

**Anfrage der AfD-Fraktion in der Bezirksvertretung 4 am 08.07.2026
hier: Verkehrssituation während der Kragarmsanierung der Theodor-Heuss-
Brücke – basierend auf der Informationsveranstaltung vom 22. Juni 2026**

Frage 1:

Welche Verkehrsflussprognosen für die linksrheinischen Stadtteile, insbesondere für die Luegallee und die Oberkasseler Brücke liegen für die Bauphase vor?

Antwort:

Das Verkehrsmodell zeigt auf, dass die Sicherungsmaßnahme an der Theodor-Heuss-Brücke zu einer signifikanten Erhöhung des Verkehrs insbesondere auf der Oberkasseler Brücke sowie der Luegallee führen wird. Um dem entgegenzuwirken, wird die Verwaltung verkehrssteuernde Maßnahmen ergreifen.

Frage 2:

Welche konkreten Maßnahmen plant die Verwaltung, um die zusätzlichen umgeleiteten Verkehrsströme zu bewältigen und erhebliche Verkehrsbehinderungen im linksrheinischen Straßennetz zu vermeiden?

Antwort:

Für den Schwerverkehr gelten weiterhin die Umleitungsstrecken, die bereits im Februar im Zuge der 3,5-Tonnen-Ablastung eingerichtet wurden.

Der motorisierte Individualverkehr wird über die Rheinkniebrücke geführt. Auf der Umleitungsstrecke liegende, stark belastete Kreuzungen werden durch eine geänderte Signalsteuerung optimiert.

Um die Oberkasseler Brücke zu entlasten, werden die rechtsrheinischen Zu- und Abbringer Oederallee und Fritz-Roeber-Straße gesperrt.

Weitere Details sowie eine aussagekräftige Skizze zum Umleitungskonzept sind auf der Homepage der Landeshauptstadt Düsseldorf hinterlegt:

<https://www.duesseldorf.de/medienportal/pressediens-einzelansicht/pld/grossraeumiges-umleitungskonzept-waehrend-theodor-heuss-bruecken-sanierung>

An insgesamt 10 Lichtsignalanlagen (LSA) im Düsseldorfer Straßennetz werden Anpassungen der Signalsteuerung vorgenommen. Ziel ist es, die Signalsteuerungen an die veränderten Verkehrsmengen anzupassen und dadurch die verkehrslenkenden Maßnahmen des Verkehrskonzept entlang der Umleitungsrouten wirksam zu unterstützen. Die Anpassungen sind im Bereich Seestern, am Nordfriedhof, auf der Umleitungsstrecke zwischen der Cecilienallee und der Auffahrt zur Rheinkniebrücke (RUT/Kavalleriestraße) sowie im Bereich der Kaiserstraße und der Hofgartenrampe vorgesehen.

Während der gesamten Projektlaufzeit erfolgt ein kontinuierliches Monitoring der Verkehrssituation mithilfe des Benchmarksystems. Die gewonnenen Erkenntnisse werden fortlaufend ausgewertet. Sofern weiterer Optimierungsbedarf festgestellt wird, kann die Signalsteuerung gezielt nachjustiert und an die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse angepasst werden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Maßnahmen kontinuierlich evaluiert und bei Bedarf weiterentwickelt werden.

Zur frühzeitigen Information der Verkehrsteilnehmenden werden die vorhandenen LED-Anzeigetafeln mit Hinweisen auf die veränderte Verkehrssituation und gegebenenfalls die eingerichteten Umleitungsstrecken beschaltet. Dadurch werden die Verkehrsteilnehmenden bereits im Vorfeld auf die geänderte Verkehrsführung aufmerksam gemacht und bei der Verkehrsmittelwahl sowie der Wahl alternativer Fahrtrouten unterstützt.

Ergänzend werden Verkehrsmeldungen zu den verkehrlichen Einschränkungen und Umleitungsführungen erzeugt und über die Mobilithek bereitgestellt. Die Informationen können von Navigationsdienstleistern und weiteren Mobilitätsanbietern übernommen und in deren Anwendungen integriert werden.

Frage 3:

Wird für die Dauer der Sanierung eine temporäre Anpassung der Verkehrsführung geprüft, insbesondere die beidseitige Reaktivierung der derzeitigen Radspuren auf der Luegallee für den Kraftfahrzeugverkehr, um die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu erhöhen und die zusätzlichen Verkehrsströme aufzunehmen?

Antwort:

Ein Rückbau der Fahrradwege auf der Luegallee ist nicht geplant.