

Infomesse zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke am 17. Juni 2023 - Fragen und Anregungen aus dem Publikum

<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
1	Allgemeine Frage	Wie lange halten die Tragkabel im Allgemeinen?	Die Tragkabel sind sehr empfindlich gegenüber Korrosion. Bei entsprechender Wartung sollten die Tragkabel die eigentliche Lebensdauer der Brücke von ca. 100 Jahren erreichen. Für die Tragkabel der Theodor-Heuss-Brücke wurde kein Austausch-szenario berücksichtigt. Ebenso wurden keine verzinkten Tragkabel eingebaut.
2	Verkehrskonzept	LKWs können über die neue U81-Überquerung geleitet werden.	Die neue U81-Trasse wird ausschließlich als ÖPNV-Trasse mit Geh- und Radwegen konzipiert. Dies ist auch Gegenstand aller bisherigen politischen Beschlüsse zur neuen U81-Trasse (2. Bauabschnitt). Siehe Ratsbeschluss vom 16.12.2021 (Vorlage Nr. OVA/116/2021) und OVA-Beratung vom 26.10.2016 (Vorlage Nr. 66/58/2016).
3	Verkehrskonzept	A44 wird nicht ausreichend genutzt.	Für die Autobahn A44 wurden für das Jahr 2010 75.000 Kfz/d prognostiziert [Quelle: Die Flughafenbrücke am 6. April 2002; Landschaftsverband Rheinland 2002]. Aktuell (2018) nutzen 92.400 Fahrzeuge die Flughafenbrücke. Das Verkehrsmodell zeigt, dass die meisten Fahrzeuge, die die Theodor-Heuss-Brücke befahren, diese nutzen, weil sie die schnellste Verbindung für sie darstellt. Diese Fahrten beginnen bzw. enden in Neuss oder im Düsseldorfer Kernstadtbereich und eine Verlagerung über die A44 würde große Umwege und somit gesamtstädtisch gesehen eine größere Verkehrsbelastung sowie höhere Schadstoffemissionen bedeuten.



Nr	Thema	Frage / Anregung	Antwort
4	Verkehrskonzept	Keine LKWs auf der Theodor-Heuss-Brücke, egal ob über- oder unterirdisch. Kann sofort getestet werden. Ablastung ab sofort als Testprojekt.	Eine Sperrung der Trasse der heutigen Theodor-Heuss-Brücke mit dem sogenannten Lkw-Verbot, Zeichen 253 StVO würde bedeuten, dass die Trasse für Kfz mit mehr als 3,5 t zulässige Gesamtmasse nicht mehr genutzt werden kann und wird daher aus gesamtverkehrlicher Sicht bis auf Weiteres nicht in Erwägung gezogen. Dabei sind die Belange der innerstädtischen und regionalen Wirtschaft (z.B. innerstädtische und regionale An- und Ablieferung von Waren) maßgebend. Es gilt, eine gesamtstädtische Perspektive einzunehmen. Somit bestünde nur noch die Möglichkeit, die Trasse, wie zurzeit gegeben, mit Zeichen 262 StVO für LKW über 30 Tonnen grundsätzlich zu sperren, so dass eine Nutzung für ÖPNV-Busse und Feuerwehr noch gewährleistet ist. Die Bestandsbrücke kann ohnehin nicht mehr für eine Verkehrsbelastung > 30 Tonnen ertüchtigt werden. Und für alle Neubauvarianten spielt der Unterschied > oder < 30 Tonnen keine Rolle, da alle Verkehrsneubauten in der Trasse der THB (Brücken und Tunnel) richtlinienkonform (Eurocode 2) für das Lastmodell LM1 (Fahrzeuge mit mind. 44 Tonnen) auszulegen sind.
5	Verkehrskonzept	Wo fahren 3000 LKW jeden Tag hin über die Brücke? Müssen die durch die Stadt?	Es ist zu beachten, dass es sich bei den 3.000 LKW weniger um reine Durchgangsfahrten, sondern vielmehr um innerstädtische und regionale Lieferfahrten der städtischen und regionalen Wirtschaft handelt. Das Verkehrsmodell zeigt, dass die meisten der 3.000 Lkw entweder aus Neuss oder dem Düsseldorfer Zentrum kommen oder dort hinfahren. Bei lediglich etwa 10% der Fahrten handelt es sich um Durchgangsverkehr.



<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
6	Allgemeine Frage	Frage: Klimawandel => Rhein trocknet immer mehr aus => Schifffahrt braucht mehr Platz => sind die Sockel denn nicht im Weg? Sollte man deswegen ganz neu eine leichtere Brücke planen?	Die Platzierung des linksrheinischen Strompfeilers erfolgte in den 1950er Jahren in enger Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und berücksichtigte die unterschiedlichen Wasserstände innerhalb der Fahrrinne. Bei der Neuplanung erfolgt eine erneute Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Ob die damals getroffenen Rahmenbedingungen für einen Neubau weiterhin gelten, ist ggf. mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung abzustimmen.
7	Statement	Brücke lieber für leichtere Fahrzeuge z.B. Fahrräder => weniger Verkehr	
8	Statement	Bitte den Menschen den Blick auf den Rhein lassen.	
9	Statement	Tunnel	
10	Verkehrskonzept	Eine Autospur reicht doch. Daher eine Autospur für Radfahrer umbauen.	Eine Autospur je Richtung reicht nicht aus, da zukünftig 70.000 Fahrzeuge erwartet werden. Die prognostizierten 70.000 Fahrzeuge berücksichtigen bereits eine Änderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Kfz-, mehr ÖPNV- und Radnutzung). Doch auch für den Kfz-Verkehr muss es noch leistungsfähige Kfz-Hauptachsen geben, die die Erreichbarkeit relevanter Ziele und zuverlässige Reisezeiten gewährleisten. Die THB-Trasse wird auch zukünftig als Teil einer solchen Hauptachse gesehen. Eine Spurreduzierung/Engstelle an der Theodor-Heuss-Brücke würde innerstädtisch zu deutlich längeren Fahrwegen und zu Verlagerungen führen, die von den anderen Brücken und Straßenzügen nicht aufgefangen werden könnten und wofür diese Brücken nicht ausgelegt sind.



Nr	Thema	Frage / Anregung	Antwort
11	Verkehrskonzept	THB ist Stadtkern, keine Hauptverkehrsader in der Zukunft	Mit der derzeitigen und zukünftig erwarteten Verkehrsbelastung ist und bleibt die Trasse der heutigen Theodor-Heuss-Brücke eine Hauptverkehrsader. Die THB-Trasse wird auch zukünftig eine wichtige Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben. Sie ist Teil des heutigen und des zukünftigen, im Rahmen des Mobilitätsplan D neu geordneten Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes, welches die Erreichbarkeit relevanter Ziele und zuverlässige Reisezeiten für den Kfz-Verkehr und eine Entlastung des Nebennetzes gewährleisten soll.
12	Verkehrskonzept	THB durch die Brücke der U81 entlasten. Diese kann auch an den Seestern angeschlossen werden.	Der 2. Bauabschnitt der U81 ist im Zusammenhang mit der U81 insgesamt zu sehen – einer Stadtbahnstrecke von Ratingen bis Neuss, mit einem Abzweig nach Krefeld. Der 1. Bauabschnitt ist bereits im Bau und der 2. Bauabschnitt in Planung. Die U81 verfolgt vor allem das Ziel, die linksrheinischen Gebiete ohne einen Umweg über den Hauptbahnhof direkt an den Düsseldorfer Norden und den ICE-Bahnhof Düsseldorf-Flughafen anzubinden. Sie erschließt dabei die wichtigen Standorte Messe/CCD, Arena, Airport City und Flughafen. Es ergeben sich hier große Fahrgastpotenziale durch eine schnelle und komfortable ÖPNV-Anbindung. Der Straßenzug der B7 mit der Hochstraße Benediktusstraße und der Theodor-Heuss-Brücke hat eine ganz andere Bedeutung. Er stellt die Ost-West-Verbindung der A52 aus/in Richtung Mönchengladbach bzw. Essen dar und ist mit seiner Verkehrsbelastung von weit über 70.000 Kfz./Tag für die Landeshauptstadt existenziell. Insbesondere sind der Güterverkehr sowie Ein- und Auspendler auf diese Achse angewiesen. Viele Menschen aus dem ländlichen Umland, haben – mangels Angebot – keine (attraktive) Alternative. Es geht insofern nicht darum, zwei Verkehrswege zusammenzulegen. Vielmehr haben beide Ihre spezifische Funktion im jeweiligen Verkehrsnetz.



<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
13	Statement	Brücke nur für Fußgänger und Rad finde ich super.	
14	Allgemeine Frage	City-Maut prüfen, ähnlich Paris, London etc.	Das kann unabhängig vom Ersatzneubau betrachtet werden. Zur Zeit fehlt in Deutschland die gesetzliche Grundlage für die Städte, um eine City-Maut erheben zu können.
15	Statement	Den Weitblick für dies Aufgabe, Auswirkung und mögliche Veränderung berücksichtigen	
16	Verkehrskonzept	Es geht nicht nur um eine neue Brücke! Eine Wende in der Stadt, die innovativ und zukunftsorientiert gedacht werden muss.	Die für die THB-Trasse prognostizierten 70.000 Fahrzeuge berücksichtigen bereits eine Änderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Kfz-, mehr ÖPNV- und Radnutzung). Dennoch wird die THB-Trasse auch zukünftig eine wichtige Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben. Sie ist Teil des heutigen und des zukünftigen, im Rahmen des Mobilitätsplan D neu zu ordnenden Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes, welches die Erreichbarkeit relevanter Ziele und zuverlässige Reisezeiten für den Kfz-Verkehr und eine Entlastung des Nebennetzes gewährleisten soll.
17	Allgemeine Frage	Wird mein Haus überbaut?	Das ist bei den vorgestellten denkbaren Varianten auszuschließen.
18	Statement	Erhalt aus umwelttechnischer Sicht zu unterstützen.	



Nr	Thema	Frage / Anregung	Antwort
19	Verkehrskonzept	Wieso eine weitere ÖPNV-Trasse in der Nähe der U81 bauen?	<p>Die Theodor-Heuss-Brücke ist bereits heute mit 26 Busfahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit und über 6.500 beförderten Fahrgästen pro Tag (Zählungen von 2018 und 2019) eine der am stärksten nachgefragtesten Busachsen in Düsseldorf. Vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖPNV wird diese Verbindung in Zukunft weiter an Bedeutung zunehmen. Auch aus diesem Grund wurde im Zuge der Erarbeitung des Zielkonzepts Stadtbahn/Straßenbahn mit der so genannten Nordtangente eine neue Stadtbahnverbindung über die Trasse der Theodor-Heuss-Brücke untersucht. Aus Sicht der Verwaltung hat die Verbindung das Potenzial, in angemessenem Umfang neue Fahrgastpotenziale abzuschöpfen, zusätzliche, nachfragegerechte Kapazitäten im ÖPNV zu schaffen und auf diese Weise die Mobilitätswende nachhaltig zu ermöglichen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der Tatsache, dass die Lebensdauer einer neuen Brücke etwa 70-100 Jahre beträgt, sollte bei der Neuplanung die Möglichkeit einer Stadtbahntrasse mitgedacht werden.</p>
20	Verkehrskonzept	Brauchen wir eine verbreiterte Trasse?	Ja, da hier auch die Mobilität der Zukunft mitgedacht wird, z.B. ausreichend breite, attraktive Rad- und Gehwege, evtl. ÖPNV-Trasse.
21	Statement	Tunnel verbessert Nutzbarkeit der Vorland-Bereiche => bürgerfreundlichere Flächen	
22	zusätzliche Variante	Schwerverkehr Tunnel einspurig und Bestandsbrücke	Der Vorschlag wird aufgenommen und als zusätzliche Variante geprüft.



Infomesse zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke am 17. Juni 2023 - Fragen und Anregungen aus dem Publikum

<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
23	Verkehrskonzept	Die Bestandsbrücke soll bzw. muss sofort für LKW über 7,5 Tonnen gesperrt werden.	Das Verkehrsmodell zeigt, dass die meisten Fahrzeuge, die die Theodor-Heuss-Brücke befahren, diese nutzen, weil sie die schnellste Verbindung für sie darstellt. Diese Fahrten beginnen bzw. enden in Neuss oder im Düsseldorfer Kernstadtbereich. Eine weitere Tonnage-Beschränkung und damit eine Verlagerung über die A44 würde große Umwege und somit gesamtstädtisch gesehen eine größere Verkehrsbelastung sowie höhere Schadstoffemissionen bedeuten und ist daher nicht gewollt. Siehe auch Antwort zu Frage 4.
24	zusätzliche Variante	Schwebende Brücke	Eine "schwebende" sprich: schwimmende Brücke verändert je nach Wasserstand die Höhenlage. Die derzeitige Spannweite über dem Rhein (als Bundeswasserstraße) von 260 m lässt sich als "Schwimmende Brücke" nicht realisieren.
25	Statement	Tunnel bietet mehr Lebensqualität	
26	Verkehrskonzept	Mir wäre es wichtig, wenn es möglich ist, statt zweier Großbauprojekte U81 und THB, die Bedarfe zusammenzuführen. So wird wertvoller Raum in der Natur erhalten und Ressourcen werden gespart.	Eine Zusammenführung wurde bereits beim Projekt U81 diskutiert und verworfen. Siehe auch Antwort auf Frage Nr. 12.
27	Verkehrskonzept	Sperrung für LKW größer 7,5 Tonnen baldmöglichst	Siehe oben - Antwort zu Frage 23.
28	Statement	Erhalt der Brücke, Sperrung für Autoverkehr, Nutzung als High-Lane á la Paris, NYC, Begrünt für Fußgänger, Radfahrer, Tunnel für Autoverkehr	
29	Statement	Maschinelle Bauweise in den Lageplan darstellen.	



<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
30	Allgemeine Frage	Neubau in gleicher Konstruktion => denkmaltechnische denkbar?	Ein 1:1-Bau ist auszuschließen, da sich die Normungen in den letzten 66 Jahren z.T. erheblich verändert haben. Dies wäre auch aus Sicht des Denkmalschutzes auch nicht wünschenswert, da es dann nur eine Kopie des Originals wäre. Es können jedoch die maßgebenden Elemente - solitäre Pylone, harfenförmige Anordnung der Tragkabel, grau-weißer Anstrich - durchaus mitgedacht werden.
31	Allgemeine Frage	BE-Fläche für Bohrmaschine	Im Zuge der weiteren Planungen werden BE-Flächen berücksichtigt.
32	Verkehrskonzept	Ganzheitliche Prozesse der ÖPNV-Entwicklung	Die prognostizierten 70.000 Fahrzeuge berücksichtigen bereits eine starke Änderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Kfz-, mehr ÖPNV- und Radnutzung). So sieht der aktuelle Arbeitsstand des Mobilitätsplans D vor, den MIV-Anteil am Modal Split von 36 Prozent auf 24 Prozent in 2030 zu senken. Für den ÖPNV wird hingegen eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split von 21 Prozent auf 24 Prozent in 2030 und auf 28 Prozent in 2040 vorgesehen. Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels werden im Mobilitätsplan D erarbeitet.
33	Statement	Fußgänger, Radfahrer, Begrünung, Positives Brückendenkmal, ähnliche High-Lane NYC	
34	zusätzliche Variante	Bei den Tunnelvarianten: Seilbahn anstelle neu Fuß-/Radwegebrücke	Bestandteil der Anforderungen ist die Querung des Rheins mit einer Hauptradroute. Eine Seilbahn kann nur als zusätzliches Verkehrsmittel betrachtet werden.
35	zusätzliche Variante	THB oder Ersatzneubau für ÖPNV, Radweg, Fußgänger; Individualverkehr in Tunnel	Die bestehende Theodor-Heuss-Brücke ist für die Überführung von ÖPNV-Trassen statisch und konstruktiv nicht ausgelegt. Bei einem Ersatzneubau als Brücke kann man diese für die Verkehrsarten: ÖPNV, Radweg und Fußgänger auslegen und ggf. den Individualverkehr in einem Tunnel führen.



Infomesse zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke am 17. Juni 2023 - Fragen und Anregungen aus dem Publikum

<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
36	Verkehrskonzept	LKW über die U81 Überquerung leiten, THB entasten	Dies ist nicht möglich, siehe oben - Antworten zu Fragen 2 + 12.
37	Allgemeine Frage	Neue Brücke sollte im gleichen Stil gebaut werden wie die Brückenfamilie	siehe oben (Frage Nr. 30)
38	Verkehrskonzept	Gibt es die Möglichkeit, die Brücke / den Tunnel Richtung Messe zu verschieben?	Mit der derzeitigen und zukünftig erwarteten Verkehrsbelastung ist und bleibt die Trasse der heutigen Theodor-Heuss-Brücke eine Hauptverkehrsader. Eine Verschiebung der MIV-Trasse in Richtung Messe ist nicht sinnvoll, da sie als Bindeglied zwischen A52 und B7 dient. Diese Relation würde dann unterbrochen, wohingegen sie an der Messe nicht die gleiche Funktion hätte. Siehe auch Frage zur U81 (Frage Nr. 12).
39	Verkehrskonzept	Brückenvariante mit nur einer Individualverkehrspur pro Richtung möglich? => Reduzierung des IV	Dies ist nicht möglich - siehe oben - Antwort zu Frage 10.
40	Allgemeine Frage	Was kann der Denkmalschutz noch für die Brücke tun?	Die denkmalschutztechnischen und -rechtlichen Belange der Theodor-Heuss-Brücke werden von der Unteren Denkmalbehörde der Landeshauptstadt Düsseldorf vertreten.
41	Verkehrskonzept	Weitere Option: Neubau in aktueller Geometrie und Reduktion auf 1 Spur des IV (Fuß/Rad/IV/ÖPNV)	Für die Mobilität der Zukunft müssen ausreichend breite Trassen für Geh- und Radweg sowie eine Stadtbahntrasse mitgedacht werden. Zur Reduktion auf 1 MIV-Spur siehe auch Antwort zu Frage 10.
42	Allgemeine Frage	Verkehrliche Analysen nach Ferien vorstellen	Ergebnisse von verkehrlichen Analysen sind in die Beantwortung der Fragen 3, 5, 10 und 11 eingeflossen.
43	Verkehrskonzept	Wieso keine Höchstgrenze für PKW-Anzahl?	Die Theodor-Heuss-Brücke ist derzeit und auch zukünftig als Hauptverkehrsader vorgesehen und notwendig. Es werden hier zukünftig rd. 70.000 Fahrzeuge/Tag erwartet. Die prognostizierten 70.000 Fahrzeuge berücksichtigen bereits eine Änderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Kfz-, mehr ÖPNV- und Radnutzung). Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels werden im Mobilitätsplan D erarbeitet.



Infomesse zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke am 17. Juni 2023 - Fragen und Anregungen aus dem Publikum

<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
44	Verkehrskonzept	Muss der Autobahnverbindungsverkehr (A52) auch in Zukunft über die THB geführt werden?	Nur ein geringer Anteil der Fahrten (<5%) über die Theodor-Heuss-Brücke stellt Durchgangsverkehr zwischen links- und rechtsrheinischen Autobahnen dar. Die meisten Fahrten beginnen bzw. enden in Neuss oder im Düsseldorfer Kernstadtbereich.
45	Allgemeine Frage	Brücke Tausch (Doppelstock): Fuß/Rad/ÖPNV nach oben, IV nach unten. Ist das möglich?	Grundsätzlich denkbar, aber man muss die Gefällesituationen beachten. Die größere Steigung ist dann von den Fuß/Rad/ÖPNV-Verkehren zu bewältigen. Die Anforderungen nach Barrierefreiheit wird nicht erfüllt. Daher halten wir diese Anordnung für nicht zielführend.
46	Verkehrskonzept	Denkauftrag: Den Verkehr der THB über den Neubau der U81-Brücke/Tunnel mitzuführen "Stadtkern entlasten", THB für Rad, Personen, Autos (Tempo 30) zu nutzen, LKW über die U81-Überführung,	Dies ist nicht möglich - Siehe auch oben - Antworten zu Fragen 2 + 12.
47	Allgemeine Frage	Wann wird es Ergebnisse des Mobilitätsplan D geben?	Der Plan befindet sich noch in der verwaltungsinternen Abstimmung und wird im Anschluss in die politischen Gremien eingebracht. Ein genauer Zeitpunkt kann aktuell nicht genannt werden.
48	Allgemeine Frage	Wie und wo beteiligt sich der Bund?	Der Bau, Ausbau und die grundhafte Erneuerung maßgeblicher Bestandteile zur Qualitätsverbesserung von verkehrswichtigen Verbindungen in kommunaler Baulast ist nach erster Einschätzung förderungsfähig. Art und Umfang kann in der jetzigen Phase nicht abschließend bewertet werden. Zu berücksichtigen ist, dass die in Frage kommenden Fördertöpfe unterschiedliche Größen aufweisen und zeitlich begrenzt sind. Wie hoch die tatsächlich Förderung ausfällt, liegt im Ermessen der Zuschussgeber und kann erst abschließend mit den Förderanträgen geklärt werden.
49	Verkehrskonzept	Kein LKW auf der THB, einfach testen jetzt!	Siehe oben - Antworten zu Fragen 4 + 23.



Infomesse zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke am 17. Juni 2023 - Fragen und Anregungen aus dem Publikum

<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Frage / Anregung</b>	<b>Antwort</b>
50	Allgemeine Frage	Abstimmung in Düsseldorf über Varianten ganze Bürgerschaft	Die Variantenfestlegung erfolgt nach vorheriger breit angelegter Bürgerbeteiligung über einen politischen Beschluss durch die demokratisch gewählten Vertreter der Bürgerschaft (Ratsbeschluss).
51	Verkehrskonzept	Alte Verbindung linksrheinisch THB / Kniebrücke wiederherstellen als Tunnel	In Anbetracht der bestehenden Alternativen über die Anschlussstelle Heerdter Lohweg und den Rheinufertunnel sowie der geringen Nachfrage auf dieser Relation, ist eine Tunnellösung zur Wiederherstellung der direkten Fahrbeziehung am Heerdter Dreieck nicht erforderlich und nicht verhältnismäßig.
52	Verkehrskonzept	Warum plant man die Querung U81 nicht direkt mit ein?	Siehe oben - Antworten zu Fragen 2 + 12.
53	Allgemeine Frage	Weitere Beteiligung der Bürger in der konkreten Planung	Die Möglichkeit weiterer Bürgerbeteiligungen ist im Rahmen des Baurechtsverfahrens gegeben. Darüber hinaus wird über den Planungsfortschritt informiert.
54	Allgemeine Frage	Erhalt der Wassersportvereine anstreben.	Zur Zeit spricht nichts dagegen, die Wassersportvereine zu erhalten, jedoch sind bauzeitliche Einschränkungen nicht auszuschließen.
55	Statement	falls es eine Neubrücke gibt unbedingt umbenennen z.B. Johanna-Ey-Brücke	Zur Umbenennung wären politische Beschlüsse erforderlich.
56	Verkehrskonzept	Konzept erforderlich: "Wer soll über die THB fahren"? Keinen Schwerverkehr mehr zulassen (umleiten)	Die Theodor-Heuss-Brücke ist derzeit und auch zukünftig als Hauptverkehrsader vorgesehen. Es werden hier zukünftig rund 70.000 Fahrzeuge/Tag erwartet. Bezüglich Umleitung Schwerverkehr siehe auch Antworten zu Fragen 10 + 16.
57	Allgemeine Frage	Bezug zum Projekt Re-Naturierung der nördlichen Düsselrundung, Neubau oder Sanierung mit einbeziehen	Zurzeit ist keine Schnittstelle zwischen dem Umbau der Düsselrundung und dem Projekt Theodor-Heuss-Brücke erkennbar. Sollten sich im weiteren Planungsverlauf gemeinsame Schnittmengen ergeben, so werde diese berücksichtigt.



Nr	Thema	Frage / Anregung	Antwort
58	Allgemeine Frage	Wenn Strombrücke Bestandteil der Lösung ist, mit überlegen, was in 20-30 Jahren ist wenn Strombrücke endgültig nicht zu retten ist.	Die Erhaltungsfähigkeit der Bestandsbrücke sowie der damit maximal erreichbare Nutzungszeitraum werden derzeit noch geprüft.
59	zusätzliche Variante	Bestandsbrücke für Events (Ausstellung, Läden, Flohmärkte, Musikprogramm...) erhalten nur zugänglich für Fußgänger und schiebende Radler	Die hier genannte Variante entspricht der Variante 2 (Erhalt der Bestandsbrücke und Neubau einer zusätzlichen Brücke für IV und ÖPNV) bzw. 4 (Erhalt der Bestandsbrücke und Neubau einer Tunnelanlage für IV und ÖPNV). Der Erhalt der Bestandsbrücke geht einher mit Wartungs- und Instandhaltungskosten, welche mit zunehmendem Bauwerksalter kostenintensiver werden.
60	Verkehrskonzept	Querschnitt verkleinern durch Verzicht auf Stadtbahn, ÖPNV nur als Bus mit MIV führen. Denn Gesamtkonzept für Stadtbahn fehlt.	<p>Die Theodor-Heuss-Brücke ist bereits heute mit 26 Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit und über 6.500 beförderten Fahrgästen pro Tag (Zählungen von 2018 und 2019) eine der am stärksten nachgefragtesten Busachsen in Düsseldorf. Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖPNV wird diese Verbindung in Zukunft weiter an Bedeutung zunehmen.</p> <p>Auch aus diesem Grund wurde im Zuge der Erarbeitung des Zielkonzepts Stadtbahn/Straßenbahn mit der so genannten Nordtangente eine neue Stadtbahnverbindung über die Theodor-Heuss-Brücke untersucht. Aus Sicht der Verwaltung hat die Verbindung das Potenzial, in angemessenem Umfang neue Fahrgastpotenziale abzuschöpfen, zusätzliche, nachfragegerechte Kapazitäten im ÖPNV zu schaffen und auf diese Weise die Mobilitätswende nachhaltig zu ermöglichen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der Tatsache, dass die Lebensdauer einer neuen Brücke etwa 70-100 Jahre beträgt, muss die Möglichkeit einer Stadtbahntrasse mitgedacht werden.</p>



Nr	Thema	Frage / Anregung	Antwort
61	Statement	Denkmal erhalten, ESG => altes den nachfolgenden Generationen zeigen können und Neues damit zu kombinieren	
62	Verkehrskonzept	Ist eine Begrenzung für den Schwerlastverkehr (bei neuer Brücke) möglich? - längere Lebensdauer, Lebensqualität aller Anwohner	Theoretisch wäre eine Begrenzung für den Schwerlastverkehr denkbar, jedoch spielt dies bei der Bemessung der Brücke wegen des bei Neubauten grundsätzlich anzusetzenden Lastmodells 1 gem. Eurocode 2 (Fahrzeuge mit mind. 44 Tonnen) keine Rolle. Eine durch Tonnagebeschränkung ausgelöste Verlagerung der Verkehre von der Theodor-Heuss-Brücke auf andere Brücken kann aufgrund des auch zukünftig noch zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens nicht aufgefangen werden. Siehe auch Antworten zu Fragen 4 +23.
63	Allgemeine Frage	Neue Brücke muss sich dem Ensemble angleichen	Es ist denkbar, die grundlegenden Elemente - solitäre Pylone, harfenförmige Anordnung der Tragkabel, grau-weißer Anstrich - aufzugreifen. Die Belange der Stadtbildpflege und -gestaltung werden bei der Neuplanung berücksichtigt.

