U81 / 2. Bauabschnitt
Bürgerdialog
Verfahren und Aktueller Stand

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

Birgit Muéll

Projektleitung U81 / 2. Bauabschnitt

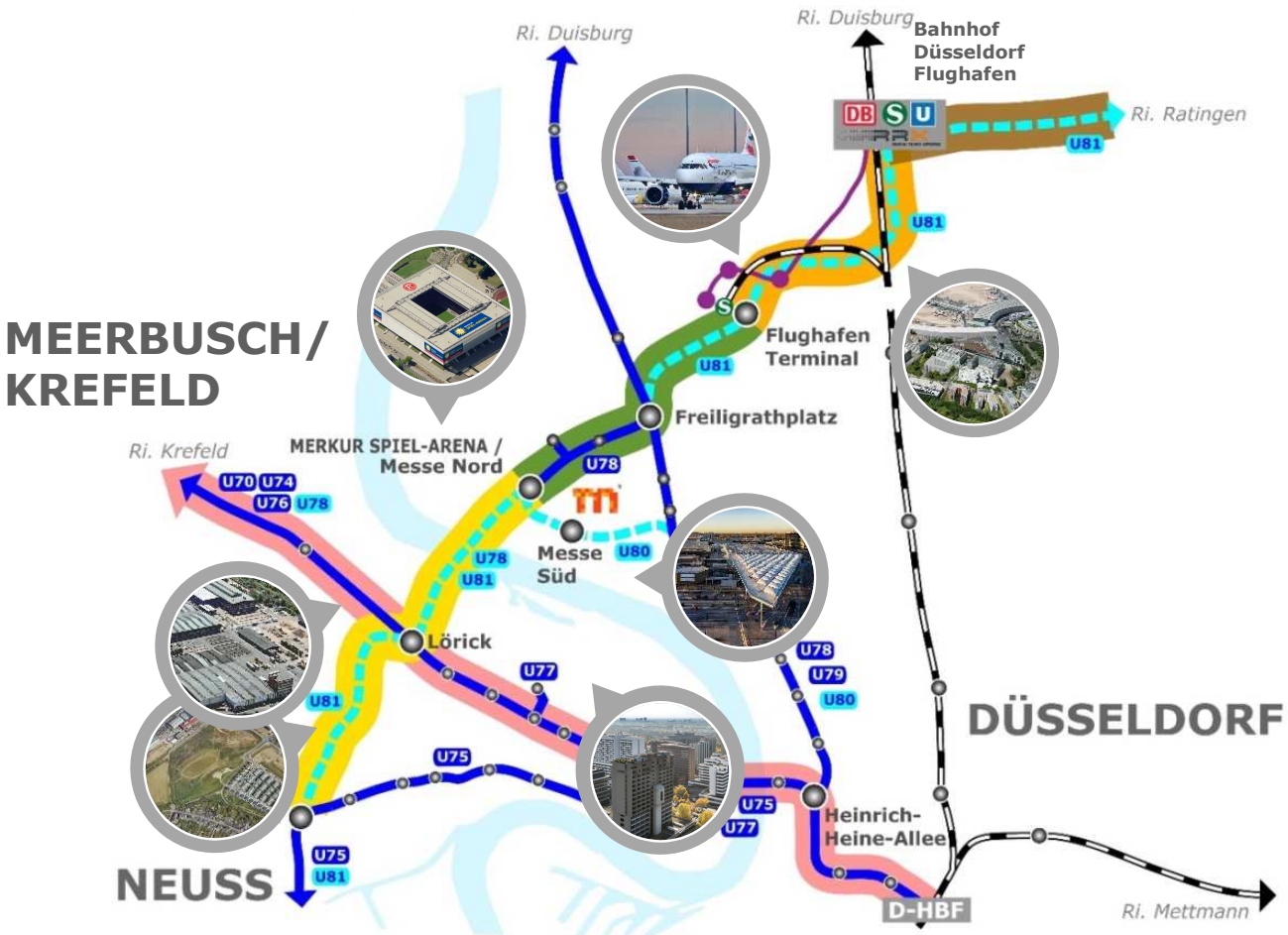
Amt für Verkehrsmanagement

der Landeshauptstadt Düsseldorf

Agenda

TOP 1	**U81 im Überblick**
TOP 2	Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt
TOP 3	Grundsätzlicher Planungsprozess
TOP 4	Beteiligungskonzept
TOP 5	Ergebnisse aus den Werkstätten
TOP 6	Bewertungssystematik
TOP 7	Aktueller Stand der Planung
TOP 8	Rückfragen

TOP 1 U81 im Überblick



Legende:

- U81 - 1. BA „Flughafen Terminal“
- U81 - 2. BA „Rheinquerung“
- U81 - 3. BA „Düsseldorf Flughafen“
- U81 - 4. BA „Ratingen West“
- Strecke „K-Bahn“
- vorhandene Stadtbahn-Trasse
- geplante Stadtbahn-Trasse
- U76 U78 vorhandene Stadtbahn-Linie
- U78 U81 geplante Stadtbahn-Linie
- SkyTrain Flughafen Düsseldorf
- SPNV-Strecke (DB)

TOP 1 U81 im Überblick

Konkrete Nutzen der U81

eine schnelle Anbindung der linksrheinischen Düsseldorfer Stadtteile und der Städte Krefeld, Meerbusch und Neuss an die rechtsrheinischen Bereiche Messe, Bürostandort Airport-City/Flughafen und DB-Bahnhof Düsseldorf Flughafen

Nahverkehr
Mehr Kapazität und Qualität. Wichtige Nachbarstädte wie Krefeld, Meerbusch und Neuss werden noch besser angebunden.

Pendler und Pendlerinnen
Eine schnelle und direkte Verbindung. Der bequeme Weg zur Arbeit geht nur über ein attraktives ÖPNV-Angebot.

Klimaschutz
Weniger CO_2-Emissionen. Nur mit einem leistungsfähigen ÖPNV können wir die gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele einhalten.

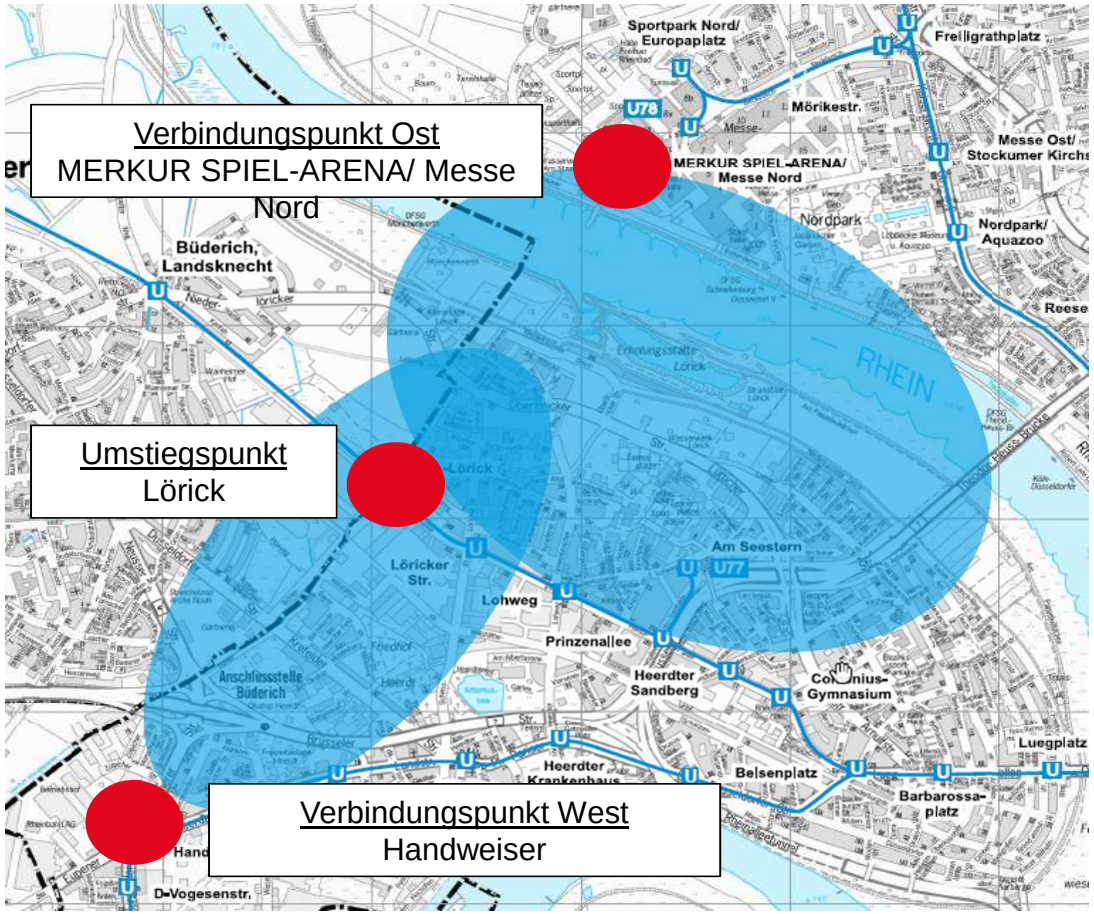
Lebensqualität
Weniger Luftverschmutzung. Umweltgerechte Mobilität ist ein wesentlicher Baustein zur Einhaltung der Luftreinhaltepläne.

Bilder: Jp Valery, trevor pye, Christian Wiediger

Agenda

TOP 1	U81 im Überblick
TOP 2	**Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt**
TOP 3	Grundsätzlicher Planungsprozess
TOP 4	Beteiligungskonzept
TOP 5	Ergebnisse aus den Werkstätten
TOP 6	Bewertungssystematik
TOP 7	Aktueller Stand der Planung
TOP 8	Rückfragen

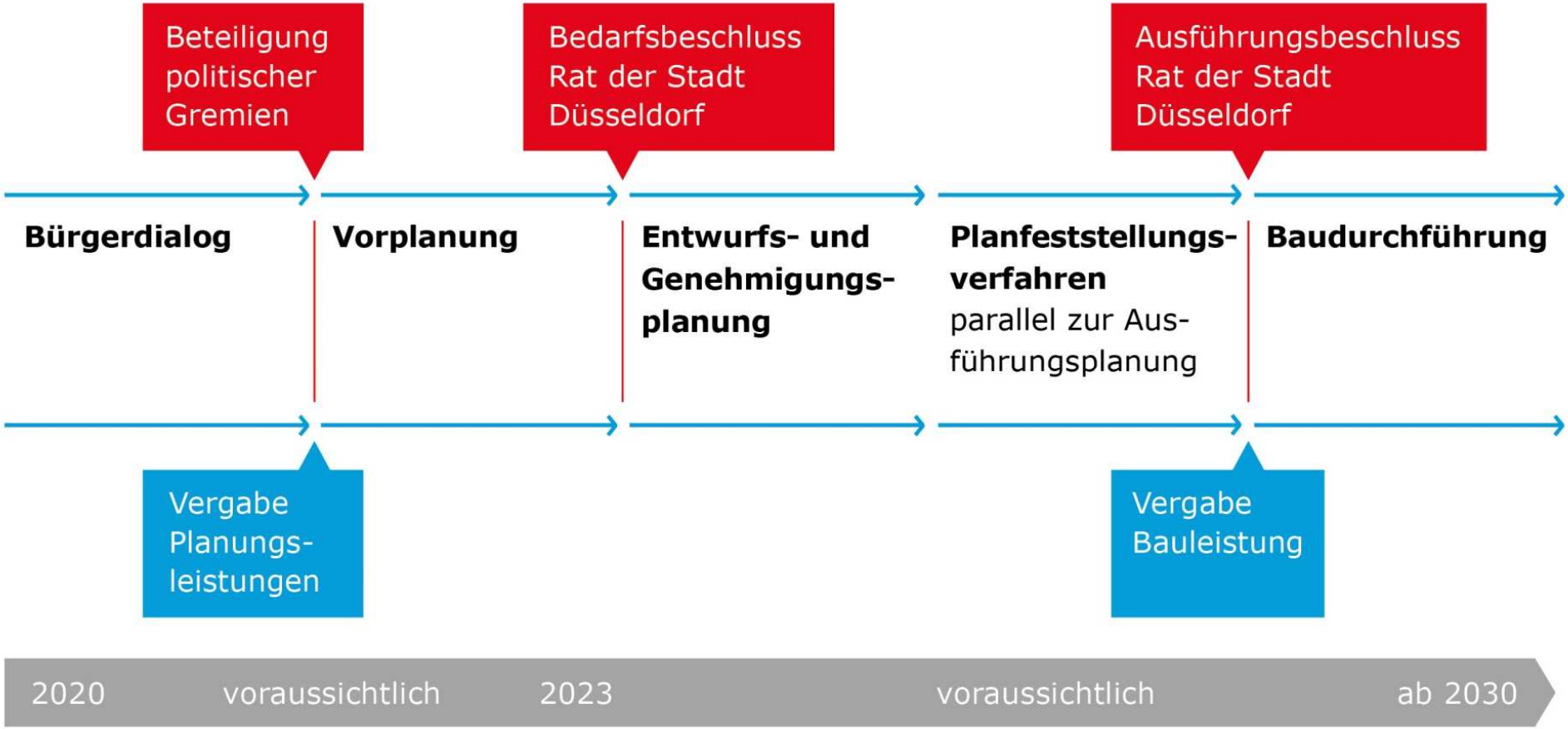
TOP 2 Planungsraum U81/2. Bauabschnitt



Agenda

TOP 1	U81 im Überblick
TOP 2	Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt
TOP 3	**Grundsätzlicher Planungsprozess**
TOP 4	Beteiligungskonzept
TOP 5	Ergebnisse aus den Werkstätten
TOP 6	Bewertungssystematik
TOP 7	Aktueller Stand der Planung
TOP 8	Rückfragen

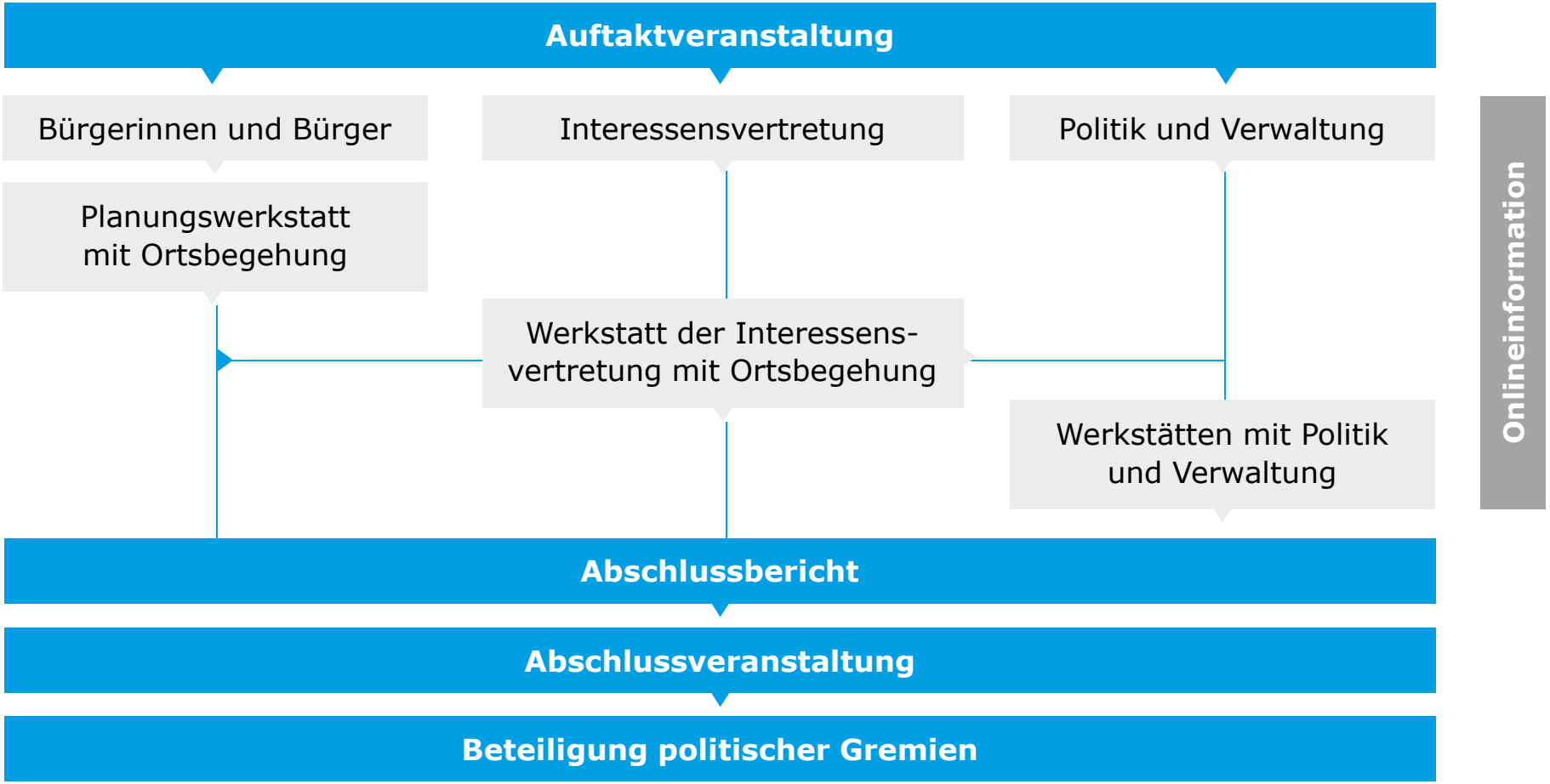
TOP 3 Planungsprozess



Agenda

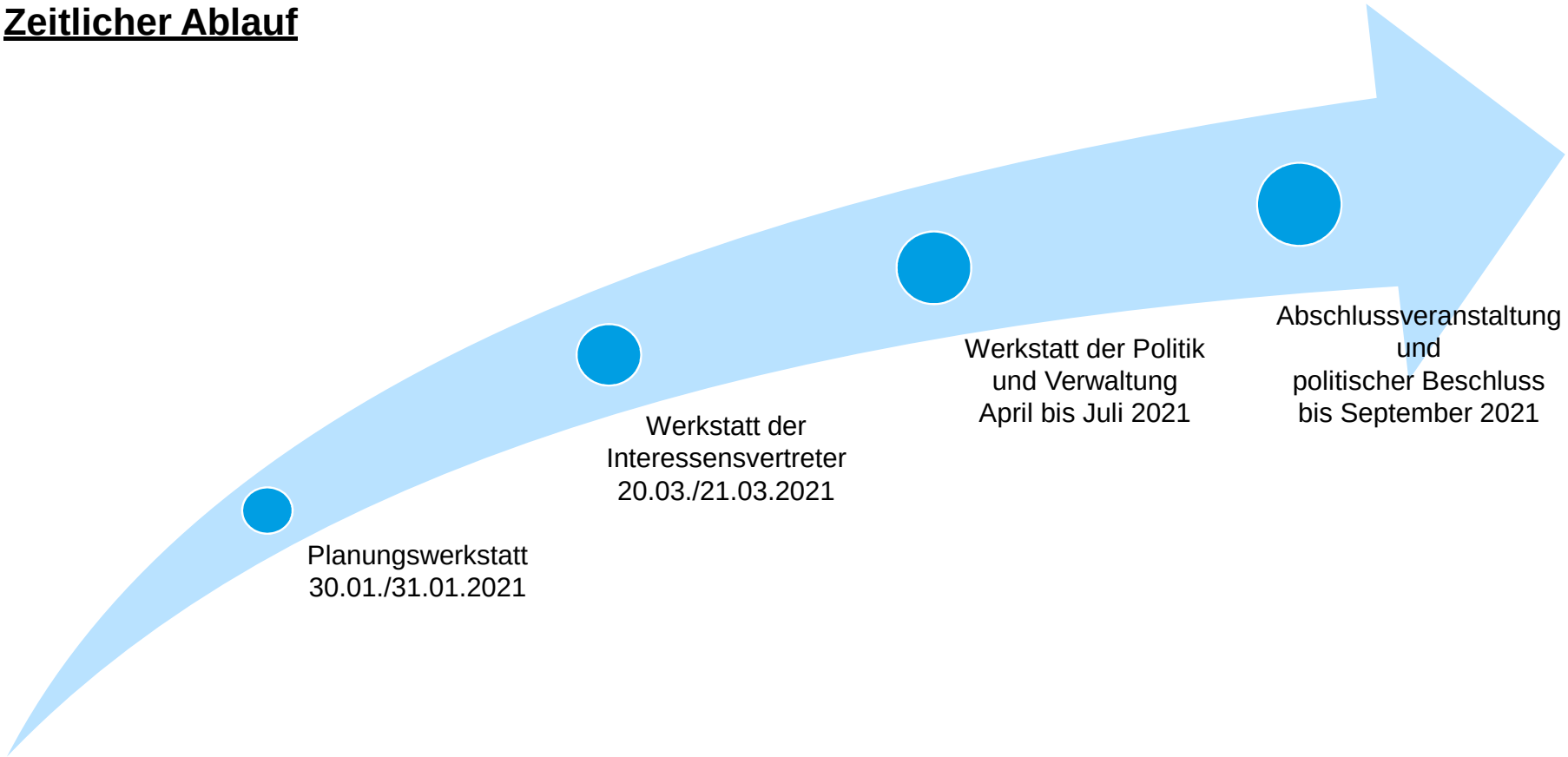
TOP 1	U81 im Überblick
TOP 2	Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt
TOP 3	Grundsätzlicher Planungsprozess
TOP 4	**Beteiligungskonzept**
TOP 5	Ergebnisse aus den Werkstätten
TOP 6	Bewertungssystematik
TOP 7	Aktueller Stand der Planung
TOP 8	Rückfragen

TOP 4 Beteiligungskonzept



TOP 4 Beteiligungsprozess

Zeitlicher Ablauf



Agenda

TOP 1	U81 im Überblick
TOP 2	Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt
TOP 3	Grundsätzlicher Planungsprozess
TOP 4	Beteiligungskonzept
TOP 5	**Ergebnisse aus den Werkstätten**
TOP 6	Bewertungssystematik
TOP 7	Aktueller Stand der Planung
TOP 8	Rückfragen

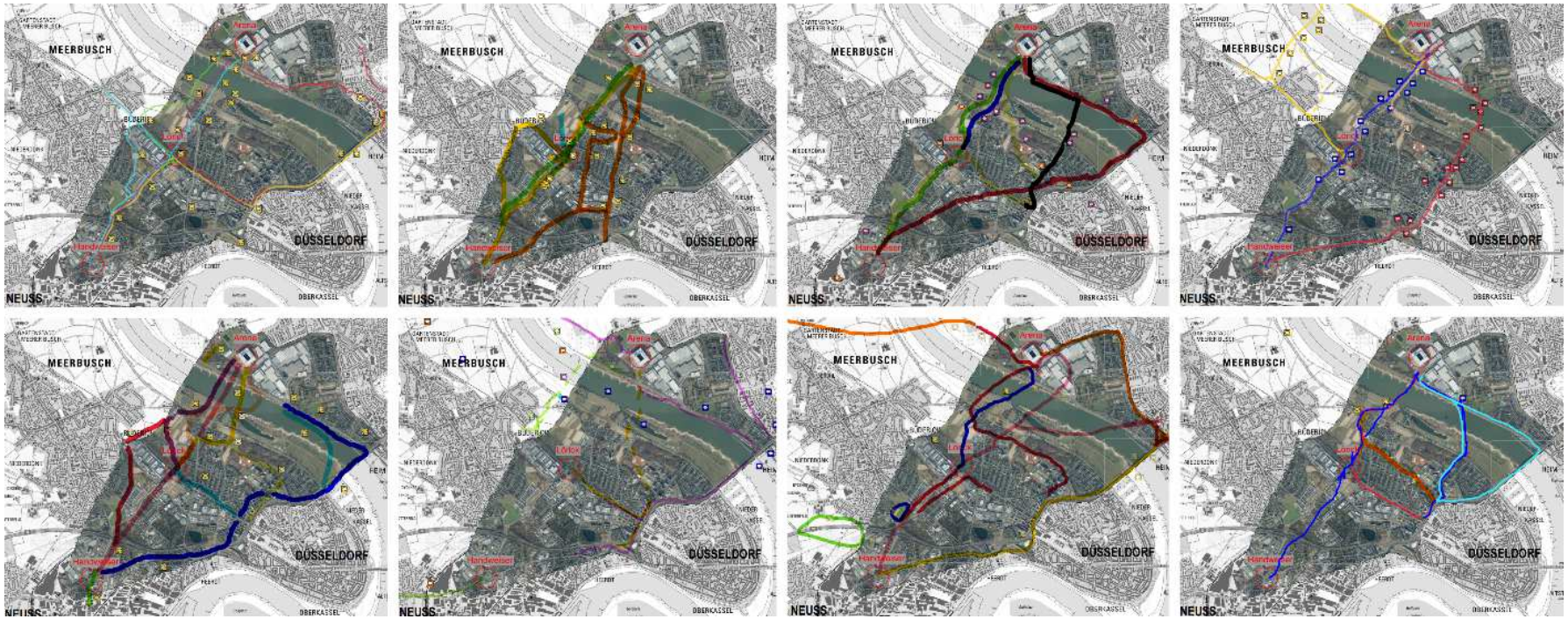
TOP 5 Ergebnisse aus den Werkstätten

Planungswerkstatt mit den Bürgerinnen und Bürgern am 30./31.01.2021

- Als virtuelle Veranstaltung mit insgesamt 68 Teilnehmenden an beiden Tagen.
- Die LHD informierte über den aktuellen Planungsstand, die Dauer des Planungsprozesses und das Beteiligungskonzept.
- Ersatz der Ortsbegehung durch zwei Videofilme und eine virtuelle Ortsbesichtigung.
- Bürgerinnen und Bürger konnten in insgesamt 8 Kleingruppen selbst aktiv werden und ihre Planungsvorschläge „virtuell zu Papier bringen".
- Insgesamt wurden 52 verschiedene Varianten vorgeschlagen.

TOP 5 Ergebnisse aus den Werkstätten

Die 52 erarbeiteten Trassenvarianten der Planungswerkstatt



TOP 5 Ergebnisse aus den Werkstätten

Werkstatt der Interessenvertreter am 20./21.03.2021

- Als virtuelle Veranstaltung mit insgesamt 27 Organisationen an beiden Tagen.
- Mit dabei waren u.a. der VCD, ADFC, die Deichwächter e.V., der NABU Düsseldorf, AREAL Böhler Location Management, der Stadtsportbund Düsseldorf, der Fahrgastverband PRO BAHN, die Standortinitiative Seestern Düsseldorf e.V., das Ökotop Heerdt, die Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach, die MERKUR SPIEL-ARENA, die Messe Düsseldorf, der Bürgerverein Düsseldorf - Lörick e.V. und der Bürger- und Heimatverein Niederkassel e.V..
- Die Interessenvertreter*innen konnten in insgesamt 4 Kleingruppen selbst aktiv werden und die Vorschlagsvarianten aus der Bürgerwerkstatt kritisch diskutieren.

TOP 5 Ergebnisse aus den Werkstätten

Werkstatt der Interessenvertreter am 20./21.03.2021

- Zudem wurden drei weitere Planungsvorschläge „virtuell zu Papier gebracht".
- Damit lagen insgesamt 55 Variantenvorschläge aus beiden Werkstätten vor.
- Diese Vorschläge bildeten die Grundlage für die Werkstätten mit Politik und Verwaltung.

TOP 5 Ergebnisse aus den Werkstätten

Viele Anmerkungen zu den 52 Variantenvorschlägen und 3 weitere Trassenvarianten

Gruppe 1

Gruppe 2

Gruppe 3

Gruppe 4

TOP 5 Ergebnisse aus den Werkstätten

Werkstätten mit Politik und Verwaltung am 16.04., 21.05. und am 25.06.2021

- Als virtuelle Veranstaltung mit rd. 40 Personen in drei Sitzungsterminen.
- Die Teilnehmenden setzen sich aus Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf sowie den Städten Neuss, Meerbusch und Krefeld zusammen.
- In der ersten Werkstatt stellte die LHD die Bewertungsmethodik und die Ergebnisse der Eignungsprüfung vor.
- Nach Konsultation Festlegung auf 6 Varianten, die in die abschließende Bewertungsstufe (Nutzwertanalyse) kommen.

TOP 5 Ergebnisse aus den Werkstätten

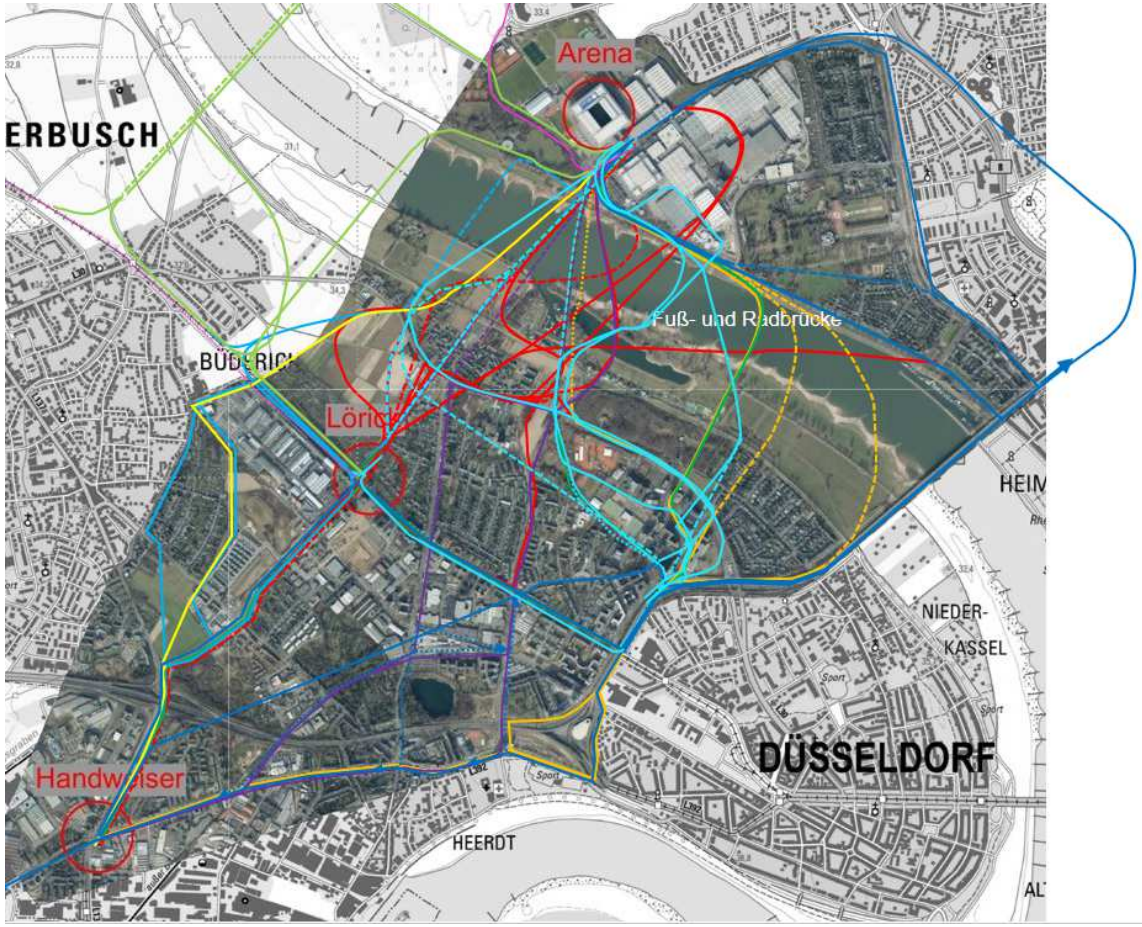
Werkstätten mit Politik und Verwaltung am 16.04., 21.05. und am 25.06.2021

- In der zweiten Werkstatt wurden die Bewertungskriterien erläutert und diskutiert.
- In der letzten Werkstatt am 25.06.2021 werden die Ergebnisse der Nutzwertanalyse vorgestellt und gemeinsam diskutiert.

Agenda

TOP 1	U81 im Überblick
TOP 2	Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt
TOP 3	Grundsätzlicher Planungsprozess
TOP 4	Beteiligungskonzept
TOP 5	Ergebnisse aus den Werkstätten
TOP 6	**Bewertungssystematik**
TOP 7	Aktueller Stand der Planung
TOP 8	Rückfragen

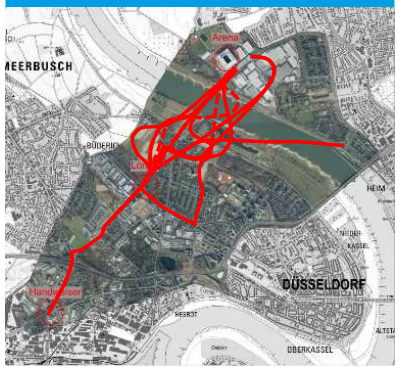
TOP 6 Bewertungssystematik



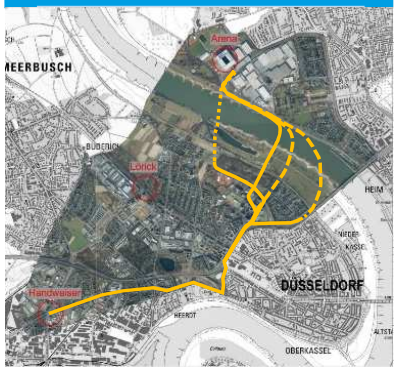
Insgesamt wurden **55 Varianten** entwickelt, welche anhand ihres Verlaufs in **zehn Cluster** gruppiert wurden (farbig dargestellt).

TOP 6 Bewertungssystematik - Übersicht der Variantencluster

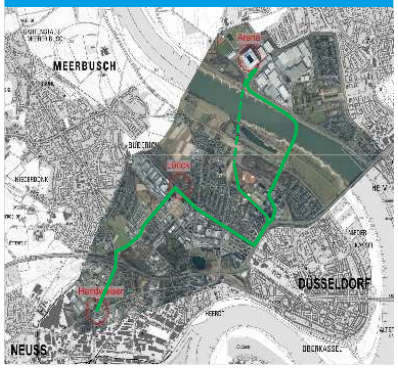
Cluster 1
Arena-Lörick-Handweiser



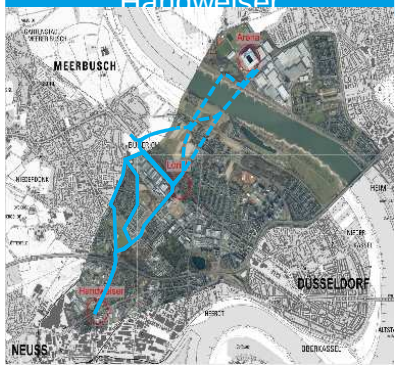
Cluster 2
ARENA-Seestern-Handweiser



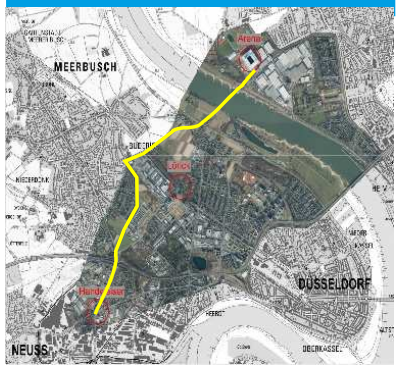
Cluster 3
ARENA-Seestern+Lörick-Handweiser



Cluster 4
ARENA-Meerbusch /Büderich/Lörick-Handweiser

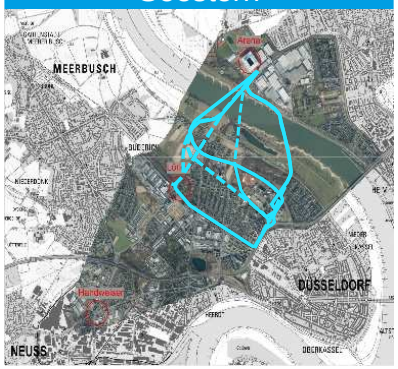


Cluster 5
ARENA - Büderich - Handweiser



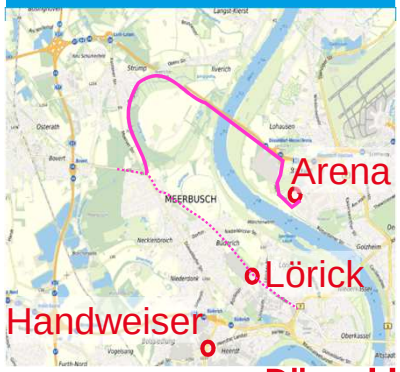
Cluster 6
ARENA - zwischen Lörick und Seestern - Handweiser

Cluster 7
ARENA - (Lörick) - Seestern



Cluster 8
ARENA - Meerbusch/ Büderich - Lörick

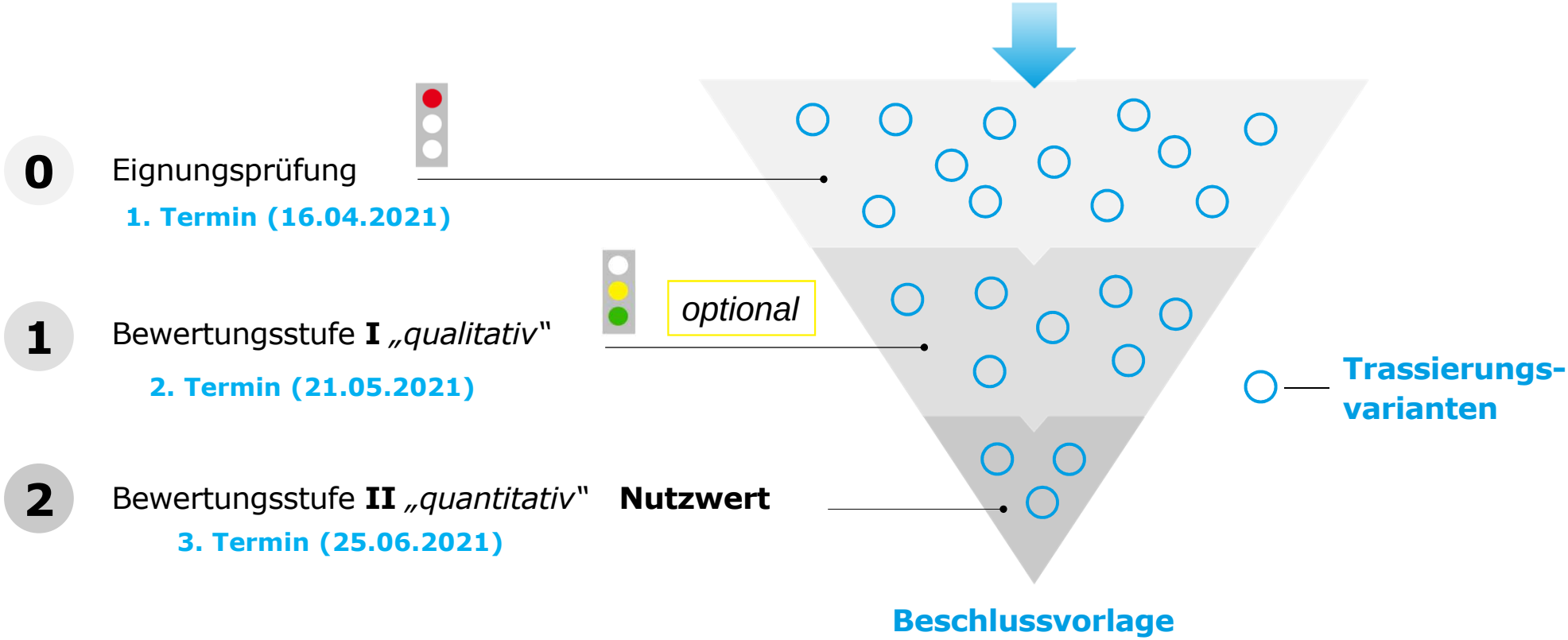
Cluster 9
A44



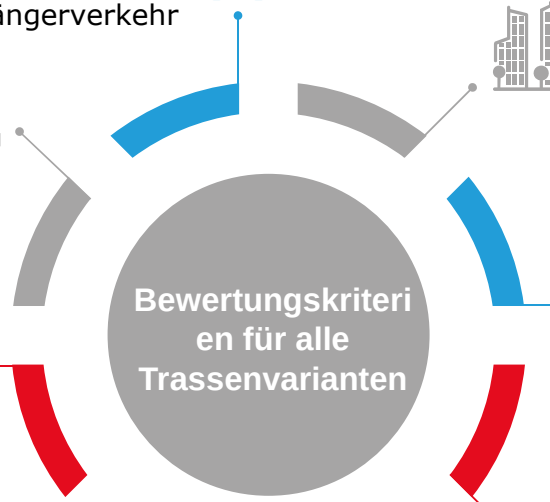
Cluster 10
Theodor-Heuss-Brücke

TOP 6 Bewertungssystematik

Bewertungsprozess (der aktuellen Gegebenheiten im Planungsraum)



TOP 6 Bewertungskriterien



Qualität der Verkehrsanlage
Trassierungsqualität, Reisezeit, Fahrgastpotenziale, Störanfälligkeit, Umsteigebeziehungen, Rad-/Fußgängerverkehr

Städtebau
Integration in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume, Einfluss auf Entwicklungspotenziale

Technische Machbarkeit
Rheinquerung, Straßenraumbreiten, sonstige bauliche Zwänge

Umweltbelange
Auswirkungen auf alle Schutzgüter wie Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Landschaft etc.

Rahmenbedingungen
schnelle und direkte Verbindung Krefeld/Meerbusch - Arena und Neuss - Arena

Ausmaß dauerhafte Eingriffe
In bestehende Grundstücke

Risiken
Geringe Klagerisiken im Planfeststellungsverfahren, bautechnische Risiken

Wirtschaftlichkeit
Investitionskosten und Instandhaltungskosten

TOP 6 Eignungsprüfung

Berücksichtigung und Würdigung innovativer Trassierungsideen

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

Cluster 1 - ARENA - Lörick - Handwe

Bewertungskriterien			Variante 1.1		Variante 1.2a		Variante 1.2b		Variante 1.3		Variante 1.4		Variante 1.5a		Variante 1.5b
Hauptkriterien	Unterkriterien	Bearbeiter	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung
Einhaltung definierter Projektrahmenbedingungen	Erfüllt die Variante die mit der U81 verbundenen Planungsziele der Landeshauptstadt Düsseldorf?	66/7, 66/4.3, RB								+ Verbindung Arena - Neuss - Verbindung Arena - Krefeld nur mit Bau einer unterirdischen Abzweigung und einer Rampe in Lörick möglich.		+ Verbindung Arena - Neuss + Verbindung Arena - Krefeld nur mit Bau einer unterirdischen Abzweigung und einer Rampe in Lörick möglich.		+ Verbindung Arena - Neuss Verbindung Arena - Krefeld - Fahrtrichtungswechsel Arena erforderlich oder Einbindung im Netz nur über U80 möglich.		+ Verbindung Arena - Neuss + Verbindung Arena - Krefeld - Fahrtrichtungswechsel Arena erforderlich oder Einbindung im Netz nur über U80 möglich.
Technische Machbarkeit und Zulässigkeit	Ist die Variante unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke verwirklichtlich technisch machbar?	LI/ZPP								- Rampenbauwerk in der Bähnstraße unter Berücksichtigung der Nutzungen nicht möglich - Rampenbauwerk erst hinter Willrüttenstraße				- Brückenbauwerk über oder zwischen Bootsanlegebauung Messegelände nicht machbar - Brückenbauwerk über Yachthafen und Alt-Lörick nicht machbar - schleifende Querung der Rheine		- Brückenbauwerk über oder zwischen Bootsanlegebauung Messegelände nicht machbar - Brückenbauwerk über Yachthafen und Alt-Lörick nicht machbar - schleifende Querung der Rheine
Qualität der Verkehrsanlage	Ist die Trassierungsqualität grundsätzlich akzeptabel?	LI, RB														- Radien zur Anbindung der Oberlöricher Straße und der Büdericher Straße zu gering - Straßenraumbreiten ermöglichen zum Teil nur straßenbündige Führung
	Kann bei der Variante im Regelfall von einem überwiegend ungestörten Verkehrsfluss für ÖPNV und IV ausgegangen werden?	LI, RB, 66/6														- 4 große, planglei che Knotenpunkte - straßenbündiger Bahnkörper - Behinderungen für alle Verkehrsarten
Städtebauliche Qualität	Ist die Integration der Variante in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume grundsätzlich akzeptabel?	66/4.3, ggf. 66/2.5 und 61, 68												Nein, Die Variante zieht ein Brückenbauwerk quer über das Messegelände, den Rhein, den Jachthafen und über das Wohngebiet Alt-Lörick vor. Zusätzlich ein weiterer Brückenbauwerk diagonal über den Rhein für Rad-/Fußgänger. Die dargestellten extremlangen und gebogenen Bauwerke lassen sich nicht in akzeptabler Form in die vorhandenen Strukturen integrieren.		Nein, Die Variante zieht ein Brückenbauwerk quer über das Messegelände, den Rhein und Jachthafen vor. Zusätzlich ein weiterer Brückenbauwerk diagonal über den Rhein für Rad-/Fußgänger. Die dargestellten extremlangen und gebogenen Bauwerke lassen sich nicht in akzeptabler Form in die vorhandenen Strukturen integrieren.

Beispiel

Variante erscheint aufgrund wesentlicher Nachteile nicht geeignet und wird nicht weiter berücksichtigt.

Variante erscheint grundsätzlich geeignet und kommt weiter in Bewertungsstufe I.

Zunächst werden im Rahmen der Eignungsprüfung alle Varianten anhand der Bewertungskriterien auf wesentliche Nachteile bzw. K.O.-Merkmale untersucht (reine "Negativbetrachtung")

TOP 6 Bewertungsstufe I „qualitativ“ (optional)

Berücksichtigung und Würdigung innovativer Trassierungsideen

Bewertung der grundsätzlich geeigneten Varianten anhand aller Bewertungskriterien.

Bewertungskriterien		Cluster AA - Lo					
			Variante 0.X		Variante 0.Y		Variante 0.Z
Hauptkriterien	Unterkriterien	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung	Ampel	Begründung
Einhaltung definierter Projektrahmenbedingungen	Erfüllt die Variante die mit der U81 verbundenen Planungsziele der Landeshauptstadt Düsseldorf?		en, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lor		ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna		Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua.
	Berücksichtigt die Variante die Umsetzung der U80 mit unterirdischer Haltestelle Messe-Süd?		olor sit amet. Lorem ipsum d		justo du dolom voluptua. At vero e ac usam et justo		ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lore
	Verläuft die Trasse hauptsächlich auf Düsseldorfer Stadtgebiet?		justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet cl		ta kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At		diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo
Technische Machbarkeit und Zulässigkeit	Ist die Variante unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke voraussichtlich technisch machbar?		ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum		ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsu		ctus est Lorem ipsum dolor sit amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ip
	Ist die Trassierungsqualität grundsätzlich akzeptabel?		Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonuinvidunt ut labore et dolore magna aliquya		justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem et. Lorem ipsum d		amet. ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem i

Beispiel

Variante erscheint aufgrund wesentlicher Nachteile nicht geeignet und wird nicht weiter berücksichtigt.

Variante gehört zu den besten Varianten und kommt weiter in Bewertungsstufe II.

TOP 6 Bewertungsstufe II „quantitativ“

Bewertung der besten Varianten anhand einer Nutzwertanalyse

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

U81/2. Bauabschnitt
Variantenuntersuchung im Rahmen des Bürgerdialoges
Bewertungsmatrix Stufe 2: quantitative Bewertung der geeigneten Varianten

	Kriterium	Wichtung		Punkte	Wichtung x Punkte	Bewertungssystematik
Qualität der Verkehrsanlage	Trassierungsqualität	15%	3%			5 Punkte: Insgesamt sehr gute Trassierungsqualität 4 Punkte: Insgesamt gute Trassierungsqualität, mit wenigen (1-2) unwesentlichen Einschränkungen 3 Punkte: Insgesamt durchschnittliche Trassierungsqualität, mit mehreren (mehr als 2) unwesentlichen Einschränkungen 2 Punkte: Insgesamt tendenziell eher schlechte Trassierungsqualität mit wesentlichen Einschränkungen 1 Punkt: Insgesamt schlechte Trassierungsqualität mit mehreren wesentlichen Einschränkungen
	Reisezeit		3%			5 Punkte: kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser 4 Punkte: bis zu ca. 1 Minute länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser 3 Punkte: bis zu ca. 2 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser 2 Punkte: bis zu ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser 1 Punkt: mehr als ca. 3 Minunten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	Fahrgastpotenziale		3%			5 Punkte: sehr große Fahrgastpotenziale 4 Punkte: große Fahrgastpotenziale mit geringfügigen Einschränkungen/Abstrichen 3 Punkte: mittlere F 2 Punkte: tendenzi 1 Punkt: niedrige F
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV		2%			5 Punkte: Es kann i 4 Punkte: Es kann i 3 Punkte: Es kann i 2 Punkte: Es kann i 1 Punkte: Es kann i
	Umsteigebeziehungen zu ÖPNV		2%			5 Punkte: Es werde 4 Punkte: Es werde 3 Punkte: Es werden durchschnittlich viele Umteigebeziehungen zum ÖPNV generiert. 2 Punkte: Es werden eher wenige Umsteigebeziehungen zum ÖPNV generiert. 1 Punkt: Es werden kaum Umsteigebeziehungen zum ÖPNV generiert.
	Sicherheit im Haltestellenbereich		2%			5 Punkte: Die Sicherheit kann für alle Haltestellen mit hoch bewertet werden. bewertet werden. 3 Punkte: Die Sicherheit kann für die meisten Haltestellen mit hoch und für die übrigen mit akzeptabel bewertet werden. 2 Punkte: Die Sicherheit an einzelnen Haltestellen / oder einer Haltestelle ist nicht akzeptabel. 1 Punkt: Die Sicherheit an den meisten Haltestellen ist nicht akzeptabel.
						5 Punkte: Optimale städtebauliche Integration in Städtebau und Freiräume

Beispiel

5 Punkte: kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
4 Punkte: bis zu ca. 1 Minute länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
3 Punkte: bis zu ca. 2 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
2 Punkte: bis zu ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
1 Punkt: mehr als ca. 3 Minunten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser

Risiken aus bauzeitlichen Eingriffen in laufenden Verkehr		X%	5	0,25	5	0,25
Summe:	100%	100%		**4,6**		**2,7**

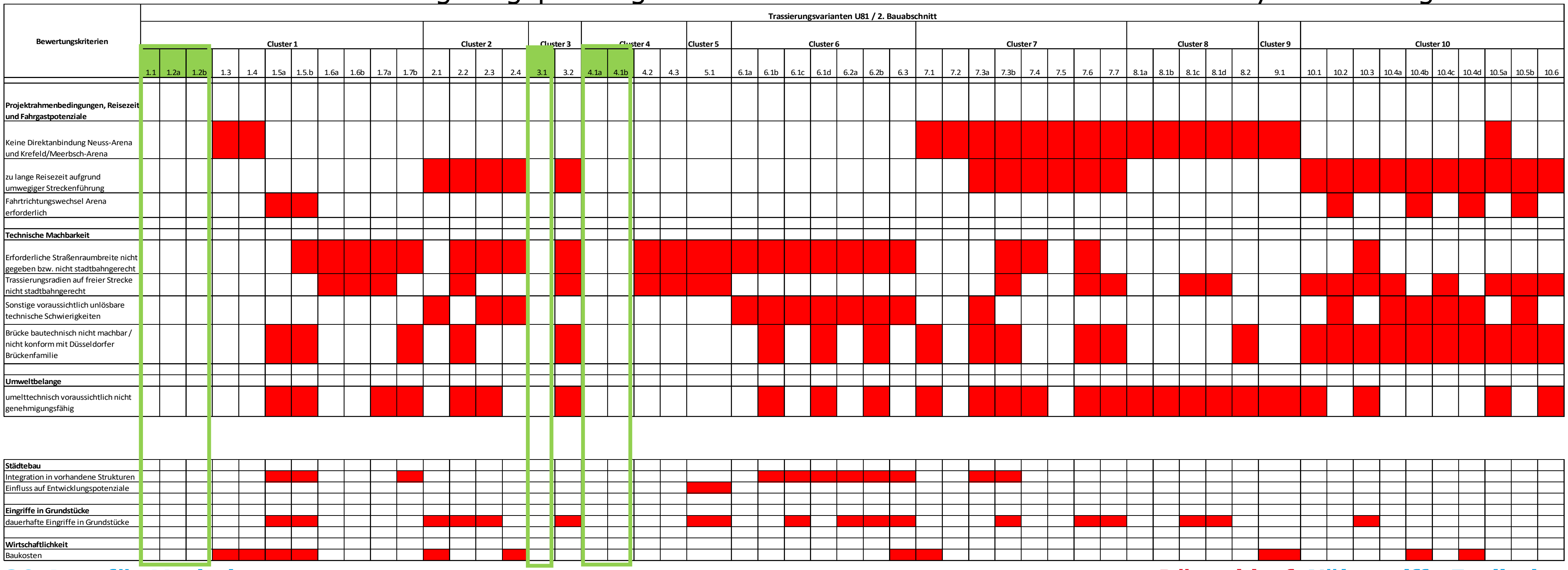
Variante mit dem größten Nutzwert = Vorzugsvariante

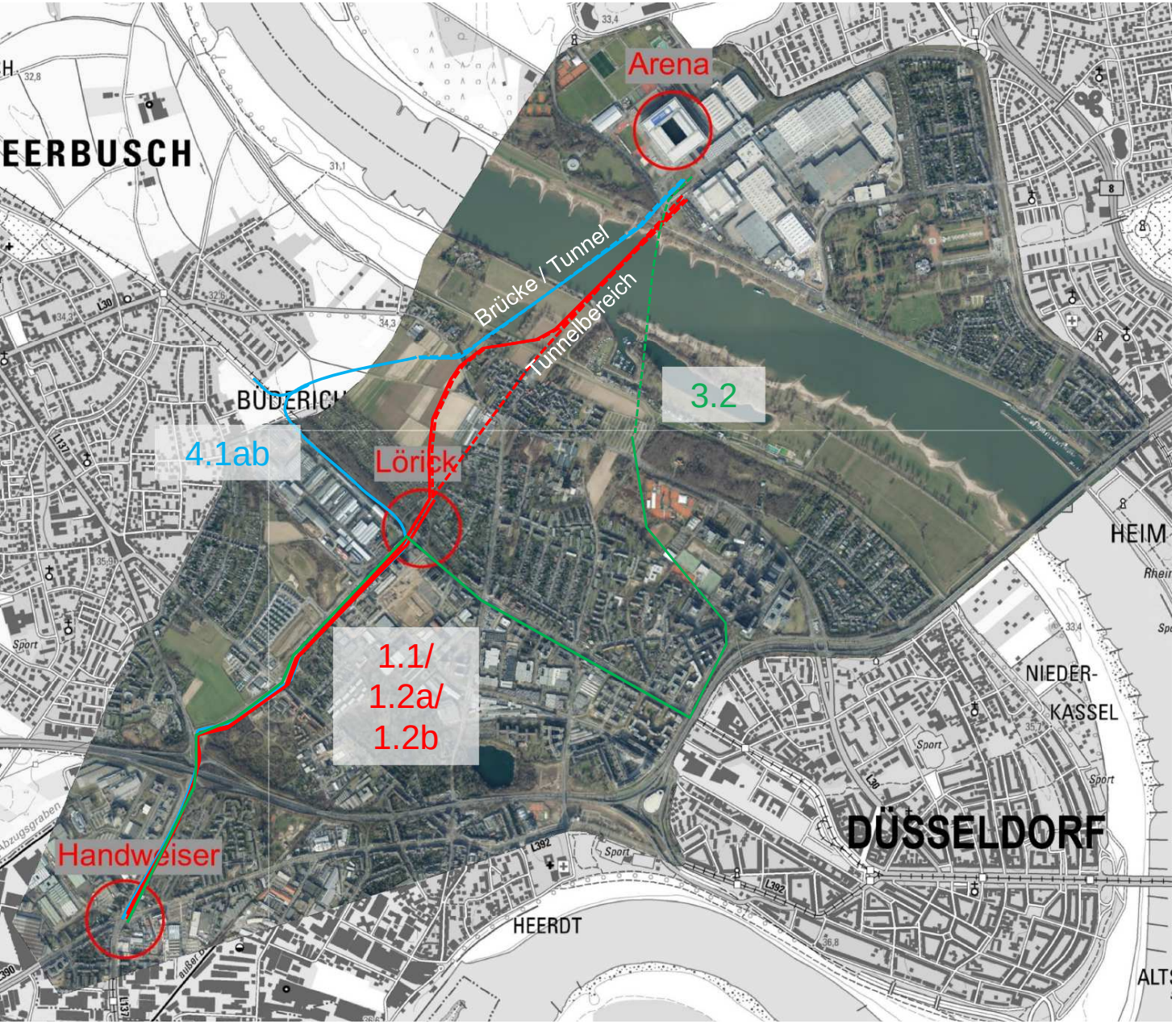
Agenda

TOP 1	U81 im Überblick
TOP 2	Planungsraum U81 / 2. Bauabschnitt
TOP 3	Grundsätzlicher Planungsprozess
TOP 4	Beteiligungskonzept
TOP 5	Ergebnisse aus den Werkstätten
TOP 6	Bewertungssystematik
TOP 7	**Aktueller Stand der Planung**
TOP 8	Rückfragen

TOP 7 Aktueller Stand der Planung nach Konsultation

- **47 Varianten** wurden mit wesentlichen Nachteilen bzw. K.O.-Merkmalen (zwischen 1 und 8 rote Ampeln) bewertet und werden nicht weiter berücksichtigt.
- **2 Varianten** sind entfallen bzw. sind in anderen Varianten aufgegangen.
- **6 Varianten** haben die Eignungsprüfung bestanden und werden einer Nutzwertanalyse unterzogen.

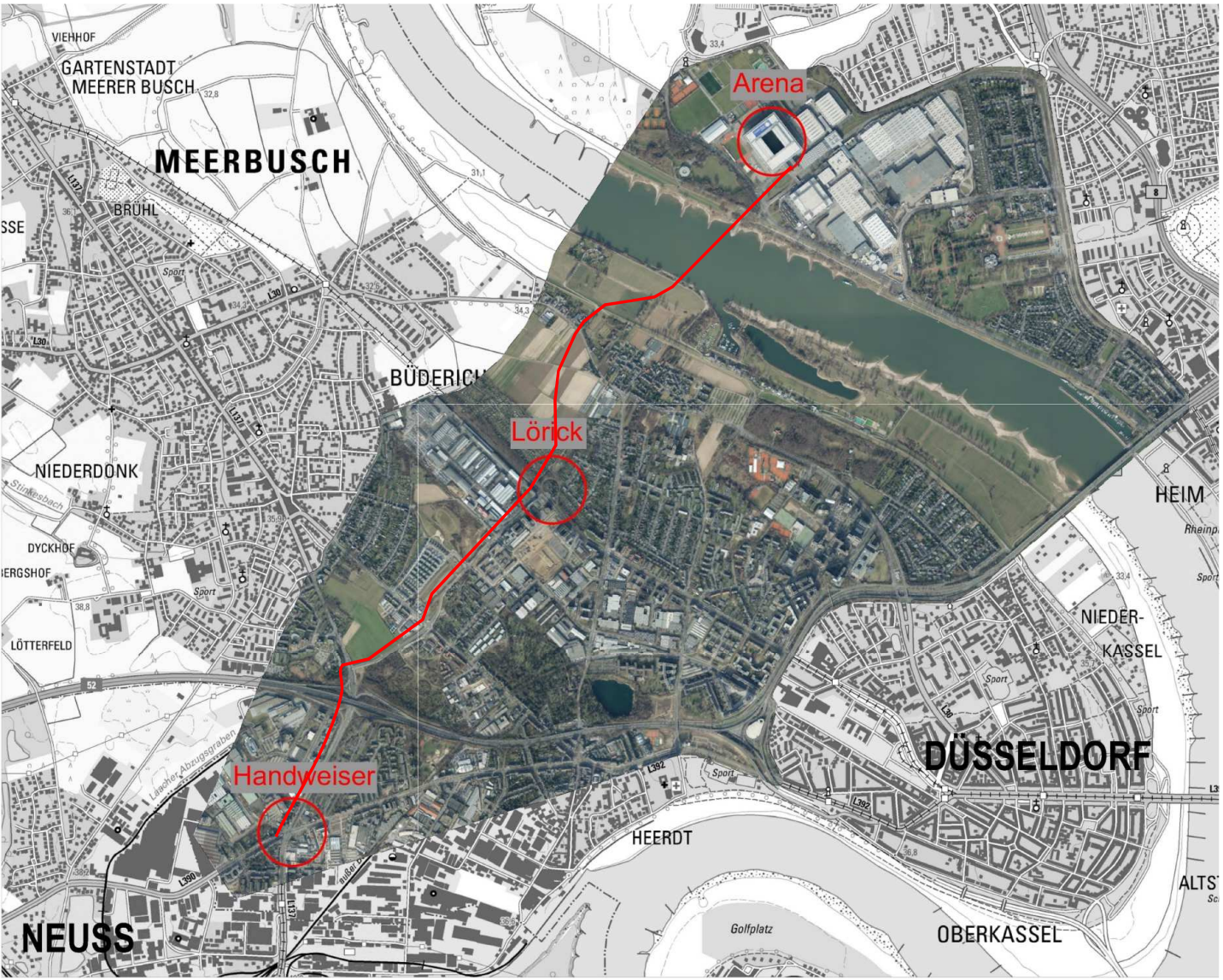




Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die Eignungsprüfung bestanden haben:

1.1/ 1.2a/ 1.2b/ 3.1/ 4.1a/4.1b

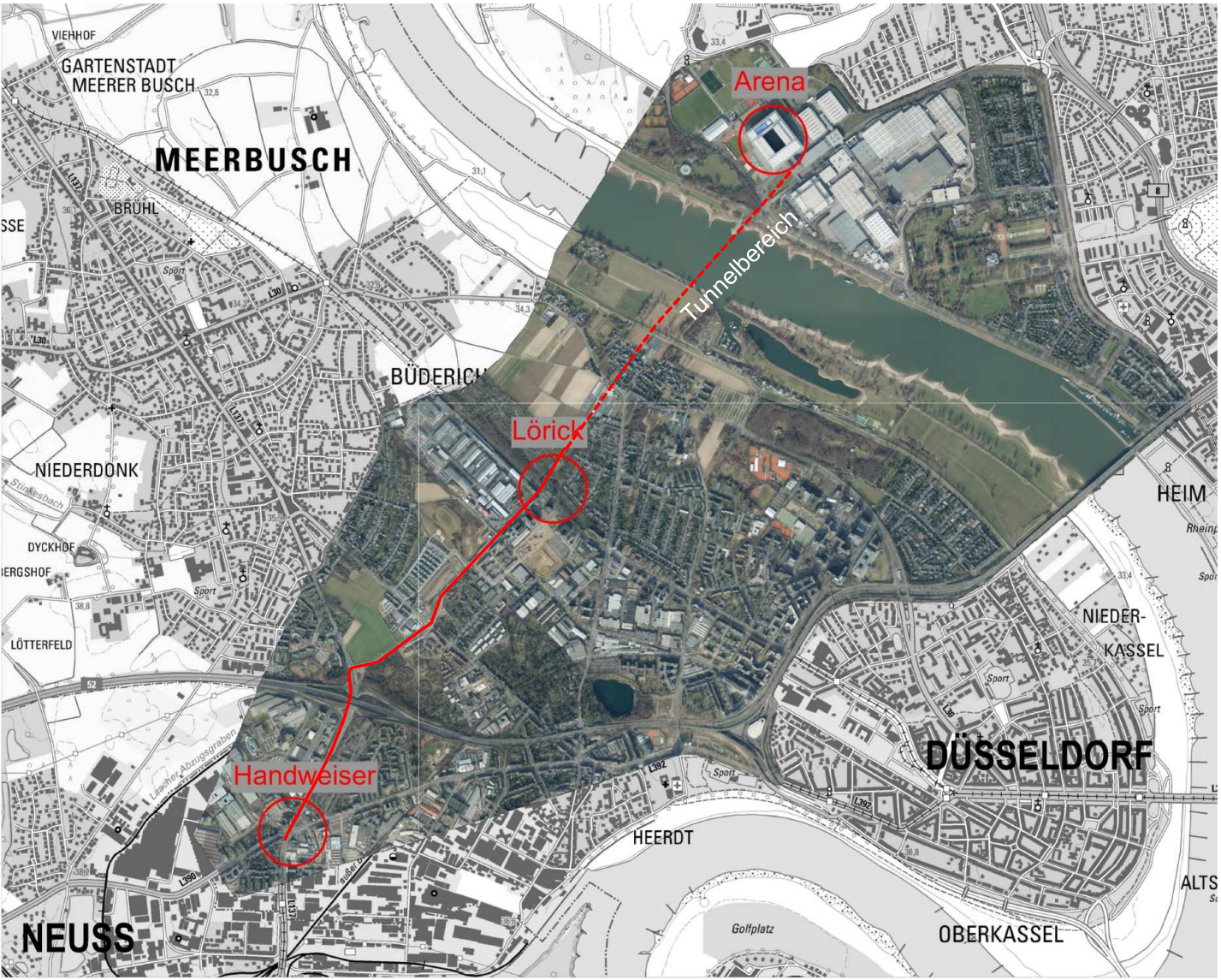


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.1

- Variante als Brückenlösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

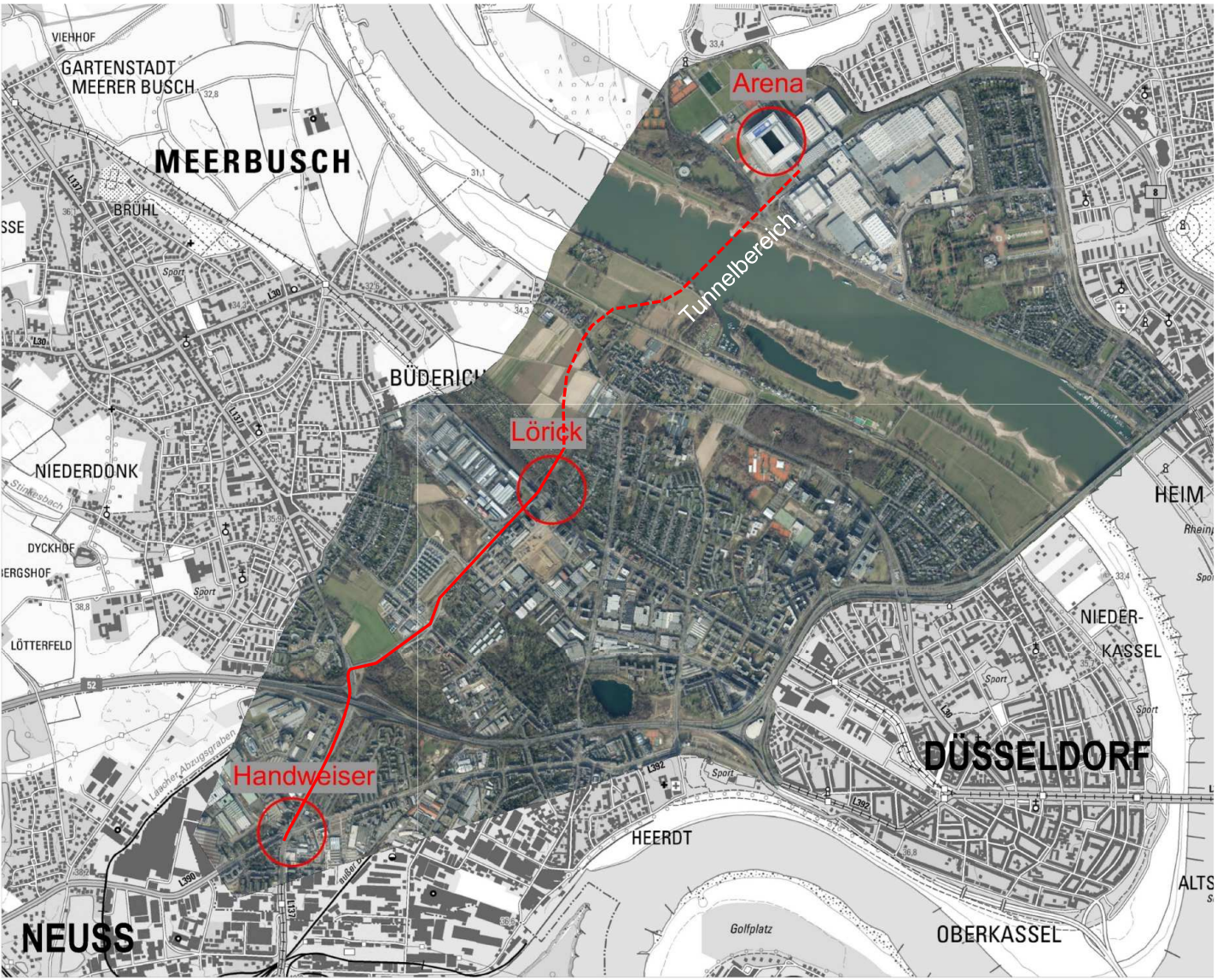


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.2a

- Variante als direkte Tunnellösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser



Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 1.2b

- Variante als geschwungene Tunnellösung bis Lörick
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

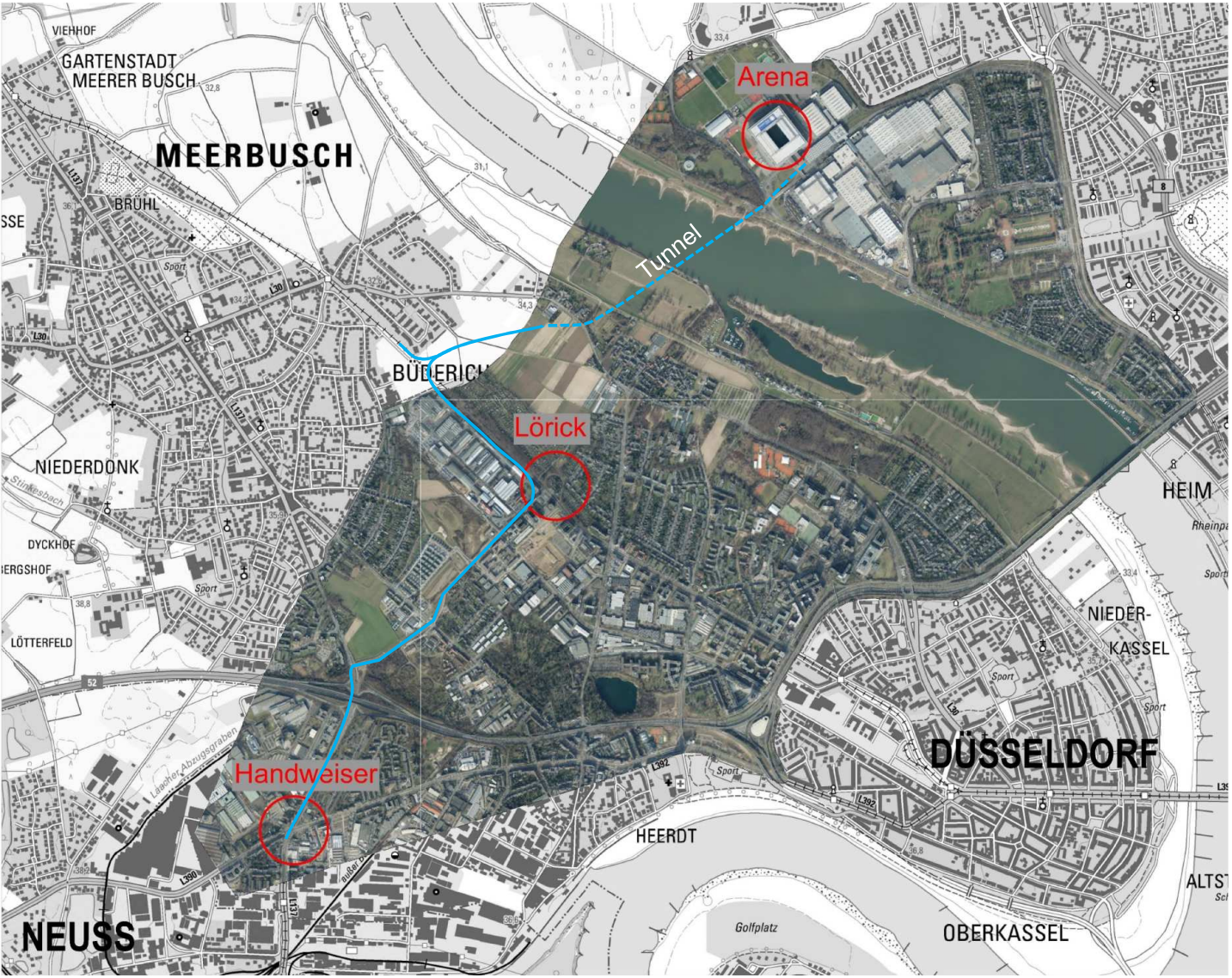
Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 3.1

- Mäandrierende Streckenführung sowohl Arena - Neuss als auch Arena – Krefeld
- Reisezeitvorteile gering

- <u>Noch zu prüfen:</u>
- Unterfahrung Nebenarm Rhein (Yachthafen)/ Entwicklung Rampenlängen prüfen

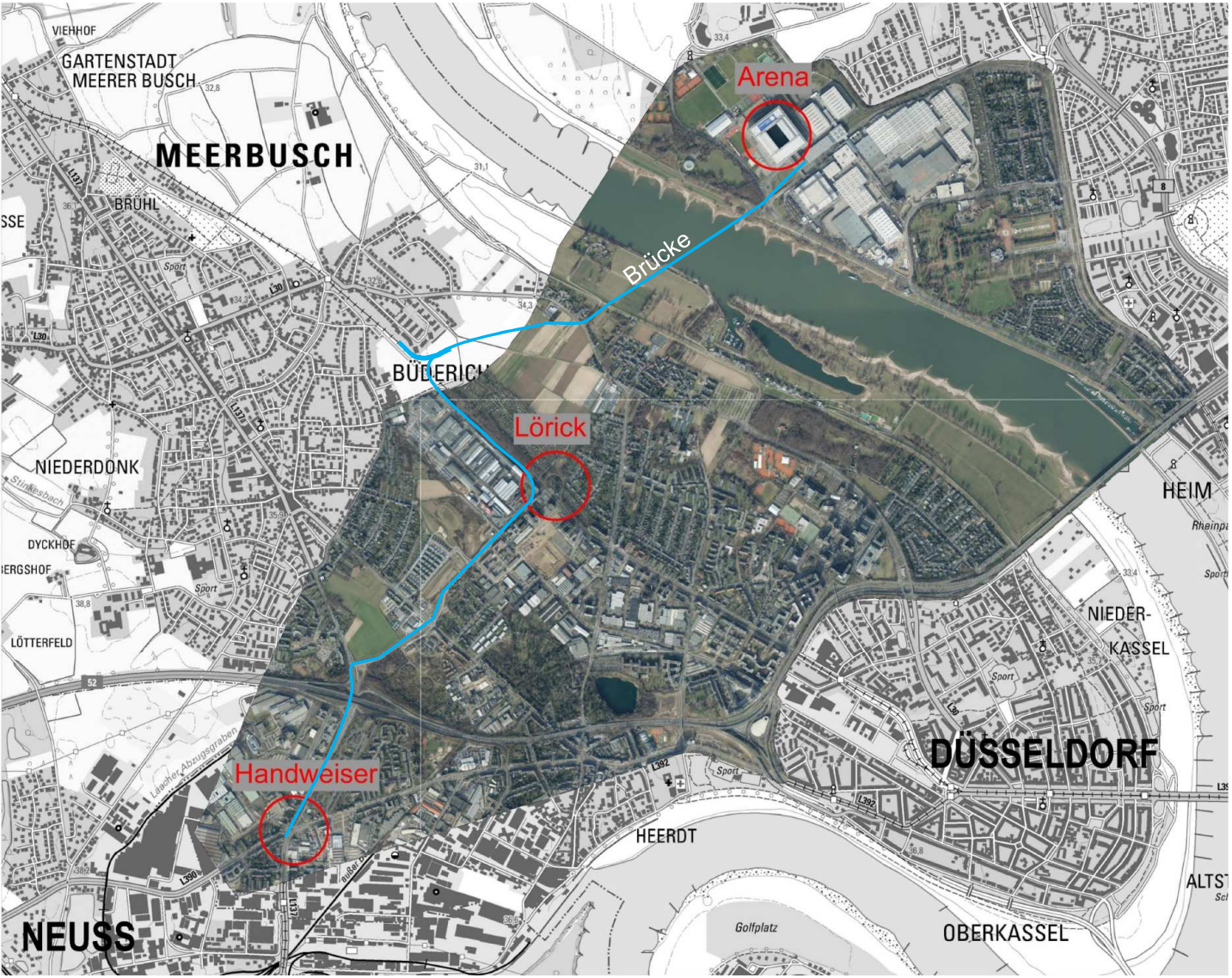


Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 4.1a

- Varianten als Tunnellösung
- oberirdische Weiterführung südlich von Meerbusch-Büderich bis zur K-Bahn
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser



Eignungsprüfung Zusammenfassung (nach Konsultation)

Varianten, welche die Eignungsprüfung bestanden haben:

Variante 4.1b

- Variante als Brückenlösung
- oberirdische Weiterführung südlich von Meerbusch-Büderich bis zur K-Bahn
- ab Lörick entlang Böhlerstraße und Kevelaerer Straße bis zum Handweiser

TOP 7 Aktueller Stand der Planung

Ausblick

- Die Ergebnisse der drei Werkstätten mit Politik und Verwaltung werden nach Abschluss protokolliert und auf der städtischen Projektwebseite der U81 veröffentlicht.
- Auf dieser Grundlage wird ein Abschlussbericht erstellt.
- Vorstellung des Berichtes in einer öffentlichen Abschlussveranstaltung voraussichtlich im August 2021.
- Format der Veranstaltung und Anzahl der Teilnehmenden abhängig von der dann geltenden Corona-Schutzverordnung.

TOP 7 Aktueller Stand der Planung

Ausblick

- Voraussichtlich wieder als virtuelle Veranstaltung, aber mit mehr Teilnehmenden.
- Der Abschlussbericht wird zusammen mit der fachlichen Herleitung für den Rat der LHD als Entscheidungsgrundlage aufbereitet und zur Beschlussfassung vorgelegt.
- Der vorläufige Zeitplan sieht danach europaweite Vergabeverfahren für die Erstellung der Leistungsphasen 1+2 inklusive Kostenschätzungen gemäß HOAI vor.
- Auf Grundlage dieser Planung kann gemäß der aktuellen, überarbeiteten Terminplanung im Sommer 2024 ein Bedarfsbeschluss des Rates der LHD gefasst werden.

Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Düsseldorf

Nähe trifft Freiheit

Herausgegeben von:

41 Amt für Verkehrsmanagement