

Öffentlichkeitsbeteiligung  
Hochstraße Benediktusstraße

# Nachbarschaftstisch IV

19.09.2023



Landeshauptstadt Düsseldorf  
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

**Düsseldorf** Nähe trifft Freiheit

# Begrüßung

Begrüßung

**Dr. André Schaffrin**

**ifok GmbH**



Landeshauptstadt Düsseldorf  
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

**Düsseldorf Nähe trifft Freiheit**

# Was haben wir gemeinsam vor?



Interview mit...

# Jochen Kral

**Dezernat für Mobilität und Umwelt**



Landeshauptstadt Düsseldorf  
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

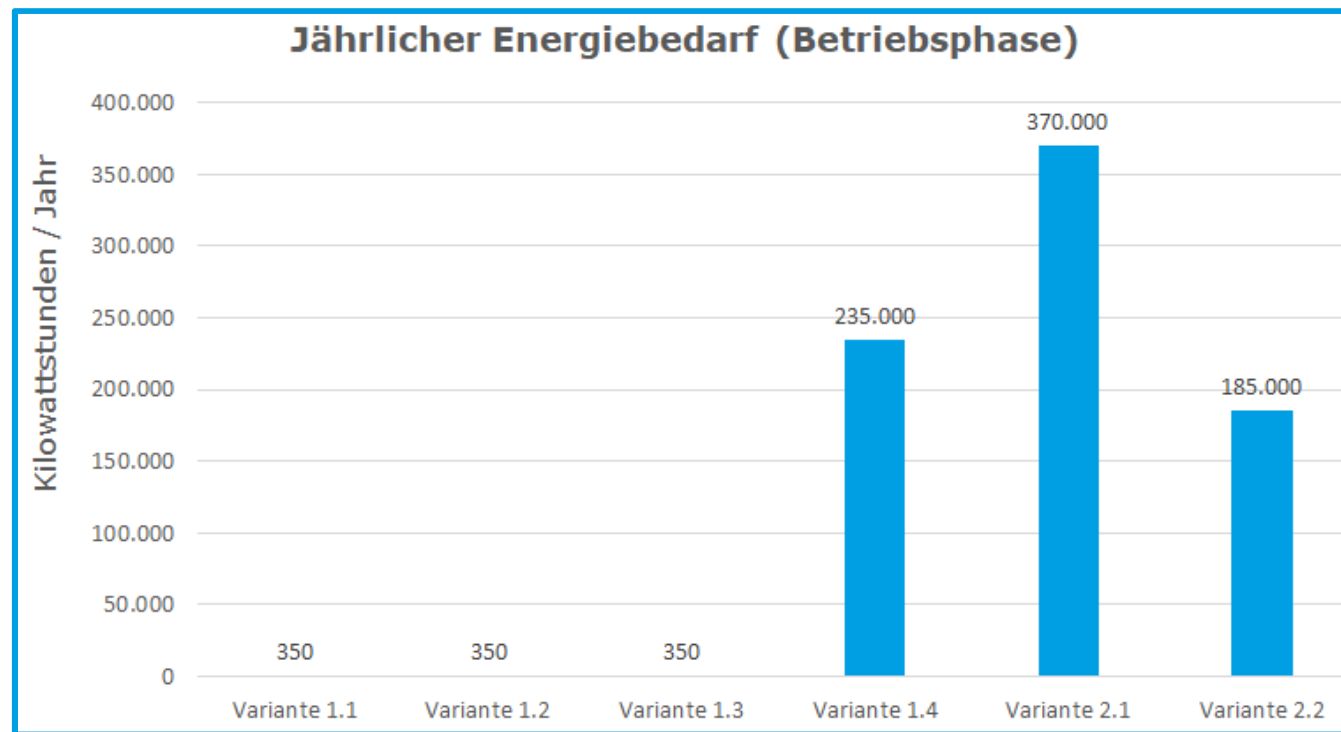
**Düsseldorf Nähe trifft Freiheit**

## Was haben wir heute vor?

<b>Uhrzeit</b>	<b>Programmpunkt</b>
17:00 Uhr	Begrüßung
17:10 Uhr	Ergänzung letzter Nachbarschaftstisch
17:15 Uhr	Einführung der Methode
17:30 Uhr	Präsentation der Ergebnisse/Szenarien
18:15 Uhr	Szenarien-Werkstatt
18:45 Uhr	Empfehlung
19:45 Uhr	Ausblick und Verabschiedung
20:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

## Nachtrag 3. Sitzung

Wie wird der jährliche Energiebedarf ermittelt?



### Gesamtsicherheitskonzept für Tunnelbauwerke mit

entsprechender Betriebstechnik, u.a. Tunnelbeleuchtung, Lüftungsanlagen, verkehrstechnische Ausstattung (auch im Rampenbereich), Leiteinrichtungen, Notrufstationen, Videoüberwachung, Tunnelfunk, Lautsprecheranlagen, Brandmeldeanlagen, Löschwasserversorgung

# Einführung der Methode



Begrüßung

# Lars-Christian Weiser

**Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau**



Landeshauptstadt Düsseldorf  
Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

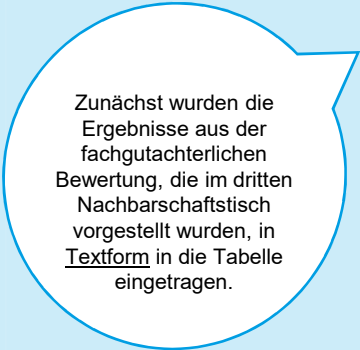
**Düsseldorf Nähe trifft Freiheit**

## Wie lassen sich die Kriterien untereinander vergleichen?

		Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 2.1	Variante 2.2
Hauptkriterium	Unterkriterium	Brücke (1:1)	Brücke mit Damm	Hohe Brücke	Brücke mit Einhausung	Langer Tunnel	Kurzer Tunnel
<b>1. Städtebauliche Qualität</b>							
	Integrationsmöglichkeiten in bestehende städtebauliche Strukturen und Räume	★★	★	★★	★★	★★★★	★★★★
	Zukunftschance für Heerdt infolge städtebaulicher und freiraumtechnischer Entwicklungspotenziale	★★	★	★★★	★★	★★★★★	★★★★
<b>2. Umwelt (Schutzgüter gem UVPG)</b>							
	Menschen bzw. menschliche Gesundheit	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★★	★★
	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★	★★★
	Boden und Fläche	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★	★★
	Wasser	★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★
	Klima und Luft	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★	★★★
	Landschaft	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
	kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>3. Treibhausgaspotenzial</b>							
	infolge Bauwerk und Herstellungsprozess	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★	★★
	infolge bauzeitlicher Verkehrseinflüsse	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★	★★
	Jährlicher Energiebedarf (Betriebsphase)	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★	★	★★★
<b>4. Kosten</b>							
	Investitionskosten Bauwerk	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★	★★
	Jährliche Unterhaltungs- und Betriebskosten	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★	★	★★★
	Theoretische Nutzungsdauer	★★★	★★	★★★★	★	★★★★	★★★★★
<b>5. Bauzeitliche Auswirkungen</b>							
	Bauzeit	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★	★★
	Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
<b>6. Risiken</b>							
	Dauerhafte verkehrliche Verfügbarkeit	★★★	★★★	★★★	★★	★★	★★
	Eingriff in private Rechte	★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★
	Bautechnische Gegebenheiten	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★
	Rückzahlung von Fördergeldern	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★
	Gemeinsame Realisierung von Umfeldprojekten	★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★★

# Wie lassen sich die Kriterien untereinander vergleichen?

## Bewertungsbeispiel „Bauzeitliche Auswirkungen“

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	Variante 1.1 Brücke 1:1	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
<b>Schätzung Bauzeit</b>		Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 40,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 59,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 97 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 81 Monate
<b>Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit</b>	 <p>Zunächst wurden die Ergebnisse aus der fachgutachterlichen Bewertung, die im dritten Nachbarschaftstisch vorgestellt wurden, in <u>Textform</u> in die Tabelle eingetragen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>

# Wie lassen sich die Kriterien untereinander vergleichen

## Bewertungsbeispiel „Bauzeitliche Auswirkungen“

Anschließend wurden die fachgutachterlichen Ergebnisse in Zahlen übersetzt. Für die Schätzung der Bauzeit wurden Punkte zwischen 0 und 100 berechnet.

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	Variante 1.1 Brücke 1:1	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
<b>Schätzung Bauzeit</b>	100 Punkte kürzeste Bauzeit Interpolation	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 40,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 59,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 97 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 81 Monate
	0 Punkte längste Bauzeit	<b>73</b>	<b>100</b>	<b>73</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>28</b>
<b>Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit</b>	<p>Bauzeit lässt sich <u>quantitativ</u> in Jahren ausdrücken. 100 Punkte wurden für die kürzeste Bauzeit (40,5 Monate) 0 Punkte für die längste Bauzeit (97 Monate) vergeben. Dazwischen wurde interpoliert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>
		<p><b>12 Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau</b></p>	<b>Düsseldorf Nähe trifft Freiheit</b>				

# Wie lassen sich die Kriterien untereinander vergleichen?

## Bewertungsbeispiel „Bauzeitliche Auswirkungen“

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	Variante 1.1 Brücke 1:1	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
<b>Qualitative Ergebnisse</b> wurden mit einer 5-Punkte-Skala in Zahlen übersetzt.	<b>100 Punkte</b> kürzeste Bauzeit Interpolation	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 40,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 59,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 97 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 81 Monate
	<b>0 Punkte</b> längste Bauzeit	<b>73</b>	<b>100</b>	<b>73</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>28</b>
<b>Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit</b>	<b>100 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit uneingeschränkt möglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> </ul>
	<b>75 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit mit wenigen Einschränkungen möglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>
<b>50 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit mit Einschränkungen möglich	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>
<b>25 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit mit hohen Einschränkungen	<b>Düsseldorf Nähe trifft Freiheit</b>						
<b>0 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit nicht möglich							

# Wie lassen sich die Kriterien untereinander vergleichen?

## Bewertungsbeispiel „Bauzeitliche Auswirkungen“

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	Variante 1.1 Brücke 1:1	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
<b>Schätzung Bauzeit</b>	<b>100 Punkte</b> kürzeste Bauzeit	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 40,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 55,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 59,5 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 97 Monate	Geschätzt Bauzeit auf Grundlage eines überschlagsweisen Bauablaufs: 81 Monate
	Interpolation						
	<b>0 Punkte</b> längste Bauzeit	<b>73</b>	<b>100</b>	<b>73</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>28</b>
<b>Leistungsfähigkeit</b>	<b>100 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit uneingeschränkt möglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung von 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung wird und Zuhilfenahme einer Behelfsbrücke nach jetzigem Stand als umsetzbar angesehen.</li> <li>• Zeitlich begrenzte Abweichungen zur Umbindung von Fahrstreifen können ggf. an einem Sperrwochenende erfolgen.</li> </ul>
	<b>75 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit mit Einschränkungen möglich						
	<b>50 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit mit erheblichen Einschränkungen möglich						
	<b>0 Punkte</b> Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit nicht möglich						
	<b>Rangfolge „Bauzeitliche Auswirkungen“</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
<b>14 Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau</b>		<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>
		<b>Düsseldorf Nähe trifft Freiheit</b>					

Um die Bewertung zu vereinfachen und in Relation zueinander zu stellen, wurde abschließend eine Rangfolge der Varianten angefertigt.

## Wie lassen sich die Kriterien untereinander vergleichen?

	Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
1. Städtebauliche Qualität	4	6	3	4	1	2
2. Umwelt	1	1	1	1	5	6
3. Treibhausgaspotenzial	2	1	3	4	6	5
4. Kosten	2	1	3	6	5	4
5. Bauzeitliche Auswirkungen	2	1	2	4	6	5
6. Risiken	1	1	1	4	6	5

# Wie lassen sich unterschiedliche Szenarien abbilden?

	Szenario 1
<b>1. Städtebauliche Qualität</b>	<b>1,0</b>
Integrationsmöglichkeiten in bestehende städtebauliche Strukturen und Räume	1,0
Zukunftschance für Heerdt infolge städtebaulicher und freiraumtechnischer Entwicklungspotenziale	1,0
<b>2. Umwelt (Schutzgüter gem UVPG)</b>	<b>1,0</b>
Menschen bzw. menschliche Gesundheit	1,0
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1,0
Boden und Fläche	1,0
Wasser	1,0
Klima und Luft	1,0
Landschaft	1,0
kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1,0
<b>3. Treibhausgaspotenzial</b>	<b>1,0</b>
infolge Bauwerk und Herstellungsprozess	1,0
infolge bauzeitlicher Verkehrseinflüsse	1,0
Jährlicher Energiebedarf (Betriebsphase)	1,0
<b>4. Kosten</b>	<b>1,0</b>
Investitionskosten Bauwerk	1,0
Jährliche Unterhaltungs- und Betriebskosten	1,0
Theoretische Nutzungsdauer	1,0
<b>5. Bauzeitliche Auswirkungen</b>	<b>1,0</b>
Bauzeit	1,0
Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit	1,0
<b>6. Risiken</b>	<b>1,0</b>
Dauerhafte verkehrliche Verfügbarkeit	1,0
Eingriff in private Rechte	1,0
Bautechnische Gegebenheiten	1,0
Rückzahlung von Fördergeldern	1,0
Gemeinsame Realisierung von Umfeldprojekten	1,0

Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
2	1	3	4	6	5

## Szenario 1 – StartszENARIO

- Alle Kriterien wurden gleich gewichtet (1,0).
- Alle Unterkriterien wurden gleich gewichtet (1,0)
- Am besten schneidet die Variante 1.2 „Brücke mit Damm“ ab.
- Am schlechtesten schneidet Variante 2.1 „Langer Tunnel“ ab.
- Eine fachlich begründete Variante wird seitens der Verwaltung bevorzugt!



# Wie lassen sich unterschiedliche Szenarien abbilden?

	Szenario 1	Szenario 2
<b>1. Städtebauliche Qualität</b>	<b>1,0</b>	<b>30,0</b>
Integrationsmöglichkeiten in bestehende städtebauliche Strukturen und Räume	1,0	1,0
Zukunftschance für Heerdt infolge städtebaulicher und freiraumtechnischer Entwicklungspotenziale	1,0	1,0
<b>2. Umwelt (Schutzgüter gem UVPG)</b>	<b>1,0</b>	<b>15,0</b>
Menschen bzw. menschliche Gesundheit	1,0	1,0
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1,0	1,0
Boden und Fläche	1,0	1,0
Wasser	1,0	1,0
Klima und Luft	1,0	1,0
Landschaft	1,0	1,0
kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1,0	1,0
<b>3. Treibhausgaspotenzial</b>	<b>1,0</b>	<b>15,0</b>
infolge Bauwerk und Herstellungsprozess	1,0	1,0
infolge bauzeitlicher Verkehrseinflüsse	1,0	1,0
Jährlicher Energiebedarf (Betriebsphase)	1,0	1,0
<b>4. Kosten</b>	<b>1,0</b>	<b>20,0</b>
Investitionskosten Bauwerk	1,0	1,0
Jährliche Unterhaltungs- und Betriebskosten	1,0	1,0
Theoretische Nutzungsdauer	1,0	1,0
<b>5. Bauzeitliche Auswirkungen</b>	<b>1,0</b>	<b>15,0</b>
Bauzeit	1,0	1,0
Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit	1,0	1,0
<b>6. Risiken</b>	<b>1,0</b>	<b>5,0</b>
Dauerhafte verkehrliche Verfügbarkeit	1,0	1,0
Eingriff in private Rechte	1,0	1,0
Bautechnische Gegebenheiten	1,0	1,0
Rückzahlung von Fördergeldern	1,0	1,0
Gemeinsame Realisierung von Umfeldprojekten	1,0	1,0

	Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
1)						
2)	2	1	3	4	6	5
	1	3	2	4	6	5

## Szenario 2 – Möglicher Abwägungsvorschlag

- Die Belange der Stadt Düsseldorf müssen mit berücksichtigt werden, dazu gehören neben dem Haushalt auch Klimaverträglichkeit und städtebauliche Qualität.
- Deswegen wurden...
  - Städtebauliche Qualität mit dem Faktor 30 gewichtet/multipliziert,
  - Kosten mit dem Faktor 20 gewichtet,
  - Umwelt, Treibhausgaspotenzial, Bauzeitliche Auswirkungen mit dem Faktor 15 gewichtet,
  - Risiken mit dem Faktor 5 gewichtet.
- Variante 1.1 „Brücke 1:1“ schneidet so am besten ab, weil sie Stadtentwicklung stärker berücksichtigt als Variante 1.2. „Brücke mit Damm“
- Variante 2.1 schneidet am schlechtesten ab, trotz hoher Gewichtung von städtebaulicher Qualität
- Keine Änderung bei Tunnelvarianten

# Präsentation der Ergebnisse/Szenarien

## Welche möglichen Szenarien gibt es noch?

**Szenario** = Gesamtheit der Bewertung mit Gewichtung der einzelnen Kriterien

- Szenario 1 = Startscenario
  - Szenario 2 = Möglicher Abwägungsvorschlag
- 
- Szenario 3 = Möglicher Abwägungsvorschlag ohne Kostenbetrachtung
  - Szenario 4 = Stadtentwicklung als Priorität
  - Szenario 5 = Stadtentwicklung und Lärmschutz als Priorität
  - Szenario 6 = Fokus auf Umweltverträglichkeit
  - Szenario 7 = Fokus auf Kosten und Bauzeit (Optimierte Umsetzung)

## Welche möglichen Szenarien gibt es noch?

	Szenario 3
1. Städtebauliche Qualität	30,0
2. Umwelt	15,0
3. Treibhausgaspotenzial	15,0
4. Kosten	0,0
5. Bauzeitliche Auswirkungen	15,0
6. Risiken	5,0

### Szenario 3 – Möglicher Abwägungsvorschlag ohne Kostenbetrachtung

- Es wurde angenommen, dass die Kosten keine Rolle spielen.
- Kosten wurden mit dem Faktor 0 bewertet.
- Die anderen Kriterien wurden wie in Szenario 2 bewertet.
- Am besten schneidet Variante 1.3 „Hohe Brücke“ ab.
- Am schlechtesten schneiden die Tunnelvarianten 2.1 und 2.2 ab, obwohl diese von der Null-Setzung der Kosten am meisten profitieren.
- Das Szenario ist **nicht realistisch**, zeigt aber, dass weitere Kriterien als nur die Kosten für eine Brücke als Ersatzneubau sprechen.

Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
2	3	1	4	5	6

# Welche möglichen Szenarien gibt es noch?

	Szenario 4a	Szenario 4b
1. Städtebauliche Qualität	63,0	64,0
2. Umwelt	8,0	7,75
3. Treibhausgaspotenzial	8,0	7,75
4. Kosten	8,0	7,75
5. Bauzeitliche Auswirkungen	8,0	7,75
6. Risiken	5,0	5,0

**Szenario 4a/b – Städtebauliche Qualität als Priorität**

- Städtebauliche Qualität muss mehr als 8 Mal höher bewertet werden, als alle anderen Kriterien, damit die Variante 2.1 „Langer Tunnel“ am besten abschneidet.
- Variante 1.3 „Hohe Brücke“ schneidet ähnlich gut ab wie Variante 2.1 „langer Tunnel“.
- Das Szenario ist **nicht realistisch**. Im Abwägungsprozess darf kein Kriterium auf Kosten anderer Kriterien derart übermäßig gewichtet werden.

	Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
4a)						
4b)	4	6	1	5	2	3
	4	6	2	5	1	3

# Welche möglichen Szenarien gibt es noch?

	Szenario 5a	Szenario 5b
<b>1. Städtebauliche Qualität</b>	<b>34,0</b>	<b>35,0</b>
Integrationsmöglichkeiten in bestehende städtebauliche Strukturen und Räume	1,0	1,0
Zukunftschance für Heerdt infolge städtebaulicher und freiraumtechnischer Entwicklungspotenziale	1,0	1,0
<b>2. Umwelt (Schutzgüter gem UVPG)</b>	<b>34,00</b>	<b>35,00</b>
Menschen bzw. menschliche Gesundheit	18,0	18,0
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1,0	1,0
Boden und Fläche	1,0	1,0
Wasser	1,0	1,0
Klima und Luft	1,0	1,0
Landschaft	1,0	1,0
kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1,0	1,0
<b>3. Treibhausgaspotenzial</b>	<b>9,00</b>	<b>8,33</b>
infolge Bauwerk und Herstellungsprozess	1,0	1,0
infolge bauzeitlicher Verkehrseinflüsse	1,0	1,0
Jährlicher Energiebedarf (Betriebsphase)	1,0	1,0
<b>4. Kosten</b>	<b>9,00</b>	<b>8,33</b>
Investitionskosten Bauwerk	1,0	1,0
Jährliche Unterhaltungs- und Betriebskosten	1,0	1,0
Theoretische Nutzungsdauer	1,0	1,0
<b>5. Bauzeitliche Auswirkungen</b>	<b>9,00</b>	<b>8,33</b>
Bauzeit	1,0	1,0
Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit	1,0	1,0
<b>6. Risiken</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>
Dauerhafte verkehrliche Verfügbarkeit	1,0	1,0
Eingriff in private Rechte	1,0	1,0
Bautechnische Gegebenheiten	1,0	1,0
Rückzahlung von Fördergeldern	1,0	1,0
Gemeinsame Realisierung von Umfeldprojekten	1,0	1,0

## Szenario 5a/b – Stadtentwicklung und Lärmschutz als Priorität

- Ab einem Faktor von 35 für Umwelt und Städtebauliche Qualität schneidet die Variante 2.1 „Langer Tunnel“ am besten ab,
  - wenn das Unterkriterium Lärmschutz 3x soviel Gewicht wie die anderen Umwelt-Schutzgüter zusammen bekommt und
  - die Kriterien Treibhausgaspotenzial, Kosten und Bauzeitliche Auswirkungen auf den Faktor 8,33 reduziert werden.
- Variante 3.1. „Hohe Brücke“ schneidet ähnlich gut ab wie Variante 2.1 langer Tunnel.
- Das Szenario ist **nicht realistisch**. Im Abwägungsprozess darf kein Kriterium auf Kosten anderer Kriterien derart übermäßig gewichtet werden.

	Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
5a)						
5b)	3	4	1	5	2	6
	3	4	2	5	1	6

## Welche möglichen Szenarien gibt es noch?

	Szenario 6
1. Städtebauliche Qualität	20,0
2. Umwelt	25,0
3. Treibhausgaspotenzial	25,0
4. Kosten	12,5
5. Bauzeitliche Auswirkungen	12,5
6. Risiken	5,0

### Szenario 6 – Fokus auf Umweltverträglichkeit

- Umwelt und Treibhausgaspotenzial wurden zusammen mit dem Faktor 50 bewertet, um die Umweltbilanz zu priorisieren.
- Städtebauliche Qualität wurde mit dem Faktor 20 bewertet, um die Klimaanpassung zu berücksichtigen.
- Beide Tunnelvarianten schneiden am schlechtesten ab.
- Am besten schneidet Variante 1.2 „Brücke mit Damm“ ab.

Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
2	1	3	4	6	5

## Welche möglichen Szenarien gibt es noch?

	Szenario 7
1. Städtebauliche Qualität	12,5
2. Umwelt	12,5
3. Treibhausgaspotenzial	12,5
4. Kosten	28,75
5. Bauzeitliche Auswirkungen	28,75
6. Risiken	5,0

### Szenario 7 – Fokus auf Kosten und Bauzeit

- Es wurde eine optimierte Umsetzung angenommen.
- Die Kosten und Bauzeitlichen Auswirkungen wurden mit dem Faktor 28,75 bewertet.
- Städtebauliche Qualität, Umwelt und Treibhausgaspotenzial wurden mit dem Faktor 12,5 bewertet.
- Risiken wurden mit dem Faktor 5 bewertet.
- Die Variante 1.2 „Brücke mit Damm“ schneidet am besten ab.
- Beide Tunnelvarianten schneiden am schlechtesten ab.
- Das Szenario nimmt die Notwendigkeit einer sehr schnellen Umsetzung bei knappen Haushaltsmitteln der Landeshauptstadt Düsseldorf an.

Variante 1.1 Brücke (1:1)	Variante 1.2 Brücke mit Damm	Variante 1.3 Hohe Brücke	Variante 1.4 Brücke mit Einhausung	Variante 2.1 Langer Tunnel	Variante 2.2 Kurzer Tunnel
2	1	3	4	6	5



# Szenarien-Werkstatt

## Welche weiteren Alternativszenarien gibt es?

	Szenario 8	Szenario 9	Szenario 10
<b>Unterkriterium</b>			
<b>Hauptkriterium</b>			
<b>1. Städtebauliche Qualität</b>			
Integrationsmöglichkeiten in bestehende städtebauliche Strukturen und Räume			
Zukunftschance für Heerdt infolge städtebaulicher und freiraumtechnischer Entwicklungspotenziale			
<b>2. Umwelt (Schutzgüter gem UVPG)</b>			
Menschen bzw. menschliche Gesundheit			
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt			
Boden und Fläche			
Wasser			
Klima und Luft			
Landschaft			
kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter			
<b>3. Treibhausgaspotenzial</b>			
infolge Bauwerk und Herstellungsprozess			
infolge bauzeitlicher Verkehrseinflüsse			
Jährlicher Energiebedarf (Betriebsphase)			
<b>4. Kosten</b>			
Investitionskosten Bauwerk			
Jährliche Unterhaltungs- und Betriebskosten			
Theoretische Nutzungsdauer			
<b>5. Bauzeitliche Auswirkungen</b>			
Bauzeit			
Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit			
<b>6. Risiken</b>			
Dauerhafte verkehrliche Verfügbarkeit			
Eingriff in private Rechte			
Bautechnische Gegebenheiten			
Rückzahlung von Fördergeldern			
Gemeinsame Realisierung von Umfeldprojekten			

- Sammeln weiterer Wunschscenarien (Gewichtungen), die gemeinsam durchgespielt werden
- Anhand der Excel-Tabelle werden weitere Szenarien für alle sichtbar durchgespielt

## Abfrage Stimmungslage

Wenn Sie die Arbeit im Nachbarschaftstisch reflektieren, welche Variante würden Sie als Vorzugsvariante vorschlagen?

Erste Präferenz – zwei Klebepunkte (**rot**)

Zweite Präferenz – ein Klebepunkt (**blau**)

# Empfehlung

# Gemeinsame Empfehlung für eine Variante

Hochstraße  
Benediktusstraße  
4. Nachbarschafts-  
tisch  
19. September 2022

Alle 6 möglichen Varianten

Variante 1.1  
Brücke (1:1)

Variante 1.2  
Brücke mit Damm

Variante 1.3  
Hohe Brücke

Variante 1.4  
Brücke mit  
Einhausung

Variante 2.1  
Langer Tunnel

Variante 2.2  
Kurzer Tunnel

Nach der Bewertung  
bereits ausgeschlossen

Bepunktung/Priorisierung

2x 1x

Prio 1  
Prio 2

Präferierte Varianten

persönliche Bedeutung  
Bedingungen

1 2 3

Empfehlungen

Wir empfehlen, dass

Unsere Empfehlung lautet

Unter Berücksichtigung  
der Fakten schlagen wir  
vor, dass

Auf Grundlage unserer  
Überlegungen  
empfehlen wir, dass

Es ist unsere  
Überzeugung, dass

Landeshauptstadt  
Düsseldorf  
Amt für Brücken-,  
Tunnel- und  
Stadtbahnbau

- Die Diskussion wird in einem **Live-Muralboard** dokumentiert und dient als Grundlage für die Empfehlungen.
- Am Ende sollen möglichst **konkrete Empfehlungen im Plenum** formuliert werden.
- Diese dienen dem Redaktionsteam als **Vorlage für den Bericht**.
- Das Redaktionsteam hat das **Mandat**, die Empfehlungen auszuformulieren, aber nicht, sie zu ändern.

# Ausblick

# Was haben wir gemeinsam vor?



# Abschlussbericht

## Gliederungsvorschlag

### **1. Einleitung**

Warum braucht es einen Ersatzneubau?

### **2. Hintergrund zu den Nachbarschaftstischen**

Ziele der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vereinbarungen der Zusammenarbeit

Wer hat teilgenommen?

Wie viele Nachbarschaftstische gab es?

### **3. Vorgehen**

Themen - Ortsbegehung und Themenstationen

Kriterien - Kriterienkatalog und Diskussion

Varianten – Diskussion und Visualisierungen

Bewertung – Zusammenfassung Bewertungsinhalte

Szenarien – Methode und Ergebnisse

### **4. Empfehlung**

Formulierung Empfehlungen

Erläuterung und inhaltliche Einordnung

### **5. Wie geht es weiter?**

Ausblick Politikworkshop

Ausblick Beschlussvorlage



# Abschlussbericht

## Vorgehen Redaktionsteam



### Redaktionsteam:

- 2-3 Teilnehmende Nachbarschaftstisch – Formulierung Empfehlung, Austausch weitere Inhalte
- ifok zur Prozesssteuerung
- Expertenteam – fachliche Kapitel 1-3

# Politikworkshop und Abschlussveranstaltung

## Politikworkshop Q4 ´ 23

- Politik (vor)informieren
  - Darstellung des Verfahrens
  - Präsentation der Ergebnisse
  - Erfahrungsberichte Teilnehmende
- 
- Workshop mit Präsentation
  - Wochentags, 17-20 Uhr
  - Rheinblick-Location

## Abschlussveranstaltung Q4 ´ 23 / Q1 ´ 24

- Öffentlichkeit informieren
  - Darstellung des Verfahrens
  - Präsentation der Ergebnisse
  - Erfahrungsberichte Teilnehmende
- 
- Infomarkt mit Themenständen
  - Wochentags, 17-20 Uhr
  - Rheinblick-Location

# Feedback

## Ihre Rückmeldung ist uns wichtig!



Scannen Sie den QR-Code, um abzustimmen, oder wechseln Sie zu  
<https://forms.office.com/e/n1dYV1JXkZ>

- Was hat Ihnen am Verfahren der Nachbarschaftstische gefallen?
- Was waren mögliche „Augenöffner“?
- Womit hatten Sie womöglich „Bauchschmerzen“?
- Was können wir das nächste Mal besser machen?
- Was sollten wir auf jeden Fall im nächsten Verfahren wiederholen?

## **Verabschiedung**

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme und Ihr Engagement!**