



Niederschrift

über die Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses
am 21.01.2026

Tagesordnung

I. Öffentlicher Teil

TOP	Vorlage	Inhalt
		Öffentlicher Teil
1		Feststellung der Beschlussfähigkeit
2		Anerkennung der Tagesordnung
3		Genehmigung der Niederschrift
4		Anfragen
4.1	OVA/005/2026	Anfrage der AfD-Ratsfraktion: Fehlende Fahrbahnmarkierungen in der Baulast der Stadt Düsseldorf und Unklarheiten zu letztmaligen Markierungsarbeiten
4.2	OVA/006/2026	Anfrage der AfD-Ratsfraktion: Ausschreibung und Vergabe eines Systems für Mieträder der Landeshauptstadt Düsseldorf
4.3	OVA/007/2026	Anfrage der AfD-Ratsfraktion: OSD-Auslastung, Einsatzschwerpunkte und Kosten
4.4	OVA/011/2026	Anfrage der Ratsfraktion Die LINKE: Planungsstand Radwege Königsallee
4.5	OVA/012/2026	Anfrage der Ratsfraktion Die LINKE: Umsetzung der Planung der Testergebnisse und Verbesserungsvorschläge des ADFC zum Radhauptnetz
4.6	OVA/009/2026	Anfrage der SPD/Volt-Ratsfraktion: Wann werden Beschlüsse der Bezirksvertretungen umgesetzt?
5		Anträge
5.1	OVA/148/2025	Ergänzungsantrag der FDP-Ratsfraktion zu OVA/147/2025: Zulassung von Sachverständigen im Ordnungs- und Verkehrsausschuss im Sinne des § 21 Abs. 17 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Düsseldorf

- 5.2 RAT/284/2025 Antrag der FDP-Ratsfraktion: Einrichtung eines koordinierten Baustellenmanagements

6 Aktuelles

- 6.1 Einsatzgeschehen des OSD in der Silvesternacht - mündlicher Bericht

7 Mitteilungen der Verwaltung

Verwaltungsvorlagen

- 8 APS/065/2025 Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/029 (alt: 5674/048) - Planstraße Oberbilk (alt: Ortsumgehung Oberbilk) -Beschlussvorlage-
- 9 OVA/134/2025/1 Neuwahl einer Schiedsperson -Beschlussvorlage-
- 10 OVA/144/2025 Jahresprogramm der Veranstaltungen auf dem Burgplatz in 2026 -Beschlussvorlage-
- 11 OVA/151/2025 Neubau der Theodor-Heuss-Brücke, Entscheidung Brückenquerschnitt -Beschlussvorlage-
- 12 OVA/002/2026 Theodor-Heuss-Brücke, Sicherungsmaßnahme -Beschlussvorlage-
- 13 OVA/152/2025 Änderungsbeschluss – Mehrkosten - Erneuerung der Axialventilatoren im Rheinfurttunnel -Beschlussvorlage-
- 14 OVA/143/2025 Radverkehrsführung Gubener Straße im Abschnitt Höherhofstraße / Sandträgerweg -Beschlussvorlage-
- 15 OVA/150/2025 Bericht „Baustellenmanagement“ -Beschlussvorlage-

II. Nichtöffentlicher Teil

TOP	Vorlage	Inhalt
		Nichtöffentlicher Teil
1		Feststellung der Beschlussfähigkeit
2		Anerkennung der Tagesordnung
3		Genehmigung der Niederschrift
		Verwaltungsvorlagen
4	OVA/149/2025	Nutzung einer städtischen Fläche -Beschlussvorlage-

Anwesend:

Mitglieder:

Ratsherr	Auler	CDU, Vorsitzender
Ratsherr	Sültenfuß	CDU
Ratsherr	Rütz	CDU
Ratsherr	Dr. Schröder	CDU
Ratsfrau	Schmidt	CDU
Ratsherr	Tups	CDU
Frau	Kleimann	CDU
Ratsherr	Czerwinski	B90/Grüne, stellv. Vorsitzender
Ratsfrau	Cordes	B90/Grüne
Ratsherr	Mielczarek	B90/Grüne
Ratsfrau	Heyden	B90/Grüne
Bezirksbürgermeisterin	Klinke	B90/Grüne
Ratsherr	Kühbacher	SPD
Ratsfrau	Fobbe	SPD
Frau	Kabata	SPD, i.V.v. RF Dr. Proschmann
Herr	Müller	SPD
Ratsherr	Mölders	FDP
Ratsherr	Eberhardt-Köster	Die LINKE
Ratsherr	Lemmer	Tierschutz/FW/ Die PARTEI
Ratsherr	Salinger	AfD
Ratsherr	Vogt	AfD

Von der Verwaltung:

Frau Beigeordnete	Schneider	Dezernat 02
Frau Beigeordnete	Zuschke	Dezernat 03
Herr Beigeordneter	Zaum	Dezernat 07
Herr	Dr. Veelken	Amt 32
Frau	Metzker	Amt 66
Herr	Schmitz	Amt 69
Frau	Harden	Büro 01
Frau	Pane	Dezernat 02
Frau	Thewes	Dezernat 02
Frau	Heßmer	Dezernat 03
Frau	Meise	Dezernat 07
Herr	Baackmann	Amt 61
Herr	Odenthal	Amt 66
Herr	Knoch	Amt 66
Herr	Goertz-Gorr	Amt 66
Herr	Eis	Amt 69
Herr	Ebert	Amt 69
Herr	Kuppe	Amt 69
Herr	Schmidt	Amt 69

Weitere Teilnehmende:

Herr	Lüdeking	Rheinbahn
Herr	Finke	Rheinbahn
Herr	Vieten	IHK
Herr	Höhner	Verkehrswacht
Herr	Klusmeier	Taxi e.G.
Herr	Tönjes	Umweltverbände
Herr	Pesch	ADFC
Frau	Hoop	Behindertenrat
Frau	Dr. Bäcker	Seniorenrat, i.V.v. Herr Jansen
Frau	Türkis	Ratsfraktion B90/ Grüne
Herr	Schulz	SPD-Ratsfraktion
Herr	Köhler	IPM
Herr	Dr. Heidel	IPM
Frau	Küppers	Spiekermann Ingenieure

Schriftführung:

Frau	König	Amt 66
------	-------	--------

I. Öffentlicher Teil

Beginn der öffentlichen Sitzung: 16:02 Uhr

Öffentlicher Teil

1

Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende, **Ratsherr Auler**, stellt die Beschlussfähigkeit fest.

2

Anerkennung der Tagesordnung

TOP Ö 5.1 wird nach TOP Ö 2 behandelt.

TOP Ö 15 wird gemeinsam mit TOP Ö 5.2 behandelt.

TOP Ö 8 wird nach TOP Ö 10 behandelt.

Ratsherr Kühbacher schlägt vor, unter TOP Ö 6.2 den Punkt „Erfahrungen Weihnachtsmarkt“ zu ergänzen.

Der Ausschuss stimmt einstimmig zu.

Ansonsten wird die Tagesordnung wie vorgelegt anerkannt.

3

Genehmigung der Niederschrift

Der Tagesordnungspunkt entfällt.

4

Anfragen

4.1

**Anfrage der AfD-Ratsfraktion: Fehlende Fahrbahnmarkierungen in der Baulast der Stadt Düsseldorf und Unklarheiten zu letztmaligen Markierungsarbeiten
OVA/005/2026**

Frage 1:

Wann werden die gemäß Antwort der Verwaltung auf Anfrage der AfD-Ratsfraktion am 11.12.2025 in RAT/401/2025 mitgeteilten, an mehr als 30 Stellen fehlenden, Fahrbahnmarkierung im Stadtgebiet erneuert? (Bitte voraussichtlichen Ausführungszeitraum zu den genannten Strecken konkret benennen)

Antwort:

Der Umfang der Markierungsarbeiten in der Landeshauptstadt Düsseldorf beschränkt sich nicht auf Stellen mit fehlender Markierung. Auch durch Neu- und Umbaumaßnahmen, im Zuge der Schulwegsicherung oder aufgrund von Unfallhäufungsstellen kann es zu Markierungsaufträgen kommen. Diese werden Priorisiert und witterungsbedingt sukzessive abgearbeitet. Ein verbindlicher zukünftiger Ausführungszeitraum kann nicht benannt werden.

Frage 2:

Warum wurden im Rahmen einer IT-Umstellung (siehe Antwort auf Anfrage der AfD-Fraktion von 11.12.2025) keine Daten zu ausgeführten Markierungsarbeiten an den Fahrbahnen vor 2019 übernommen?

Antwort:

Im Rahmen der IT-Umstellung wurden die technischen Einrichtungen, zu denen auch Markierung gehört, übernommen. Eine historische Dokumentation derselben wurde nicht vorgenommen, da dies einen unverhältnismäßigen Aufwand ohne Mehrwert bedeutet hätte, denn für Markierung gibt es keine Maximal- oder Mindesthaltbarkeitsdauer. Sie nutzt sich je nach Gebrauch unterschiedlich schnell ab. Die Information über das Alter einer Markierung ist somit obsolet.

Frage 3:

In welchem zeitlichen Rahmen wurden Fahrbahnmarkierungen auf Düsseldorfer Hauptverkehrsachsen in der Vergangenheit routinemäßig erneuert?

Antwort:

siehe Antwort zu Frage 2.

Ratsherr Salinger erklärt, dass er erstaunt sei, dass es keine Gesamterfassung aller fehlenden Fahrbahnmarkierungen in Düsseldorf gebe und fragt, ob sich dies künftig ändern werde.

Beigeordnete Zuschke schildert, dass eine Gesamterfassung nicht sinnvoll sei, da Fahrbahnen unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt seien und sich daher auch unterschiedlich abnutzen. Zudem können Fahrbahnmarkierungen auch nicht bei jedem Wetter erneuert werden. Eine statistische Gesamterfassung habe kaum einen Nutzen.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung zur Kenntnis.

4.2

**Anfrage der AfD-Ratsfraktion: Ausschreibung und Vergabe eines Systems für Mieträder der Landeshauptstadt Düsseldorf
OVA/006/2026**

Frage 1:

Welche Kosten sind der Landeshauptstadt Düsseldorf durch die Ausschreibung bzw. Vergabe des Mietradsystems entstanden?

Antwort:

Die Kosten des Mietradsystems sind vornehmlich durch Beratungsleistungen sowie die Nutzung der Vergabepattform angefallen. Insgesamt sind durch die Ausschreibung Kosten von 73.641,29 € für die Landeshauptstadt Düsseldorf entstanden.

Frage 2:

Bitte erläutern Sie im Detail das Vergabeverfahren zur Einführung eines (weiteren) städtischen Mietradsystems entstanden?

Antwort:

Bei der Ausschreibung für das kommunale Mietradsystem handelte es sich um ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb nach § 119 Abs. 1, 5 GWB und §§ 14 Abs. 1 und 3, 17 VgV. Zudem wurde die Ausschreibung als ein EU-weites Vergabeverfahren durchgeführt, da das Vergaberecht aufgrund der anzunehmenden Gesamtsumme dazu verpflichtet.

Im oben genannten Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung sind sämtliche Details zum Ablauf eines solchen Vergabeverfahrens nachlesbar.

Frage 3:

Aus welchen Gründen wurde eine Weiterentwicklung des bestehenden nextbike-Angebots der Rheinbahn nicht vorrangig umgesetzt?

Antwort:

Es handelt sich beim Mietrad-Angebot der Rheinbahn nicht um ein kommunal angebotenes Mietradsystem. Um ein kommunales Mietradsystem einzuführen bedurfte es einer Ausschreibung. Somit handelte sich nicht um ein Vergabeverfahren zur Einführung eines weiteren kommunalen Mietradsystems, sondern um die Ersteinführung eines solchen.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung zur Kenntnis.

4.3

**Anfrage der AfD-Ratsfraktion: OSD-Auslastung, Einsatzschwerpunkte und Kosten
OVA/007/2026**

Die Anfrage wird in eine persönliche Anfrage des Ratsherrn Vogt umgewidmet.

Frage 1:

Wie viele OSD-Mitarbeiter waren 2025 jeweils im Außendienst eingesetzt? (Bitte deren Auslastung inkl. Schicht-, Nacht- und Wochenenddiensten sowie Einsatzschwerpunkten im Stadtgebiet darstellen)?

Antwort:

Im Außendienst des Ordnungs – und Servicedienstes (OSD) sind 221 VZÄ besetzt. Der OSD arbeitet in einem Schichtdienstsystem, bestehend aus Früh-, Tag- und Spätdienst. Die vierte Schicht befindet sich im dienstplanmäßigen Frei.

Die Aufteilung der jeweiligen Schichten ist der Anlage zu entnehmen.

Der OSD ist flächendeckend im gesamten Stadtgebiet im Einsatz. Im Rahmen des routinemäßigen Streifendienstes werden alle Stadtteile präventiv und unabhängig von Beschwerdelagen bestreift. Aktuelle oder geplante Einsatzlagen fließen in die tägliche Einsatzplanung ein. Dabei werden die verfügbaren personellen Ressourcen sowie die jeweilige Situation vor Ort berücksichtigt. Eine feste Prioritätenliste für bestimmte Stadtteile existiert nicht, da sich Einsatzschwerpunkte flexibel nach Bedarf – etwa aufgrund von Bürgerbeschwerden oder besonderen Einsatzlagen – verändern können.

Die Fachdienstgruppe PsychKG (Einweisung und Hilfen von / für psychisch Kranke) arbeitet an 7 Tagen der Woche mit einer 24 Stundenabdeckung und losgelöst von den anderen OSD-Dienstgruppen.

Frage 2:

Wie hoch war 2025 die Fluktuation im Ordnungs- und Servicedienst (bitte in geeigneter Form geordnet darstellen)?

Antwort:

Zugänge: 45

Abgänge: 38

Frage 3:

Welche Gesamtkosten sind für den Ordnungs- und Servicedienst in den Jahren 2023, 2024 und 2025 angefallen (bitte nach Möglichkeit auch die Kosten einer durchschnittlichen OSD-Stelle darstellen)?

Antwort:

Die Gesamtkosten des OSD für das Jahr 2023 sind dem Teilfinanzplan des Dezernates 07 auf den Seiten 998 bis 1000 im Produkt „Ermittlungs – und Vollzugsaufgaben“ des Haushaltsplanes für das Jahr 2025 zu entnehmen.

Die Gesamtkosten des OSD für das Jahr 2024 sind dem Teilfinanzplan des Dezernates 07 auf den Seiten 996 bis 998 im Produkt „Ermittlungs – und Vollzugsaufgaben“ des Haushaltsplanentwurfes für das Jahr 2026 zu entnehmen.

Die Gesamtkosten des OSD für das Jahr 2025 liegen in Hinblick auf den ausstehenden Jahresabschluss für das Haushaltsjahr 2025 zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend vor. Die veranschlagten Haushaltsansätze sind dem Teilfinanzplan des Haushaltsplanentwurfes für das Jahr 2026 auf den Seiten 996 bis 998 des Dezernates 07 im Produkt „Ermittlungs – und Vollzugsaufgaben“ zu entnehmen.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung zur Kenntnis.

4.4

**Anfrage der Ratsfraktion Die LINKE: Planungsstand Radwege Königsallee
OVA/011/2026**

Frage 1:

Wie weit ist der Planungsstand für die Radwege auf der Königsallee?

Antwort:

Die Vorplanung wurde unter Berücksichtigung der beschlossenen Leitsätze zur Mobilität aus dem Dialogverfahren Zukunft der Königsallee erstellt. Auf dieser Grundlage wird ein Bedarfsbeschluss vorbereitet.

Frage 2:

Welche Verfahren stehen noch aus?

Antwort:

Der Bedarfsbeschluss befindet sich in Vorbereitung. Danach können die weiteren Planungsphasen beauftragt werden.

Frage 3:

Wann ist frühestens mit dem Baubeginn der Radwege zu rechnen (aufgeteilt in Planungsabschnitte)?

Antwort:

Der Baubeginn richtet sich dann nach der Einbindung der Maßnahme in das Gesamtbild aller innerstädtischer Maßnahmen und nach der Bereitstellung der Haushaltsmittel.

Ratsherr Eberhardt-Köster möchte wissen, wann mit dem Bedarfsbeschluss gerechnet werden könne und es bedeute, dass die Maßnahme in das Gesamtkonzept miteinbezogen werde.

Beigeordnete Zuschke erläutert, dass der Bedarfsbeschluss im ersten Halbjahr 2026 in die politischen Gremien eingebracht werde. Sie betont, dass es sich um den Auftakt des Projektes handele. Erst danach werde die Finanzierung und die Ausführung in den Gremienlauf gebracht.

Ratsherr Rütz fragt, ob genug Haushaltsmittel zur Herbeiführung eines Bedarfsbeschlusses vorhanden seien und ob die Interessensgemeinschaft KÖ mit in die weitere Planung einbezogen werde.

Beigeordnete Zuschke betont, dass die Haushaltsmittel vorhanden seien und weitere in die Haushaltsberatungen eingebracht werden. Die Einbeziehung in das Gesamtkonzept meine lediglich, dass in dem Konzept nicht nur verkehrliche Planungen enthalten seien.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung zur Kenntnis.

4.5

Anfrage der Ratsfraktion Die LINKE: Umsetzung der Planung der Testergebnisse und Verbesserungsvorschläge des ADFC zum Radhauptnetz OVA/012/2026

Frage 1:

Sind die vom ADFC und den Bürger:innen erarbeiteten Änderungsvorschläge zur Verbesserung bzw. Herstellung der Sicherheit im Radhauptnetz bereits mit dem aktuellen Planungsstand abgeglichen worden?

Antwort:

Die im Rahmen des vom ADFC Düsseldorf durchgeführten Radwegtests zum Radhauptnetz identifizierten Mängel und Verbesserungsvorschläge liegen der Verwaltung vor. Sie werden als fachlich relevante Rückmeldungen aus der Nutzungsperspektive eingeordnet und decken sich in weiten Teilen mit bereits bekannten Defiziten des Radhauptnetzes sowie mit Hinweisen aus Politik und Bürgerschaft sowie den fachlichen Erkenntnissen der Verwaltung. Ein systematischer, flächendeckender Abgleich sämtlicher Vorschläge mit dem jeweils aktuellen Planungsstand aller Maßnahmen des Radhauptnetzes ist bislang noch nicht abgeschlossen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich die einzelnen Netzabschnitte in sehr unterschiedlichen Bearbeitungsständen befinden – von bereits umgesetzten Maßnahmen über konkret laufende Planungen bis hin zu Abschnitten ohne kurzfristige Umsetzungsperspektive.

Vor diesem Hintergrund erfolgt die Prüfung der Vorschläge priorisiert. Im ersten Schritt werden insbesondere diejenigen Hinweise betrachtet, die Streckenabschnitte betreffen, für die derzeit konkrete Planungen laufen, sodass eine Berücksichtigung im laufenden Planungsprozess noch möglich ist. In einem zweiten Schritt werden kurzfristig umsetzbare beziehungsweise kleinere Maßnahmen geprüft, etwa im Bereich von Markierungen, Beschilderungen oder punktuellen Anpassungen.

Eine unmittelbare und vollständige Übernahme der Vorschläge ist aufgrund der jeweiligen Rahmenbedingungen (z. B. Flächenverfügbarkeit, Verkehrsführung, rechtliche Vorgaben sowie personelle und finanzielle Ressourcen) nicht in allen Fällen möglich.

Frage 2:

Gibt es schon erste Umsetzungsschritte?

Antwort:

Erste Umsetzungsschritte erfolgen dort, wo sich Vorschläge des ADFC mit bereits laufenden Maßnahmen, bestehenden Planungen oder kurzfristig realisierbaren Einzelmaßnahmen decken. Dies betrifft insbesondere kleinere Anpassungen im Bestand, etwa durch Markierungen, Beschilderungen oder punktuelle Verbesserungen an bekannten Konfliktstellen, sofern diese ohne umfangreiche Planungs- oder Genehmigungsverfahren umgesetzt werden können.

Darüber hinaus fließen die Ergebnisse des Radwegtests in die Priorisierung und Weiterentwicklung der laufenden Projekte zum Ausbau des Radhauptnetzes sowie der Radleitrouten ein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verwaltung langfristig angelegte, fachlich begründete Maßnahmen- und Ausbauprogramme verfolgt, die über mehrere Jahre entwickelt, politisch beschlossen und teilweise bereits in Umsetzung oder deren Vorbereitung sind. Die Hinweise des ADFC werden daher in diese bestehenden Programme integriert, soweit dies fachlich sinnvoll und zeitlich möglich ist. Eine vollständige Neupriorisierung allein auf Grundlage der Vorschlagsliste ist nicht vorgesehen und würde auch zu einer erheblichen Verzögerung laufender Projekte führen.

Die Umsetzung weiterer Maßnahmen erfolgt daher schrittweise und im Rahmen der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen. Ziel bleibt es, das Radhauptnetz kontinuierlich zu vervollständigen und qualitativ weiterzuentwickeln.

Frage 3:

Sind Gespräche mit den Bezirksvertreter:innen über mögliche Maßnahmen in ihren Bezirken geführt worden?

Antwort:

Die Einbindung der Bezirksvertretungen erfolgt im Rahmen konkreter Planungen und Maßnahmen regelmäßig über die vorgesehenen politischen Beteiligungsverfahren. Sobald Maßnahmen des Radhauptnetzes oder daraus abgeleitete Einzelmaßnahmen einen hinreichend konkreten Planungs- oder Umsetzungsstand erreichen, werden die jeweils zuständigen Bezirksvertretungen beteiligt.

Ein gesondertes, bezirksübergreifendes Abstimmungsverfahren ausschließlich zu den Ergebnissen des ADFC-Radwegtests ist nicht vorgesehen.

Ratsherr Eberhardt-Köster möchte wissen, ob es bereits ein Beispiel für eine Maßnahmenumsetzung gebe.

Beigeordnete Zuschke sagt zu, eine Maßnahmenliste zu gegebener Zeit in die politischen Gremien einzubringen.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung zur Kenntnis.

4.6

Anfrage der SPD/Volt-Ratsfraktion: Wann werden Beschlüsse der Bezirksvertretungen umgesetzt?

OVA/009/2026

Frage 1:

Wie viele dieser Anträge liegen derzeit dem Amt für Verkehrsmanagement vor (Bitte aufschlüsseln nach Stadtbezirken)?

Antwort:

Eine Aufschlüsselung aller Anträge, Anfragen und Nachfragen der Bezirksvertretungen in 2025 kann der beigefügten Übersicht entnommen werden.

Frage 2:

Wie erfolgt die Priorisierung dieser Anträge?

Antwort:

Alle beschlossenen Anträge werden erfasst und fließen in die Gesamtpriorisierung der Verwaltung ein. Hierbei führen Ereignisse wie zum Beispiel Absackungen, Unfälle, notwendige Verkehrssperrungen aufgrund von externen und städtischen Baumaßnahmen kontinuierlich zu Anpassungen der Prioritäten.

Eine grundsätzlich hohe Priorität genießen Maßnahmen der Unfallkommission, Maßnahmen der Schulwegsicherheit und Maßnahmen der Wohnungsbauoffensive.

Frage 3:

Welche dieser Anträge werden in 2026 voraussichtlich umgesetzt?

Antwort:

Die Verwaltung steht über die Bezirksverwaltungsstellen im konstruktiven Austausch mit den Bezirken in Bezug auf die Abarbeitung der Anliegen. Eine Angabe der Anträge, die in 2026 umgesetzt werden, ist leider aufgrund der auch unterjährig immer wieder erforderlichen Umpriorisierungen (siehe Antwort zu Frage 2) nicht möglich.

Ratsfrau Fobbe erkundigt sich, ob der Rückstand der Umsetzungen durch den Einstellungsstopp in der Landeshauptstadt Düsseldorf noch größer werde.

Beigeordnete Zuschke sichert zu, dass die Verwaltung auch weiterhin transparent arbeiten und ihre Aufgaben ausführen werde.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung zur Kenntnis.

5

Anträge

5.1

Ergänzungsantrag der FDP-Ratsfraktion zu OVA/147/2025: Zulassung von Sachverständigen im Ordnungs- und Verkehrsausschuss im Sinne des § 21 Abs. 17 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Düsseldorf OVA/148/2025

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss der Landeshauptstadt Düsseldorf beschließt, Vertretungen der Rheinbahn AG, des ADFC Düsseldorf, der IHK Düsseldorf, der örtlichen Umweltverbände, der Verkehrswacht, der Taxi Düsseldorf e.G., von Fuss e. V. und der Polizei im Ordnungs- und Verkehrsausschuss als dauerhafte Sachverständige im Sinne des § 21 Abs. 17 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Düsseldorf für diese Wahlperiode zuzulassen.

Der Ausschuss beschließt einstimmig.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 21 (7 CDU, 5 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 2 AfD, 1 Die LINKE, 1 FDP, 1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

Nein: 0

Enth.: 0

5.2

**Antrag der FDP-Ratsfraktion: Einrichtung eines koordinierten Baustellenmanagements
RAT/284/2025**

Dieser Tagesordnungspunkt wird gemeinsam mit TOP Ö 15 diskutiert.

Frau Metzker stellt die Informationsvorlage vor. Grund für die Einbringung sei, zu erläutern, dass das Verkehrsmanagement vor großen Herausforderungen stehe. Bei den täglich genutzten Fachanwendungen für beispielsweise die Erteilung von Genehmigungen und das Genehmigungsverfahren gebe es momentan einen Medienbruch. In diese Fachanwendungen spiele das Thema Baustelle mit rein und im Sinne der Digitalisierung sei das Ziel der Verwaltung für das Baustellenmanagement, die Fachanwendungen in einen Kommunikationskanal zu bringen, in der einmal das Anlagevermögen und die verschiedenen Ziele, die damit erreicht werden sollen, erfasst werden können. Zum Antrag erläutert sie, dass es übersichtlicher sei, eine interaktive Karte mit einer räumlichen Darstellung zu nutzen als einen Zeitstrahl. Das Konzept werde mit den verschiedenen Akteuren, wie beispielsweise auch der Deutschen Bahn oder der Autobahn GmbH, sowie den Maßgaben aus der Unfallkommission abgestimmt. Es sei ein lebendes Konstrukt der Abstimmung, das sich über das Jahr verändere.

Ratsherr Mölders spricht sich erneut für einen interaktiven Zeitstrahl als effektivste Darstellung der Baustellen auf „Düsseldorf Maps“ aus. Er kritisiert zudem, dass der VT-Manager nicht leicht zu finden sei und ergänzt, dass eine Integration nach „Düsseldorf Maps“ sinnvoller sei.

Frau Metzker führt aus, dass die Software aus den zusammenzuführenden Fachanwendungen erst noch erstellt werden müsse, und betont, dass auch Veranstaltungen darin berücksichtigt würden. Grundsätzlich sei eine grafische Darstellung aber schon machbar, ob in „Düsseldorf Maps“, könne die Verwaltung zurzeit nicht beantworten.

Ratsherr Rütz macht darauf aufmerksam, dass die geforderten Maßnahmen aus dem Antrag ohnehin schon von der Verwaltung bearbeitet würden.

Ratsherr Mielczarek lobt die vier vorgeschlagenen Maßnahmen für das Jahr 2026. Er fragt, welche Potenziale genutzt werden könnten, um räumlich verbundene Maßnahmen auch zeitlich zu kombinieren, sodass der Boden dann nur einmal aufgerissen werden müsste.

Frau Metzker legt dar, dass dies ein Thema sei, welches auch die Verwaltung beschäftige. Dies bedürfe allerdings weitere perspektivische Planung und weitere Abstimmung, damit das Konzept auch in den nächsten fünf Jahren Bestand habe. Schwierigkeiten in der gemeinsamen Koordinierung gebe es, wenn die Verwaltung oder Partner ihre Termine nicht einhalten können. Grundsätzliche begrüße sie die Idee jedoch.

Ratsherr Czerwinski macht darauf aufmerksam, dass die Anmeldungen der Baustellen der Deutschen Bahn sehr kurzfristig seien und enorme Auswirkungen auf den VRR haben.

Frau Hoop lobt die gesteigerten Baustellenkontrollen, da viele Baustellen nicht den Anforderungen zu Sicherheit und Barrierefreiheit entsprächen. Sie bittet darum, die geplante Kenntnisnahme des Ausschusses Ende des Jahres damit zu ergänzen, wie viele Baustellen kontrolliert wurden und welche gut bzw. schlecht waren. Sie möchte zudem wissen, welche Sanktionsmöglichkeiten die Verwaltung habe.

Frau Metzker führt aus, dass die Sondernutzungsgenehmigungen pro Jahr eine fünfstellige Anzahl betragen. Diese würden alle von zwei Baustellenkontrolleuren begutachtet. Der Bitte nach einem Evaluationsbericht komme sie gerne nach. Zu den Sanktionsmöglichkeiten gebe es Best-Practice-Beispiele aus anderen deutschen Städten. Sie sagt zu, eine Evaluation zu Missständen bei Baustelleneinrichtungen einzubringen.

Der Ausschuss lehnt den Antrag mehrheitlich ab.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 6 (4 SPD/Volt, 1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI, 1 FDP)

Nein: 15 (7 CDU, 5 Bündnis 90/ GRÜNE, 2 AfD, 1 Die LINKE)

Enth.: 0

6

Aktuelles

6.1

Einsatzgeschehen des OSD in der Silvesternacht - mündlicher Bericht

Beigeordneter Zaum berichtet von der Silvesternacht und lobt die Zusammenarbeit insbesondere zwischen Polizei und Ordnungsamt. Es habe keine besonderen Vorkommnisse gegeben. Er dankt allen Einsatzkräften für den erfolgreichen Einsatz.

6.2

Erfahrungen Verkehrskonzept Weihnachtsmarkt

Ratsherr Kühbacher macht darauf aufmerksam, dass es noch keinen Bericht der Verwaltung zu den Erfahrungen zum Verkehrskonzept Weihnachtsmarkt gegeben habe. Er schildert, dass die Einbahnstraße vom Martin-Luther-Platz zur Königsstraße Richtung Westen zur Weihnachtsmarktzeit in die entgegengesetzte Richtung befahrbar gewesen sei und möchte wissen, ob diese umgedrehte Regelung inzwischen wieder aufgehoben wurde. Dies müsse Radfahrenden mitgeteilt werden, damit der Radverkehr alternativ eine Umleitung nutzen könne.

Beigeordnete Zuschke sagt zu, die Information schriftlich nachzuliefern, ob die Einbahnstraße wieder umgedreht wurde.

7

Mitteilungen der Verwaltung

Der Tagesordnungspunkt entfällt.

8

Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/029 (alt: 5674/048) - Planstraße Oberbilk (alt: Ortsumgehung Oberbilk) APS/065/2025

Ratsherr Kühbacher bittet um eine kurze Einführung zur Vorlage durch die Verwaltung.

Beigeordnete Zuschke präsentiert den Bebauungsplanentwurf.

Ratsherr Rütz macht darauf aufmerksam, dass in den Beratungen der Bezirksvertretungen in Aussicht gestellt wurde, dass die verkehrlichen Vorlagen für den ersten Bauabschnitt in die entsprechenden Gremien eingebracht werden und fragt, ob diese Information noch aktuell sei.

Beigeordnete Zuschke verspricht eine Auskunft darüber zur nächsten Sitzung.

Der Ausschuss empfiehlt mehrheitlich.

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss stimmt dem Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/029 - Planstraße Oberbilk - im Rahmen seiner Mitwirkung gem. § 12 Abs. 2 der Zuständigkeitsordnung zu und empfiehlt dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 18 (7 CDU, 5 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 1 Die LINKE, 1 FDP)

Nein: 2(2 AfD)

Enth.: 1 (1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

9

Neuwahl einer Schiedsperson

OVA/134/2025/1

Der Ausschuss empfiehlt einstimmig.

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Düsseldorf die Neuwahl der Schiedsperson für den Schiedsamsbezirk 11 - Angermund, Wittlaer und Kalkum zu beschließen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 21 (7 CDU, 5 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 2 AfD, 1 Die LINKE, 1 FDP, 1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

Nein: 0

Enth.: 0

10

Jahresprogramm der Veranstaltungen auf dem Burgplatz in 2026

OVA/144/2025

Der Vorsitzende, **Ratsherr Euler**, macht vorab darauf aufmerksam, dass die Vorlage unter Vorbehalt der Anhörung der Bezirksvertretung 1 abgestimmt werde.

Ratsherr Rütz bittet darum, dass noch mehr barrierearme Kabelbrücken auf dem Burgplatz eingesetzt werden.

Beigeordneter Zaum nimmt diese Bitte mit.

Bezirksbürgermeisterin Klinke wünscht sich für die Zukunft eine bessere Planung der Gremienbeteiligung, da die Aufbauarbeiten für Karneval schon im Gange seien, wenn die Bezirksvertretung 1 tagt.

Herr Pesch weist daraufhin, dass es in der Vergangenheit vorgekommen sei, dass auf den Umleitungen für den Fahrradverkehr während der Veranstaltungen Sperrungen aufgestellt worden seien. Er bittet um Berücksichtigung.

Beigeordneter Zaum erklärt, dass es sich als gute Tradition etabliert habe, die Veranstaltungen auf dem Burgplatz gesammelt am Anfang des Jahres in die Gremien einzubringen. Bei einigen Veranstaltungen kämen die Veranstaltenden und die Antragstellenden leider nicht mit der Planung hinterher, sodass es beispielsweise noch eine gesonderte Vorlage zum Weihnachtsmarkt geben werde. Die Verwaltung werde allerdings weiterhin versuchen, die Gremien so früh wie möglich über die Veranstaltungen zu informieren.

Der Ausschuss beschließt einstimmig.

Beschlussdarstellung:

Der Ausschuss beschließt – unter Vorbehalt, dass die Bezirksvertretung 01 keine Bedenken äußert –, dass im Jahr 2026 die nachfolgend aufgeführten Veranstaltungen auf dem Burgplatz in der dargelegten Form durchgeführt werden können.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 21 (7 CDU, 5 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 2 AfD, 1 Die LINKE, 1 FDP, 1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

Nein: 0

Enth.: 0

11

**Neubau der Theodor-Heuss-Brücke, Entscheidung Brückenquerschnitt
OVA/151/2025**

Der Vorsitzende, **Ratsherr Euler**, lässt zunächst die Sachverständigen zu: Frau Küppers von Spiekermann Ingenieuren sowie Herr Köhler und Herr Dr. Heidel von der IPM.

Beigeordnete Schneider stellt die Vorlage kurz vor. Es wurde zuvor eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, in der die verschiedenen Varianten untersucht wurden. Die Ergebnisse, die auch schon in der Bezirksvertretung 1 und 4 vorgestellt wurden, werde nun Frau Küppers präsentieren.

Frau Küppers präsentiert die Machbarkeitsstudie mittels einer PowerPoint Präsentation. Die Aufgabenstellung lautete, eine Fördermöglichkeit für eine kommunale Schienenverbindung im Zuge des Neubaus der Theodor-Heuss-Brücke zu finden. Sie stellt die untersuchten Varianten hinsichtlich der Kosten, der technischen Umsetzbarkeit und der verkehrlichen Auswirkungen vor, mit der die Kosten-Nutzen-Relation untersucht werden konnte, um die Förderwürdigkeiten festzustellen. Dabei wurden auch die Synergieeffekte durch eine mögliche Anbindung an die U81 nicht außer Acht gelassen. Es habe sich allerdings gezeigt, dass bei allen drei Varianten das Kosten-Nutzen-Verhältnis unter eins liege, sodass bei keiner Variante ein volkswirtschaftlicher Nutzen und somit keine Förderwürdigkeit erreicht werden könne. Es werde daher keine Weiterverfolgung des Vorhabens empfohlen.

Ratsherr Mielczarek bedankt sich für die ausführliche Präsentation und bedauert das Ergebnis der Machbarkeitsstudie. Er möchte wissen, welche Kostendifferenz eine Variante mit und eine Variante ohne Schienen ausmache. Zudem fragt er, ob bei der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt werden könne, die Brücke so zu bauen, dass eine spätere Nachrüstung des Schienenverkehrs noch möglich sei.

Vorsitzender Euler schlägt vor, dass die zweite Frage nach der Nachrüstung im Nachgang von der Verwaltung beantwortet werden könne.

Frau Küppers erläutert, dass es zwischen den Varianten mit und ohne Schienen keine Kostendifferenz gebe.

Ratsherr Eberhardt-Köster betont, dass es Kippunkte in der Infrastruktur brauche, um die Verkehrswende voran zu treiben. Unklar sei für ihn, was es für die Zukunft und die Verkehrswende bedeute, sollte der Schienenverkehr auf der Theodor-Heuss-Brücke nicht realisiert werden. Zudem möchte er wissen, ob nicht Gelder aus dem Infrastrukturtopf oder des Landesministeriums dafür eingesetzt werden könnten. Er fragt ergänzend zum volkswirtschaftlichen Nutzen, mit welchem Zinssatz die CO₂-Ersparnis bei den untersuchten Varianten berechnet worden sei.

Frau Küppers erläutert, dass die CO₂-Bepreisung durch die Zinssätze im Kapitaldienst fest vorgegeben sei.

Beigeordnete Schneider erläutert, dass es momentan nicht möglich sei, ein solches Projekt aus städtischen Mitteln zu finanzieren. Fördermittel von Bund und Land stünden zwar zur Verfügung, reichen jedoch angesichts der Vielzahl geplanter Investitionsprojekte und steigender Baupreise nicht aus, um alle Kosten zu decken. Sie erklärt, dass die Streckenführung komplex sei und die Planung der Brücke hohe Kosten verursache. Ein vorgeschlagener Bau ohne Bahngleise bleibe aktuell die praktikable Lösung. Technische Vorrüstungen für eine spätere Bahninstallation wären möglich, müssten jedoch in einer späteren Planungsphase konkret geprüft werden, z.B. könnte eine PKW-Fahrspur im Nachhinein umgewandelt werden. Abschließend betont sie, dass die Gestaltung der Brücke und Breite im Moment so festgelegt werden müsse, dass ein Ersatzbau möglich sei, ohne den PKW-Verkehr einzuschränken.

Ratsherr Kühbacher kritisiert, dass die Machbarkeitsstudie den politisch beschlossenen Auftrag, wonach die Nordtangente von Seestern bis Staufenbergplatz ausgebaut und das Zielkonzept Stadtbahn erstellt werden sollte, nicht vollständig abgebildet habe und bittet die Verwaltung um Erläuterung der Abweichungen. Er fragt außerdem, warum kommuniziert wurde, dass eine Hochflurvariante vom Heerdter Krankenhaus zur Prinzenallee nicht möglich sei, in der Machbarkeitsstudie allerdings Niederflurvarianten untersucht wurden.

Frau Küppers erklärt, dass die Ring- bzw. Tangentenvariante bewusst so geplant wurde, weil sie technisch machbar sei, bestehende Linien sinnvoll einbinde und die größten Fahrgastpotenziale verspreche – auch wenn einige Planungsannahmen und Rahmenbedingungen sich im Laufe der Zeit geändert hätten. Die untersuchte Ringvariante sollte möglichst hohe Fahrgastpotenziale erreichen und würde teilweise bestehende Linien wie die Stadtbahnlinie U77 ersetzen. Dadurch wäre der zusätzliche Aufwand teilweise geringer, weil vorhandene Streckenabschnitte weiter genutzt oder ersetzt würden. Ein Abschnitt über Düsseldorf-Lörick wurde bewusst in die Planung aufgenommen, weil dort hohe Nachfragepotenziale und gute Umsteigemöglichkeiten bestehen könnten. Beim Betriebskonzept wurde auch berücksichtigt, wie andere Linien – insbesondere die U81/U78 – angebunden werden könnten.

Ratsherr Salinger betont, dass die Planung einer gewissen Eile bedürfe, da noch einige andere Brücken in den nächsten Jahren einer Sanierung bedürfen.

Ratsherr Tups lobt die Machbarkeitsstudie und möchte wissen, ob die potenziellen Kosten für die Sanierung eine negative Bewertung der unterschiedlichen Varianten zur Folge gehabt habe.

Frau Küppers erklärt, dass die Kosten bei der Machbarkeitsstudie noch keine Rolle gespielt hätten, diese wären erst ein zu beachtender Faktor, wenn eine deutliche Förderwürdigkeit festgestellt werde.

Ratsherr Czerwinski kritisiert, dass beim Neubau der Theodor-Heuss-Brücke langfristig gedacht werden müsse und dass die aktuellen Bewertungsverfahren zum Nutzen-Kosten-Quotient des Bundes solche langfristigen Verkehrswenden nicht ausreichend berücksichtigen. Dadurch würden viele Projekte durch die Förderung fallen. Er fordere, die neue Brücke so zu planen, dass eine spätere Nachrüstung für Schienenverkehr möglich bleibt, selbst wenn sie zunächst ohne Bahn gebaut wird. Infrastruktur halte viele Jahrzehnte, daher müsse man zukünftige Entwicklungen mitdenken.

Herr Pesch fragt, ob beim Ersatzneubau beispielsweise breitere Rampen zur Verbesserung für Radverkehr umgesetzt würden oder ob dies die Beschleunigung des Planungsverfahrens behindern würde.

Beigeordnete Schneider berichtet, dass der Ersatzneubau schnell realisiert werden solle, jedoch auch moderne Bau- und Umweltstandards eingehalten werden müssten. Dazu gehöre beispielsweise auch Lärmschutz, der bei älteren Brücken teilweise noch fehle. Dadurch werde sie technisch teilweise anders aussehen, soll aber dem bisherigen Erscheinungsbild möglichst ähnlich bleiben. Wie viel Zeit durch das vereinfachte Verfahren tatsächlich eingespart werden könne, sei noch unklar. Die Verwaltung führe dazu bereits Gespräche mit den Genehmigungsbehörden.

Ratsherr Mielczarek möchte wissen, ob die Verwaltung zusichern kann, dass sie bei der weiteren Planung eine Variante mit einer möglichen Schienennachrüstung prüfe.

Beigeordnete Schneider erläutert, dass so eine Planung und Prüfung mehr Kosten mit sich bringe, für deren Freigabe es einen Ratsbeschluss benötige. Man sei allerdings noch nicht so weit mit der Planung um zu sagen, wann dies der Fall sein könnte.

Herr Vieten betont, dass die Wirtschaft mit am meisten durch die Entlastung der Brücke benachteiligt sei, da der Wirtschaftsverkehr nun große Probleme habe, über den Rhein zu kommen. Das werde auch der Fall sein bei der Sanierung anderer Brücken in Zukunft. Er bittet daher um einen zügigen Ersatzneubau.

Ratsherr Kühbacher schlägt vor, in der kommenden Ratssitzung einen Änderungs- oder Ergänzungsantrag zu stellen, in der eine Prüfung der Planung einer späteren Nachrüstung einer Autospur auf Schienenverkehr beantragt werde.

Der Ausschuss empfiehlt mehrheitlich.

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf die weitere Planung des Ersatzneubaus der Theodor-Heuss-Brücke (THB) ohne Stadtbahntrasse zu beschließen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 18 (7 CDU, 4 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 2 AfD, 1 FDP)

Nein: 1 (1 Die LINKE)

Enth.: 1 (1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

12

Theodor-Heuss-Brücke, Sicherungsmaßnahme OVA/002/2026

Herr Schmitz präsentiert die Verwaltungsvorlage zu baulichen Sicherungs- und Verkehrsmaßnahmen anhand einer Power-Point-Präsentation. Die Bauzeit des Neubaus werde auf rund 2,5 Jahre ab Mitte 2026 geschätzt. Da die Kragarme die Zeit bis zum Neubau nicht mehr überstehen werden, wurde seit dem 1. Februar 2026 eine Ablastung auf 3,5 Tonnen angeordnet. Durch die Beschränkung auf den PKW-Verkehr solle der Brückenzug bis zum geplanten Neubau erhalten werden. Die Ableitungen der LKWs seien für die umliegenden Verkehre verträglich und es würde bereits über Variotafeln sowie über die Navigationssysteme darüber informiert. Das Umleitungskonzept für die Kragarmsanierung ab dem zweiten Halbjahr 2026 werde dann nochmal umfangreicher, sei allerdings auch schon in der Abstimmung mit innerstädtischen und externen Akteuren. Wichtig sei eine gute Kommunikation im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung. Dafür wurde auch eine entsprechende Kontaktadresse und eine Seite auf der städtischen Website eingerichtet.

Ratsherr Rütz fragt, ob es realistisch ist, die bestehende Brücke direkt abzureißen und erst danach neu zu bauen – also ohne eine provisorische Ersatzbrücke. Das könnte die Planung beschleunigen und Kosten sparen. Zudem möchte er wissen, welche Maßnahmen zur Kontrolle geplant seien, da schon jetzt viele LKWs gegen das bestehende Fahrverbot verstoßen. Ein Teil des Verkehrs solle über die Flughafenbrücke Düsseldorf im Verlauf der Bundesautobahn 44 umgeleitet werden. Er erkundigt sich, ob die Stadt dafür mit der Autobahn GmbH und anderen zuständigen Stellen zusammenarbeitet, damit die Umleitung auch auf Autobahnen wie der Bundesautobahn 52 und Bundesautobahn 57 funktioniere. Er bittet außerdem um eine kurze Erklärung des geplanten Verkehrskonzepts der Rheinbahn AG und fragt, wie dieses den Bürgerinnen und Bürgern kommuniziert werde. Außerdem erkundigt er sich, ob direkte Verbindungen zwischen rechts- und linksrheinischen Stadtteilen geplant seien.

Herr Schmitz erklärt, dass die Variante „Abriss ohne Provisorium“ bisher noch nicht geprüft worden sei. Aktuell verfolge die Verwaltung weiterhin den Plan, die bestehende Brücke möglichst lange zu nutzen, bis ein Ersatzneubau bereitsteht, damit der Verkehr weiter über den Rhein geführt werden könne. Zudem prüfe die Verwaltung verschiedene Maßnahmen, um die Einhaltung der Fahrverbote zu verbessern. Zunächst sollen Verkehrserfassungen und Kontrollen erfolgen, um zu sehen, wie viele Verstöße tatsächlich stattfinden. Erst wenn sich zeigt, dass das Problem größer sei, würden strengere oder aufwendigere Maßnahmen geprüft. Er erläutert, dass sich die Verwaltung unter anderem mit der Autobahn GmbH und Straßen.NRW abstimme und eine großräumige Beschilderung kurzfristig umgesetzt werden solle. Die Brücke werde außerdem durch häufige und intensive Bauwerksprüfungen überwacht, um Schäden frühzeitig erkennen und darauf reagieren zu können. Die Verwaltung habe auch Notfallkonzepte vorbereitet, sei aber der Meinung, diese nicht zu brauchen.

Herr Finke erklärt, dass insgesamt sechs Buslinien die Brücke normalerweise überqueren. Dabei sei die Linie 834 besonders betroffen, aufgrund des Schülerverkehrs. Täglich überqueren etwa 500 Schülerinnen und Schüler sowie rund 6.000 Pendler die Brücke mit dem Bus. Aufgrund der Sperrung für schwere Fahrzeuge habe die Rheinbahn ein Notnetz einrichten müssen. Ein umfangreicher Ersatzverkehr sei jedoch kaum möglich, weil nicht genügend Fahrzeuge und Ressourcen zur Verfügung stünden. Ergänzend werde der On-Demand-Service Flexy für Fahrten über den Rhein angeboten, der die Nachfrage allerdings nur begrenzt abdecken könne.

Frühere Sperrungen der Brücke zeigten auch, dass alternative Routen zu sehr großen Verspätungen von bis zu 45 Minuten führen können. Daher wurde bisher keine direkte Ersatzverbindung über andere Brücken eingerichtet. Er fügt hinzu, dass die Rheinbahn aktuelle Informationen, Netzpläne und Fahrplandaten auf der Website und in der App bereitstelle. **Herr Finke** sagt zu, dass die Rheinbahn weitere Überlegungen prüfen werde.

Ratsherr Vogt fragt, ob auch eine Neubauvariante möglich sei, bei der rechts und links neben der Brücke zwei Behelfsbrücken angefertigt werden und man die Brücke in der Mitte abreißen könne oder eine Variante, bei der die Brücke für den Fuß- und radverkehr gesperrt werde.

Beigeordnete Schneider stellt klar, dass aktuell noch keine Entscheidung gefallen sei, wie der Neubau genau umgesetzt werde. Verschiedene Bauvarianten werden geprüft, aber zunächst muss der Neubau fertig geplant werden. Bis dahin müsse die bestehende Brücke weiter genutzt werden. Die bestehende Brücke komplett außer Betrieb zu nehmen und abzureißen, bevor der Neubau beginne, sei bei einer stark genutzten Stadtbrücke keine mögliche Option.

Herr Schmitz ergänzt, dass eine Variante mit Behelfsbrücken links und rechts neben der Brücke als Provisorium extrem teuer und aufwendig zu planen sei, falls überhaupt möglich. Diese Variante sei aus technischer, finanzieller und zeitlicher Sicht nicht attraktiv.

Ratsherr Kühbacher weist darauf hin, dass nicht der Eindruck entstehen solle, die Brücke könne jederzeit einstürzen, sondern dass frühzeitig bemerkt werde, falls eine Vollsperrung notwendig werde. Er erkundigt sich außerdem, welche Sanktionen es bei der Nichteinhaltung der Gewichtsgrenze für LKWs gebe und ob es zu den Verstößen bereits Zahlen gebe. Mit einem Silhouettenblitzer können zwar Verstöße registriert werden, die Brücke nehme allerdings bereits mit jeder Nichteinhaltung Schaden.

Herr Schmitz antwortet, dass zur Durchsetzung des LKW-Verbots zunächst Silhouettenblitzer, ähnlich wie bei der Josef-Kardinal-Frings-Brücke, installiert werden sollen. Sobald neue Erkenntnisse vorliegen, werde die Verwaltung weitere Schritte entscheiden und öffentlich kommunizieren.

Herr Pesch macht darauf aufmerksam, dass für einen Großteil der Menschen, die im Umkreis leben, ein Umstieg auf den Fahrradverkehr möglich und vorteilhaft sei. Daher schlage er vor, die Maßnahme Uerdinger Straße zu priorisieren.

Beigeordnete Zuschke nimmt den Vorschlag mit.

Der Ausschuss empfiehlt einstimmig.

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf die Ausführung und Finanzierung der Sicherungsmaßnahmen an der Theodor-Heuss-Brücke mit Gesamtkosten in Höhe von 36.892.000 (brutto) zu beschließen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 20 (7 CDU, 4 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 2 AfD, 1 Die LINKE, 1 FDP, 1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

Nein: 0

Enth.: 0

13

**Änderungsbeschluss – Mehrkosten - Erneuerung der Axialventilatoren im Rheinufertunnel
OVA/152/2025**

Der Ausschuss empfiehlt einstimmig.

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt die Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung von Mehrkosten in Höhe von 1.224.000 Euro zu beschließen, welche im Rahmen des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses des Projektes Erneuerung der Axialventilatoren im Rheinufertunnel OVA/082/2023 entstehen.

Nach aktuellem Sachstand steigen die Gesamtkosten von 3.334.000,00 EUR (brutto) auf 4.558.000,00 EUR (brutto).

Davon wurde aufgrund des hohen Submissionsergebnisses bereits am 20.08.2024 ein Änderungsbeschluss zur Finanzierung der Mehrkosten in Höhe von 495.000 Euro (entspricht 14,85 %) verwaltungsintern herbeigeführt. Die Gesamtkosten erhöhten sich damals auf 3.829.000 Euro.

Somit verbleiben 729.000 Euro an aktuell zu beschließenden Mehrkosten, die durch gesamtstädtische Mittel gedeckt werden sollen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 20 (7 CDU, 4 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 2 AfD, 1 Die LINKE, 1 FDP, 1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

Nein: 0

Enth.: 0

14

**Radverkehrsführung Gubener Straße im Abschnitt Höherhofstraße / Sandträgerweg
OVA/143/2025**

Ratsfrau Fobbe weist darauf hin, dass die Einführung von Tempo 30 nicht automatisch zu mehr Sicherheit führe. Daher bittet sie die Verwaltung, die Einhaltung der Temporeduktion regelmäßig zu überprüfen.

Beigeordnete Zuschke sagt zu, diese Bitte mitzunehmen.

Ratsfrau Cordes ergänzt den Wunsch, dass die Verwaltung künftig in ihrer Kommunikation anders mit angeregten Maßnahmen, wie dieser nach Fahrbahnmarkierungen und der Einführung von Tempo 30, umgehe. Sie fragt, warum die beiden Maßnahmen nicht zur gleichen Zeit bearbeitet wurden und warum der Grund dafür nicht kommuniziert wurde.

Beigeordnete Zuschke sagt zu, diese Anregung mitzunehmen.

Der Ausschuss beschließt mehrheitlich.

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Gubener Straße in Fahrtrichtung Eller im Abschnitt Höherhofstraße / Sandträgerweg

Abstimmungsergebnis:

Ja: 16 (7 CDU, 3 Bündnis 90/ GRÜNE, 4 SPD/Volt, 1 Die LINKE, 1 FDP)

Nein: 2 (2 AfD)

Enth.: 1 (1 Freie Wähler/ Tierschutz/ Die PARTEI)

15

**Bericht „Baustellenmanagement“
OVA/150/2025**

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Ende der öffentlichen Sitzung: 19.44 Uhr

Anschließend nicht öffentliche Sitzung.

Ratsherr Euler
-Vorsitzender-

Ratsherr Czerwinski
-stellv. Vorsitzender-

Herr Zaum
-Beigeordneter-

Frau Zuschke
-Beigeordnete-

Frau Schneider
-Beigeordnete-

Frau König
-Schriftführung-