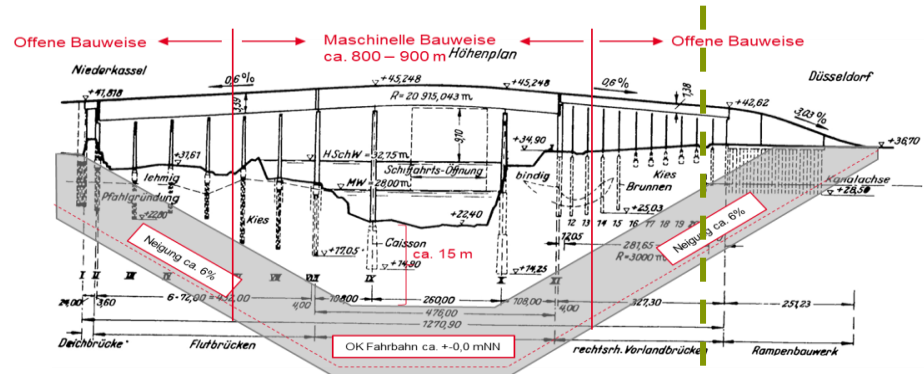
Beispiel: Variante 3b.1 Nord / Süd + vierteiliger Querschnitt



IV: mit erhöhter Neigung von 6%
 ÖPNV: Neigung 4%



■ — ■ Beachte: perspektivische Ausbaupläne der U80



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke


2. Varianten



Beispiel: Variante 3b.1 Nord / Süd + vierteiliger Querschnitt

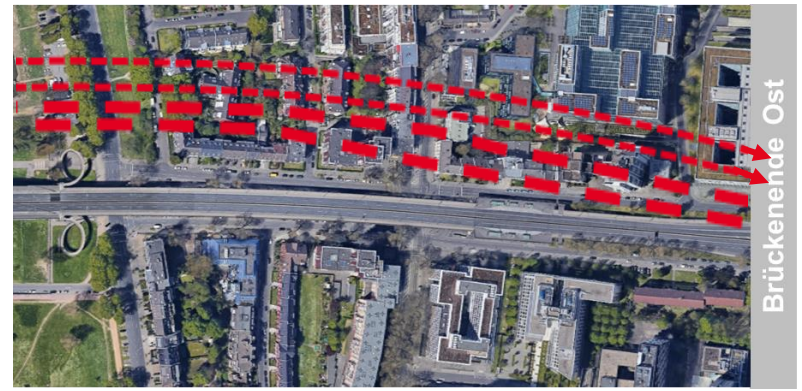



 Anbindung IV realisierbar, ÖPNV hinter Lütticher Str.

 Anbindung IV realisierbar (sehr beengt), ÖPNV hinter Danziger Str.



 Nord



 Süd

 Anbindung IV realisierbar, ÖPNV hinter Lütticher Str.

 Anbindung IV realisierbar (sehr beengt), ÖPNV hinter Danziger Str.

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

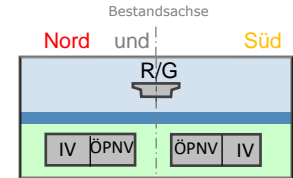
2. Varianten

Variante 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)

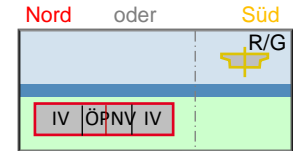
Untervarianten
Variation der Lage (Nord / Süd) und unterschiedliche Querschnitte

als Absenktunnel

Variante 3a.1 Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt

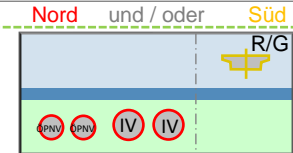


Variante 3a.2 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt

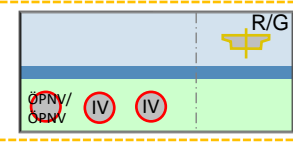


als Bohrtunnel

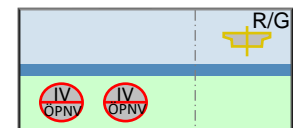
Variante 3b.1 Nord / Süd + vierteiliger Querschnitt



Variante 3b.2 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt



Variante 3b.3 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Variante 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)

Untervarianten
Variation der Lage (Nord / Süd) und unterschiedliche Querschnitte

als Absenktunnel

Variante 4a.1 Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt

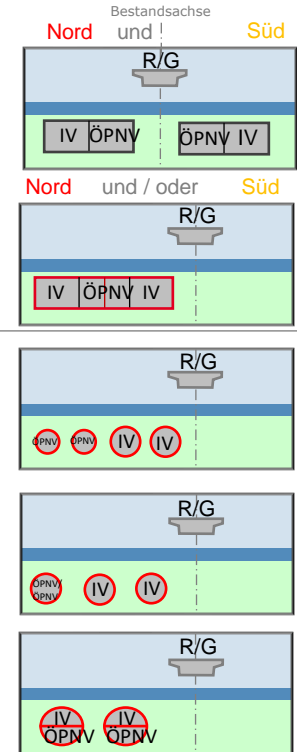
Variante 4a.2 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt

als Bohrtunnel

Variante 4b.1 Nord / Süd + vierteiliger Querschnitt

Variante 4b.2 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt

Variante 4b.3 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

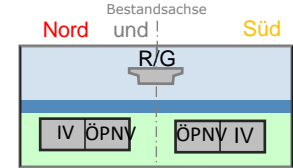
2. Varianten

Variante 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)

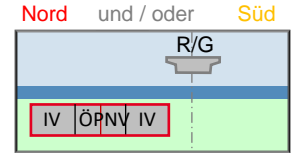
Untervarianten
Variation der Lage (Nord / Süd) und unterschiedliche Querschnitte

als Absenktunnel

Variante 4a.1 Nord - Süd + zweiteiliger Querschnitt

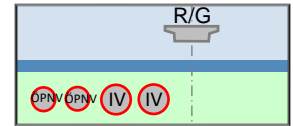


Variante 4a.2 Nord / Süd + einteiliger Querschnitt

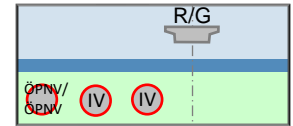


als Bohrtunnel

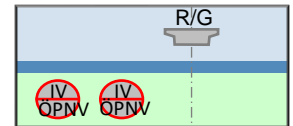
Variante 4b.1 Nord / Süd + vierteiliger Querschnitt



Variante 4b.2 Nord / Süd + dreiteiliger Querschnitt



Variante 4b.3 Nord / Süd + zweiteiliger Querschnitt



Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Variante 5 Multifunktionsbrücke

Was verstehen wir unter „Multifunktionsbrücke“?

- auch bekannt als „Living Bridge“ (lebendige Brücke)
- Brückenbauwerk, welches die Nutzungen Verkehrsinfrastruktur und Wohn- und Geschäftsbebauung vereint („Wohnen und Arbeiten auf der Brücke“)
- Spektakuläres Leuchtturmprojekt (wie z.B. Elbphilharmonie Hamburg)
- Bisher in einigen Städten im In- und Ausland vorgestellt und diskutiert (bspw. Duisburg, Hamburg, Magdeburg, Amsterdam, Paris etc.)



Entwurf: Hadi Teherani, Visualisierung Gärtner+Christ,



Entwurf: Vincent Callebaut Architectures



Entwurf: RKW Architektur+, Visualisierung: formtool, Anton Kolev



Quelle: Kölbl-Kruse

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

2. Varianten

Variante 5 Multifunktionsbrücke

- a) aktueller Zustand der THB erfordert schnellstmöglichen Neubau eines Verkehrsbauwerkes
- b) bei wesentlichen Verzögerungen oder gar Projektabbruch droht dauerhafte Vollsperrung
- c) zahlreiche entwurfsabhängige Unwägbarkeiten (bspw. städtebauliche Machbarkeit und Akzeptanz), welche erst viel später im Projekt geklärt werden können.
- d) Besonderheit und Komplexität, keine Erfahrungswerte, hohes Polarisierungspotenzial => hohes Risiko für wesentliche Terminverschiebungen oder Projektabbruch.
- e) Multifunktionsbrücke eignet sich eher als reines Neubauprojekt für zusätzliche Stromquerung an anderer Stelle ohne besonderen Termindruck.
- f) Als dringend benötigter Ersatzneubau für eine abgängige Brücke auf einer zentralen Verkehrsader ist das Experiment „Multifunktionsbrücke“ **hochriskant und daher ungeeignet.**



Agenda

1. Technische Rahmenbedingungen
2. Varianten
 - Var. 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)
 - Var. 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)
 - Var. 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 5 Multifunktionsbrücke
3. Fazit
4. Weitere Vorgehensweise

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

3. Fazit

Übersicht der Varianten, welche näher untersucht und bewertet werden  / 

Ersatzneubau als Brücke	Variante 1.2a	Nord	+ zweiteiliger Querschnitt (Doppelstock)
	Variante 1.5	Nord	+ zweiteiliger Querschnitt
	Variante 1.5a	Nord / Süd	+ zweiteiliger Querschnitt (Doppelstock)
	Variante 1.6	Nord	+ dreiteiliger Querschnitt
Ersatzneubau als Brücke und Erhalt Bestand	Variante 2.2	Nord - Süd	+ zweiteiliger Querschnitt
	Variante 2.2a	Nord - Süd	+ nur Erhalt der Strombrücke
Ersatzneubau als Tunnel und Neubau Brücke	Variante 3b.1	Nord / Süd	+ vierteiliger Querschnitt
	Variante 3b.2	Nord / Süd	+ dreiteiliger Querschnitt
Ersatzneubau als Tunnel und Erhalt Bestand	Variante 4b.1	Nord / Süd	+ vierteiliger Querschnitt
	Variante 4b.2	Nord / Süd	+ dreiteiliger Querschnitt



Agenda

1. Technische Rahmenbedingungen
2. Varianten
 - Var. 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)
 - Var. 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)
 - Var. 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
 - Var. 5 Multifunktionsbrücke
3. Fazit
4. Weitere Vorgehensweise

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

4. Weiteres Vorgehen

1. Diskussion der dargestellten Varianten
2. Aufgreifen weiterer Ideen und/oder Varianten
3. Planungs-, Bewertungs- und Prüfprozesse
4. Betrachtung/Bewertung Umgang mit THB bis zur Baufertigstellung
5. Darstellung der Ergebnisse
6. Diskussion der präferierten Lösung




Infomesse



Dialogforum

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
 11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Infomesse

Austausch an den Infoständen

- Präsentation der Informationen zur Brücke und zu den Varianten
- Bis 13.30 Uhr Zeit für Fragen, Austausch und Ideen
- Fachleute stehen für Sie zur Verfügung
- Moderationen halten Ihre Hinweise fest

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Infomesse Theodor-Heuss-Brücke

Podiumsdiskussion

Die Podiumsdiskussion beginnt um 13.30 Uhr

Infomesse Theodor-Heuss-Brücke

Podiumsdiskussion

Jochen Kral

Landeshauptstadt Düsseldorf
Mobilitätsdezernent
Dezernat für Mobilität und Umwelt

René Eis

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

Svenja Schrickel

Landeshauptstadt Düsseldorf
Institutsleiterin
Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege

Katharina Metzker

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amtsleiterin
Amt für Verkehrsmanagement

Michael Richarz

Vorstand Technik und Betrieb
Rheinbahn AG

Dr. Oliver Märker

Moderation
Zebralog GmbH

Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Agenda

10.00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation Begrüßung durch Mobilitätsdezernent Jochen Kral
10.30 Uhr	Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
10.40 Uhr	Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Landschaftsschutzes, René Eis, Landeshauptstadt Düsseldorf Aspekte des Denkmalschutzes, Svenja Schrickel, Landeshauptstadt Düsseldorf
11.15 Uhr	Fachvortrag Untersuchungen der Brücke und Zukunftsvarianten, Peter Sprinke, Schüßler-Plan
Ab 12.30 Uhr	Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Infomesse Theodor-Heuss-Brücke

Wie geht's weiter?

- **Im Nachgang der Infomesse können Hinweise auch online eingereicht werden über beteiligungTHB@zebralog.de**
(bis 02. Juli 2023)
- **Dialogforen im Herbst (Bürger*innen und Politik)**
- **Newsletter-Anmeldung hier vor Ort**

Infomesse Theodor-Heuss-Brücke

Herzlichen Dank für Ihren Besuch!

Bei Fragen und Hinweisen wenden Sie sich gerne an

beteiligungTHB@zebralog.de