

Brückencharta

zur Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke

Version 4.0
Mai 2023

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau
40225 Düsseldorf

Ansprechpartner: René Eis

Inhalt

1. Hintergrund und Kontext	3
2. Das Beteiligungsverfahren zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke	4
a. Aufgabenstellung	4
b. Leitplanken der Beteiligung	4
c. Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung	7
d. Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung – Zwei Säulen der Beteiligung	8
3. Zeitplan des Beteiligungsprozesses	9
a. Grundsätze des Beteiligungsprozesses	10
4. Projektbeteiligte und Ausführende	11

1. Hintergrund und Kontext

Die Rheinquerung „Theodor-Heuss-Brücke“ in Düsseldorf wurde 1957 als eine der ersten modernen Schrägseilbrücken weltweit errichtet und diente lange Zeit als Vorbild für die meisten folgenden Schrägseilbrücken. Aufgrund ihrer architektonischen und technischen Bedeutung wurde sie 2016 unter Denkmalschutz gestellt. Die Brücke ist Teil der Düsseldorfer Brückenfamilie. Sie befindet sich im Norden der Stadt und verbindet die Stadtteile Niederkassel und Golzheim. Hier prägt sie maßgeblich das Stadtbild.

In den letzten 60 Jahren stieg die verkehrliche Belastung insbesondere durch den Schwerlastverkehr, für die die Theodor-Heuss-Brücke statisch nicht ausgelegt ist. Um der Überlastung entgegenzuwirken, wurden bereits einige verkehrliche Maßnahmen umgesetzt. So können derzeit Lastkraftwagen (LKW) über 30 Tonnen die Brücke nicht passieren und genehmigungspflichtiger Schwerlastverkehr kann nicht zugelassen werden. Zudem wurden einige bauliche Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt, die zur Stabilisierung beitragen. Alle bisherigen Maßnahmen dienen allerdings lediglich der mittelfristigen Sicherung. Langfristig müssen andere, nachhaltigere Lösungen entwickelt werden.

Es liegen verschiedene Untersuchungen vor – und weitere werden folgen –, die prüfen, wie und an welchen Stellen die Brücke saniert werden muss, um sie weitere 20-30 Jahre erhalten zu können. Dieser weitere Nutzungszeitraum wäre in allen Varianten der Instandsetzung/Ertüchtigung jedoch mit verschiedenen Nutzungseinschränkungen sowie Risiken hinsichtlich des Bauwerkszustandes verbunden. Danach wäre ihre Lebensdauer trotz Sanierungen erschöpft. Ein Erhalt (ggf. Teilerhalt) des Bestandsbauwerkes kann zum jetzigen Zeitpunkt allerdings auch nicht ausgeschlossen werden, sofern die Verkehrsbelastung auf ein Minimum reduziert werden kann. Außerdem werden verschiedene neue Ansätze geprüft, die eine Brücke ersetzen. Alle Informationen zu den Untersuchungen und den Untersuchungsergebnissen werden im Laufe des anstehenden Beteiligungsprozesses vorgestellt.

Das ausführende Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau der Landeshauptstadt Düsseldorf steht aktuell noch vor der Aufnahme von Planungstätigkeiten. Derzeit gibt es noch keine konkreten Planungen oder ausgearbeitete Strategien zur Zukunft der Theodor-Heuss-Brücke. Das Beteiligungsverfahren soll auch dazu dienen, die Randbedingungen für die anschließenden Planungstätigkeiten zu ermitteln.

Das im Nachfolgenden beschriebene Beteiligungsverfahren stellt keine Vorlage für den Umgang mit den übrigen Bauwerken der Düsseldorfer Brückenfamilie, bestehend aus den drei Rheinbrücken „Theodor-Heuss-Brücke, Rheinkniebrücke und Oberkasseler Brücke“, dar. Die Ergebnisse der Voruntersuchung und Öffentlichkeitsbeteiligung können auf diese nicht übertragen werden.

2. Das Beteiligungsverfahren zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke

a. Aufgabenstellung

Die weitere verkehrliche und bauliche Nutzung der Theodor-Heuss-Brücke in Düsseldorf steht zur Diskussion. Ein „Weiter so“ ist unter den aktuellen Bedingungen zukünftig nicht mehr möglich. Die Brücke ist heute in einem Zustand, in dem sie ihre derzeitige verkehrliche Funktion – den täglichen Verkehrsfluss (insbesondere den Schwerlastverkehr) aufzunehmen – nicht mehr dauerhaft erfüllen kann. Für die Zukunft müssen deshalb jetzt die Weichen gestellt werden.

Wie soll mit der Theodor-Heuss-Brücke weiter umgegangen werden? Diese Frage müssen wir uns heute stellen, da die Umsetzung einer Alternative eine lange Zeit in Anspruch nehmen wird. Welche Funktionen muss die Rheinquerung erfüllen? Welche Alternative ist unter den bereits jetzt feststehenden Funktionen und Randbedingungen die beste für Düsseldorf? Wie können die vielfältigen Bedarfe im Einklang mit dem dringenden Handlungsbedarf zusammengeführt, priorisiert und entschieden werden? Diese und weitere Fragen, die im Raum stehen, werden in diesem Jahr gemeinsam mit Fachexperten und der Düsseldorfer Öffentlichkeit diskutiert.

Ziele der Öffentlichkeitsbeteiligung sind, zunächst umfassend über den Zustand der Theodor-Heuss-Brücke zu informieren, die Grenzen der technischen Machbarkeiten aufzuzeigen und mit der Öffentlichkeit die Aspekte verschiedener Zukunfts- und Zwischenlösungen zu diskutieren. Im Zusammenspiel von Öffentlichkeitsbeteiligung, fachlichen Untersuchungen und politischen Vertreter*innen soll im Herbst eine Vorzugsvariante herausgearbeitet werden, die im Anschluss den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

b. Leitplanken der Beteiligung

Die „Leitplanken“ geben die Grenzen bzw. den Spielraum der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Das können unterschiedliche Fachinformationen sein, wie zum Beispiel Ergebnisse von Untersuchungen oder verkehrliche Zielkonzepte der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen, über welche Möglichkeiten wir reden können und über welche nicht. Im Beteiligungsprozess werden alle Ergebnisse der Untersuchungen präsentiert und erklärt.

Organisatorische Leitplanken

Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient der Konsultation und der Erarbeitung von Empfehlungen. Entscheidungen bezüglich möglicher Zukunftsstrategien zum Umgang mit der Theodor-Heuss-Brücke können im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht getroffen werden. Diese Entscheidungen bleiben den demokratisch gewählten politischen Beschlussgremien der Landeshauptstadt Düsseldorf vorbehalten.

Leitplanken des Denkmalschutzes

Die Theodor-Heuss-Brücke ist seit dem 24.11.2016 in die Denkmalliste der Stadt Düsseldorf eingetragen und unterliegt somit den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen. Dort ist geregelt, dass wer ein Baudenkmal oder einen Teil eines Baudenkmals beseitigen, verändern, an einen anderen Ort verbringen oder dessen bisherige Nutzung ändern will, eine Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde benötigt. Eine Erlaubnis wird ebenfalls benötigt, wenn in der engeren Umgebung eines Baudenkmals Anlagen errichtet, verändert oder beseitigt werden und sich dies auf die denkmalwerte Substanz oder das Erscheinungsbild des Baudenkmals auswirkt.

Jedweder Lösungsansatz zur Zukunft der Theodor-Heuss-Brücke unterliegt dem Vorbehalt der denkmalrechtlichen Erlaubnisfähigkeit. Insbesondere falls ein Abbruch in Betracht gezogen wird, unterliegt die Erlaubnisfähigkeit hohen rechtlichen Anforderungen.

Eine denkmalrechtliche Erlaubnis kann weder durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung noch durch einen politischen Beschluss ersetzt werden. So kann es auch nach dem Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung und nach der Fassung eines politischen Beschlusses zu Einschränkungen, Veränderung oder der Verwerfung möglicher Ergebnisse kommen.

Darüber werden die Bürger*innen auf dem Laufenden gehalten.

Die denkmalrechtliche Erlaubnisfähigkeit etwaiger Lösungsansätze lässt sich voraussichtlich nicht abschließend begleitend zu dem Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung beurteilen.

Daher ist es besonders wichtig, dass das Verfahren eng durch die Untere Denkmalbehörde begleitet wird, um am Ende eine möglichst konsensfähige Entscheidungsgrundlage für die politischen Gremien erreichen zu können.

Verkehrliche Leitplanken

Die Theodor-Heuss-Brücke befindet sich im Straßenzug der autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße B7. Dieser Straßenzug verbindet die westlich und nördlich angrenzenden Autobahnteilstücke der A52. Bei dieser Verkehrsstrasse handelt es sich somit um eine der wichtigsten, und daher auch verkehrlich am höchsten belasteten, Strecken innerhalb des städtischen Straßennetzes.

Diese Verkehrsstrasse soll unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklungen für alle Verkehrsarten (motorisierter und nicht motorisierter Individualverkehr inkl. Schwerlastverkehr sowie Fuß- und Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr) erhalten bleiben. Gegenüber der heutigen Situation soll auch eine Stadtbahntrasse planerisch in Erwägung gezogen werden.

Der Streckenverlauf der U81/2. Bauabschnitt ist ausdrücklich nicht Gegenstand dieses Beteiligungsverfahrens, da hierzu bereits ein verbindlicher Ratsbeschluss zu einer neuen Rheinquerung (Brücke oder Tunnel) getroffen wurde.

Technisch, bauliche Leitplanken

Diese beschreiben einerseits den aktuellen Zustand der Brücke und andererseits die Möglichkeiten von Sanierung und Verstärkung einzelner Brückenteile. Erste Untersuchungen zeigen, dass die Brücke unter der aktuellen verkehrlichen Nutzung nicht dauerhaft bestehen kann. Das bedeutet demnach, keine Maßnahmen zu ergreifen und den Verkehr wie bisher fließen zu lassen, ist keine Option für die Zukunftsstrategie. Im Folgenden werden weitere, bereits vorliegende, technisch-bauliche Rahmenbedingungen erläutert:

1. Durch eine Sanierung bzw. Verstärkung der Theodor-Heuss-Brücke wird für die wesentlichen Teilbauwerke eine Nutzungsdauer von maximal 20-30 Jahren (gerechnet ab 2020/2021) für die derzeitige verkehrliche Nutzung erreicht. Hiervon werden allein circa 15 Jahre für Planung und Bau benötigt. Somit verbliebe eine effektive Restnutzungsdauer nach Sanierung von circa 5 bis max. 15 Jahren.
Vor diesem Hintergrund kommt für die aktuelle verkehrliche Nutzung eine vollständige Erhaltung der Theodor-Heuss-Brücke durch Sanierung/Verstärkung nur als Überbrückungsmaßnahme bis zur Fertigstellung eines Neubaus in Frage. Ein Erhalt (ggf. Teilerhalt) ist allerdings derzeit nicht vollständig ausgeschlossen, sofern die verkehrliche Belastung auf ein Minimum reduziert werden können.
2. Ein vollständiger Neubau des Brückenzugs unter Beibehaltung des Bestandsbauwerks ist aufgrund der rechtsrheinischen Bebauung nicht möglich.
3. Das konkrete Aussehen eines eventuellen Brückenneubaus wird im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung nicht festgelegt. Dies kann erst im weiteren Planungsverlauf erfolgen, nachdem eine Zukunftsvariante für die Theodor-Heuss-Brücke politisch beschlossen wurde.
4. Aufgrund des schlechten Zustands des Bestandsbauwerks und der damit verbundenen Risiken, gilt es eine Alternative zu finden, die so schnell wie möglich realisiert werden kann.
5. Auch für den Zeitraum bis zur Baufertigstellung sind Varianten der verkehrlichen Nutzungen abzuwägen. Eine Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge bis maximal 30 Tonnen ist bereits erfolgt. Für einen Erhalt der aktuellen verkehrlichen Nutzungsfreigaben sind die erforderlichen finanziellen Aufwendungen abzuwägen gegenüber einer kostengünstigeren weitergehenden und verschärften verkehrlichen Nutzungseinschränkung bis zum Ersatzneubau.

Weitere Untersuchungen und zukünftige Leitplanken

Im Laufe des Öffentlichkeitsbeteiligungsprozesses, und auch während der anschließenden Planungen, werden bei Bedarf weitere Untersuchungen durchgeführt, die neue Erkenntnisse und damit Leitplanken nach sich ziehen können. Die Öffentlichkeit wird über neue Ergebnisse und damit eine aktualisierte Faktenlage auf dem Laufenden gehalten. Alle aktuellen Informationen finden Sie unter <https://www.duesseldorf.de/amt-fuer-bruecken-tunnel-und-stadtbahnbau.html>.

c. Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung startet im Juni 2023 und endet voraussichtlich Ende des Jahres 2023. Im Zusammenspiel zwischen der interessierten Öffentlichkeit und den verantwortlichen Planerinnen und Planern seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf wird eine zukunftsfähige Vorzugsvariante für die Theodor-Heuss-Brücke ermittelt werden. Diese soll anschließend den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden, sodass auf dieser Basis eine zukünftige Umsetzung realisiert werden kann.

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung (Infomesse), die am Samstag, den 17.06. stattfinden wird, werden interessierte Bürger*innen zunächst umfangreich über den aktuellen Zustand der Theodor-Heuss-Brücke und das Beteiligungsverfahren informiert. Die Teilnehmenden können sich dem Thema annähern und bereits erste Ideen, Wünsche und Bedarfe zu möglichen Zukunftsvarianten der Brücke äußern.

Nach der Infomesse werden präferierte Varianten tiefergehend diskutiert und durch die Fachlichkeit bewertet. Die Ergebnisse werden der Öffentlichkeit bei einem Dialogforum im Herbst präsentiert und ausführlich kommentiert. Die Bürger*innen bekommen Gelegenheit zu den Ergebnissen Rückfragen zu stellen und Stellung zu nehmen.

Abschließend werden in einem zweiten Dialogforum die politischen Vertreter*innen konsultiert.

Im Anschluss werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst und den politischen Gremien zur Beschlussfassung über die Zukunftsvariante zur Theodor-Heuss-Brücke vorgelegt.

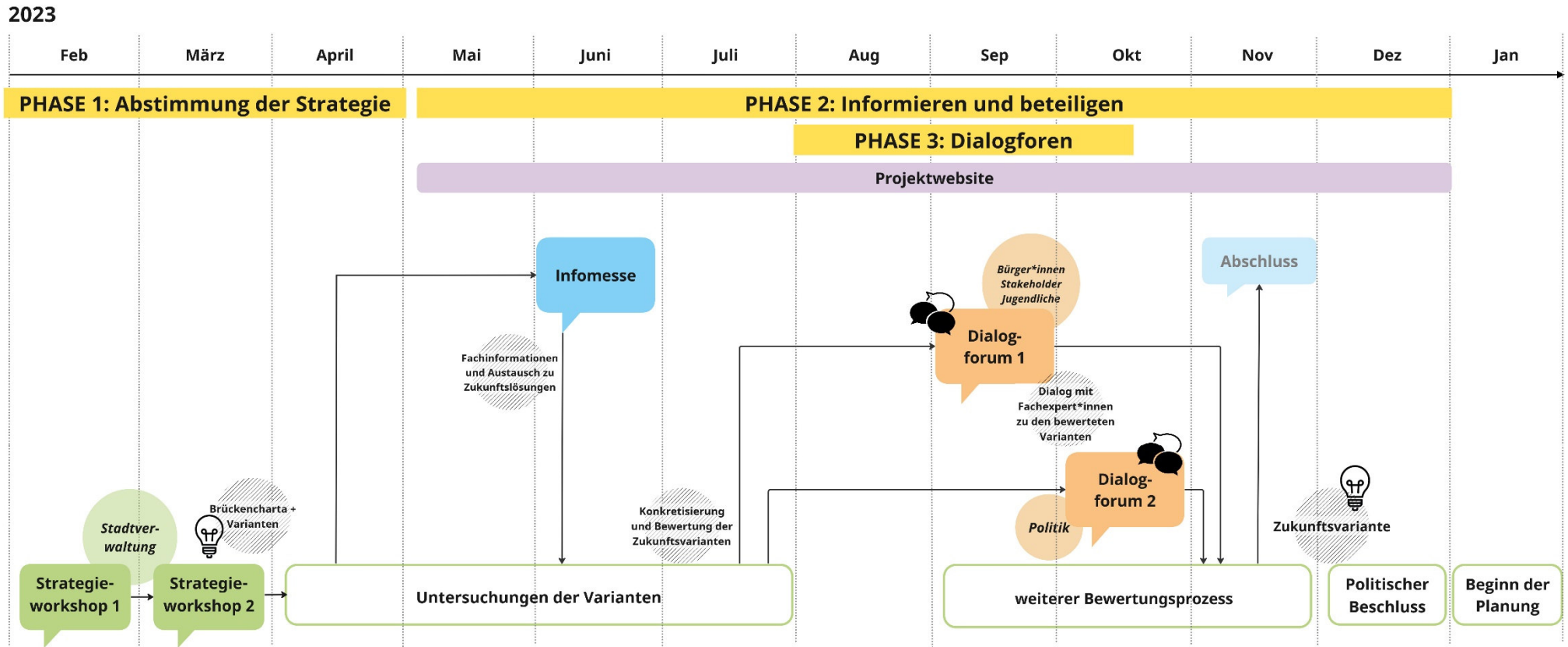
Alle Informationen werden regelmäßig über die Kanäle der Landeshauptstadt Düsseldorf veröffentlicht.

d. Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung – Zwei Säulen der Beteiligung

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung zur THB werden zwei wesentliche „**Säulen**“ thematisiert. Zum einen sprechen wir über den Endzustand, also die Zukunftslösung der Theodor-Heuss-Brücke, und zum anderen über die Überbrückungszeit, bis die Zukunftslösung umgesetzt wird. Folgende Fragestellungen sollen in der Öffentlichkeitsbeteiligung von Vertreter*innen der Stadt und fachlichen Gutachter*innen mit Bürger*innen und Interessensgruppen diskutiert werden.

Säule 1: Zukunftslösung	Säule 2: Überbrückung und Zwischenzustand
Was soll langfristig mit dem Bauwerk, im Rahmen aller technischen und gesetzlichen Randbedingungen, geschehen?	Wie soll in der Zwischenzeit (ca. 15-20 Jahre) bis zur Baufertigstellung eines Ersatzneubaus mit dem Bestandsbauwerk umgegangen werden?
Wie kann sich eine Rheinquerung in Zukunft gestalten und welche Varianten stehen hierfür zur Diskussion?	Welche Nutzungen kann und sollte das Bestandsbauwerk bis zur Baufertigstellung erfüllen?

3. Zeitplan des Beteiligungsprozesses



a. Grundsätze des Beteiligungsprozesses

Das Beteiligungsverfahren zur Zukunft der Theodor-Heuss-Brücke wird nach den folgenden Grundsätzen durchgeführt. Durch sie wird ein faires Verfahren innerhalb klarer Beteiligungsmöglichkeiten und -grenzen gewährleistet.

Transparenz und Information

Allen Teilnehmenden des Beteiligungsprozesses müssen ausnahmslos alle relevanten Informationen zur Brücke und zu den möglichen Alternativen für die Zukunftsstrategie zur Verfügung stehen. Die Informationen müssen leicht zugänglich und leicht verständlich sein, um die breite Öffentlichkeit zu erreichen.

Ergebnisoffenheit

Der Prozess, seine Schritte und Zielsetzungen und die Verwendung der Ergebnisse werden verbindlich festgelegt. Die eigentlichen Ergebnisse des Prozesses stehen jedoch erst am Ende fest. Sie sind zu Beginn des Prozesses offen.

Ehrlichkeit und Beteiligungsspielräume

Allen Beteiligten müssen die Rahmenbedingungen, Beteiligungsspielräume und Auswirkungen der einzelnen Alternativen bekannt sein. Die Informationen müssen vollständig sein.

Respekt und Wertschätzung

Mit allen Stakeholdern und Bürger*innen wird ein respektvoller und wertschätzender Umgang gepflegt.

Unabhängige Moderation

Für den Prozess steht eine unabhängige Moderation zur Verfügung, durch die Diskussionsprozesse neutral und im Sinne der Grundsätze der vorliegenden Startvereinbarung moderiert werden.

Verwendung der Ergebnisse

Alle Akteure erkennen an, dass die Ergebnisse des Prozesses als Grundlage für die zukünftigen Entscheidungen der Verwaltungsspitze und Politik dienen.

4. Projektbeteiligte und Ausführende

Betreut und durchgeführt wird das gesamte Projekt vom städtischen Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Zur Unterstützung des Verfahrens wurden folgende Dienstleister beauftragt:

Zuständigkeit	Dienstleister
Tragwerksplanung Strombrücke	Ingenieurbüro Grassl GmbH
Tragwerksplanung Vorlandbrücken	Bietergemeinschaft Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und Hegger + Partner Ingenieure GmbH
Planerische Begleitung	Bietergemeinschaft Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und Hegger + Partner Ingenieure GmbH
Schallschutztechnische Begleitung	FCP IBU GmbH
Ökologische Begleitung	Zetcon Ingenieure GmbH
Projektsteuerung	weisemüller Partnerschaftsgesellschaft
Moderation und Öffentlichkeitsbeteiligung	ZebraLog GmbH