


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Neubau der Theodor-Heuss-Brücke

Fachbereich:

02/0 Stadtkämmerin

Dezernentin / Dezernent:

Stadtkämmerin Dorothee Schneider

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 4	30.04.2025	Anhörung
Bezirksvertretung 1	23.05.2025	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	18.06.2025	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	30.06.2025	Vorberatung
Rat	10.07.2025	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschließt, die Theodor-Heuss-Brücke grundsätzlich durch ein neues Brückenbauwerk zu ersetzen und hierfür die notwendigen Vorbereitungen zu treffen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Planungs- und Bauaufgabe an das städtische Tochterunternehmen Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM) im Rahmen einer Inhouse-Vergabe in ausführender Bauherrenfunktion entsprechend zu übertragen.
2. Vor diesem Hintergrund beschließt der Rat, den Unternehmensgegenstand der IPM um die in der Sachverhaltsdarstellung beschriebenen Aufgaben in geeigneter Weise zu erweitern. Zudem ermächtigt der Rat die städtischen Vertreter/innen in den Gesellschaftsgremien der IPM, der erforderlichen Anpassung des Gesellschaftsvertrages zuzustimmen und beauftragt die Verwaltung, die Anpassungen des Gesellschaftsvertrages zu veranlassen.
3. Die IPM wird beauftragt, die erforderlichen Ausschreibungsunterlagen für die HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 vorzubereiten sowie notwendige Vorabmaßnahmen, z.B. die Bauvermessung und Baugrunderkundung, soweit wie möglich durchzuführen.
4. Der Rat beschließt für die v. g. Leistungen die Bereitstellung der notwendigen

Mittel inkl. der Kosten der IPM sowie der externen Berater- und Ingenieurleistungen in Höhe von 22.200.000 Euro. Die Mittel werden zum Haushaltsplanentwurf 2026ff. mit gesamtstädtischer Deckung veranschlagt.

5. Nach Abschluss der Leistungsphase 1 sowie Abschluss der Machbarkeitsstudie zum Zielkonzept Stadtbahnbau wird dem Rat eine Entscheidungsvorlage zum Brückenquerschnitt vorgelegt werden.

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage

Im Zusammenhang mit dieser Beschlussvorlage stehen folgende bereits gefasste Beschlüsse:

RAT/66/80/2016 - Theodor-Heuss-Brücke, Teilsanierung
OVA/057/2022 - Theodor-Heuss-Brücke, Zukunftsstrategie
OVA/116/2024 - Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn

2. Ausgangslage

Die Theodor-Heuss-Brücke befindet sich nördlich der Innenstadt und verbindet die beiden Stadtteile Golzheim und Heerdt. Sie ist wesentlicher Bestandteil der Bundesstraße B7, die teilweise als Kraftfahrstraße ausgewiesen ist. Innerhalb des städtischen Straßennetzes ist die Theodor-Heuss-Brücke eine der am höchsten belasteten Strecken. Die Brücke wird täglich von ca. 78.600 Kraftfahrzeugen, davon ca. 3.000 LKWs, überquert.

Bei der Theodor-Heuss-Brücke handelt es sich um einen Brückenzug, der aus 5 Teilbauwerken besteht. Vom linksrheinischen Ufer aus beginnend handelt es sich dabei um die Deichbrücke, die Flutbrücke, die Strombrücke, den Tausendfüßler sowie die Rampe. Die Gesamtlänge über alle Teilbauwerke hinweg beträgt 1.522,13 m. Jedes Teilbauwerk ist für sich einzigartig und weist besondere statisch-konstruktive Merkmale auf. Allen gemeinsam ist die in den 1950er Jahren aufgekommene „entmaterialisierte Bauweise“, die einen sparsamen Umgang mit Baustoffen vorsieht und der Theodor-Heuss-Brücke damit ein elegantes, leichtes Erscheinungsbild verleiht.

Bei der Strombrücke handelt es sich um Deutschlands erste Schrägseilbrücke. Die besonderen konstruktiven Merkmale – harfenförmige Anordnung der Tragkabel, orthotrope Fahrbahnplatte und freistehende Pylonstiele – waren zum damaligen Zeitpunkt weltweit einzigartig und machten sie zum Vorbild aller folgenden Schrägseilbrücken, insbesondere in Deutschland.

Die Theodor-Heuss-Brücke wurde im Jahre 1957 fertiggestellt und in Betrieb genommen. Ende 2016 wurde sie als „Pionierbauwerk für die dann in Deutschland so erfolgreichen Schrägseilbrücken“ aufgrund zuvor genannter Merkmale unter Denkmalschutz gestellt.

Das nunmehr fast 70 Jahre alte Bauwerk weist inzwischen zahlreiche Schäden auf. Die zuletzt erstellten Berichte der Bauwerksprüfungen umfassen mehr als 800 Seiten. Die Zustandsnoten der Teilbauwerke betragen auf der Skala von 1 bis 4 inzwischen 2,5 bis 3,5, was gemäß RIEB-Prüf eine „kurzfristige“ bis „umgehende Instandsetzung“ erfordert. Die Schäden sind nach derzeitigem Stand weitestgehend irreversibel. Dazu zählen beispielsweise Litzensbrüche eines Tragkabels der Strombrücke, extreme Rissbildung an den Querträgern sowie Korrosion an den Kontaktflächen Tragkabel / Lager.

Brücken unterliegen aufgrund des rollenden Verkehrs einer dynamischen Belastung. Durch diese zyklische Belastung kann das eingesetzte Material „ermüden“ und die Tragfähigkeit allmählich nachlassen. Mit fortschreitendem Materialverschleiß ist somit die Lebensdauer eines solchen Bauwerks begrenzt. Je nach Konstruktion können moderne Brücken ca. 70 bis 100 Jahre in Betrieb verbleiben, ehe sie durch neue Bauwerke oder grundhafte Erneuerungen ersetzt werden müssen. Bei der Theodor-Heuss-Brücke wurde dieser Verschleiß durch die exorbitant angestiegene Verkehrsbelastung der letzten Jahrzehnte erheblich beschleunigt:

▪ Verkehrsdaten 1962:	18.000 Kfz/Tag
▪ als Planungsgrundlage prognostiziertes Endziel für 1980:	41.000 Kfz/Tag
▪ Verkehrsdaten 2000:	95.000 Kfz/Tag
▪ Verkehrsdaten 2016:	72.500 Kfz/Tag
▪ Verkehrsdaten 2018:	78.600 Kfz/Tag

Im gleichen Zeitraum nahm sowohl das zulässige Gesamtgewicht als auch die zulässige Achslast des Schwerlastverkehrs gemäß Straßenverkehrszulassungsordnung in erheblichen Maße zu:

▪ Zul. Gesamtgewicht 1956:	24 t
▪ Zul. Achslast 1956:	8 t
▪ Zul. Gesamtgewicht 2003:	44 t (183 %)
▪ Zul. Achslast 2003:	11,5 t (144 %)

Die Theodor-Heuss-Brücke ist für den aktuellen Verkehr nicht ausgelegt, ihr wurde deutlich mehr „zugemutet“ als planerisch vorgesehen.

Ausgehend von den vorgenannten Ergebnissen führte die Verwaltung in den letzten Jahren eine Nachrechnung aller Teilbauwerke durch. Die Nachrechnung erfolgte gemäß der Nachrechnungsrichtlinie in bis zu 4 Stufen. Die Ergebnisse zeigen bei allen Teilbauwerken Defizite auf, die bereits zu Kompensationsmaßnahmen führten. Hierzu zählen beispielsweise eine Ablastung der Brücke auf 30 t sowie die Einführung eines LKW-Überholverbotes.

Im Zuge der Nachrechnung wurde abgeschätzt, ob sich die Teilbauwerke ertüchtigen (verstärken) lassen. Festzuhalten ist, dass das bei Neubauten anzusetzende Ziellastniveau „Lastmodell 1“ nicht mehr erreichbar ist. Selbst die Ziellastniveaus 30t und 40 t sind überwiegend nicht mehr erreichbar.

In einem nächsten Schritt wurde untersucht, wie lange die einzelnen Teilbauwerke nach einer Sanierung und Verstärkung noch genutzt werden könnten. Hier zeigt sich, dass lediglich beim Ziellastniveau 3,5 t eine Nutzungsdauer von höchstens 15 bis 25 Jahren denkbar wäre. Die Flutbrücke müsste selbst in diesem Szenario erneuert werden.

Lediglich eine Nutzung als Fuß- und Radwegbrücke mit voraussichtlicher Einschränkung der Nutzungsbreite würde einen langfristigen Erhalt des gesamten Ensembles sicherstellen. Selbst bei dieser Nutzung würde dennoch ein laufender Instandhaltungsaufwand in 7-stelliger Höhe erforderlich werden.

Aus diesem Ergebnis lässt sich ableiten, dass eine neue Rhein-Querung sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für weitere Verkehrsteilnehmer zwingend erforderlich ist.

3. Vorzugsvariante der Verwaltung

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Zukunftsstrategie zur Theodor-Heuss-Brücke (OVA/057/2022) wurde eine Machbarkeitsstudie zur Querung des Rheins durchgeführt. Insgesamt wurden 26 Varianten untersucht. Die Konstruktion der Variante I „zweiteiliger Querschnitt“ kristallisierte sich als beste Variante heraus.

Der konkrete Auftrag zur Planung erfolgt erst nach einem weiteren Ratsbeschluss, voraussichtlich im 1. Quartal 2026, da die Ergebnisse aus der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie zum Zielkonzept Stadtbahnbau (OVA/116/2024) abgewartet werden müssen. Nach Abschluss dieser Studie entscheidet der Rat, ob der 2-teilige Ersatzneubau mit oder ohne ÖPNV-Trasse realisiert wird.

4. Geplante Maßnahmen

Der Prozess zum Neubau der Theodor-Heuss-Brücke lässt sich in 4 Stufen untergliedern:

- **Stufe 1:** Leistungsphase 1; Ziel: Festlegung Brückenquerschnitt
- **Stufe 2:** Leistungsphase 2; Ziel: Bedarfsbeschluss
- **Stufe 3:** Leistungsphase 3 bis 6, Ziel: Planfeststellungsbeschluss, AuF
- **Stufe 4:** Leistungsphase 7 bis 8, Ziel: Realisierung des Bauwerks

Gegenstand des hier verfassten Beschlusses ist die **Vorbereitung zur Durchführung der 1. Stufe**. Innerhalb dieser Stufe 1 erfolgt die Grundlagenermittlung als Basis der daran anschließenden Vorplanung. Die Stufe 2 schließt 2028 mit einer Vorplanung des neuen Brückenzugs ab sowie einer ersten Kostenschätzung als Grundlage zur Herbeiführung des Bedarfsbeschlusses im ersten Halbjahr 2029.

5. Beauftragung der IPM

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beauftragt die Verwaltung und im Weiteren das städtische Tochterunternehmen IPM in ausführender Bauherrenfunktion, die Planung für einen Neubau der Theodor-Heuss-Brücke durchzuführen. Unbeschadet der hoheitlichen Aufgaben und Rechtsstellungen der Landeshauptstadt übernimmt die IPM die ausführenden Funktionen.

6. Erweiterung des Geschäftszwecks der IPM

Der Geschäftszweck der IPM (Textauszug) wird wie folgt geändert bzw. ergänzt (hier: in Fettdruck):

Der Gegenstand des Unternehmens ist:

- *die Errichtung, Sanierung und Erweiterung städtischer Schulgebäude und sonstiger Hochbauten;*
- *die Unterhaltung und Verwaltung solcher Immobilien;*
- *der Erwerb und die Verwertung solcher Immobilien;*
- *der Erwerb von Grundstücken zur Erreichung von im ersten Spiegelstrich dieses Absatzes 1 erwähnten Zwecken;*
- *Projektsteuerung/Koordinierung im Zusammenhang mit **Planfeststellungsverfahren und mit** Bebauungsplanverfahren auf städtischen Grundstücken, auch von Teilprojekten*
- *die Herrichtung und Erschließung von städtischen Grundstücken*
- *die Planung, ~~und der Bau~~ **Errichtung, Sanierung und Erweiterung von städtischen Ingenieurbauwerken und RadV**Verkehrsanlagen.*

7. Kosten, Finanzierung, Refinanzierung

Die Aufstellung der Planungskosten basiert auf der Vorzugsvariante I „zweiteiliger Ersatzneubau mit ÖPNV-Trasse“. Je nach Ausgang der Machbarkeitsstudie zum Zielkonzept Stadtbahnbau sind die Kosten anzupassen.

Neben den bisher bekannten wesentlichen Ingenieurbauwerken

- Vorlandbrücken
- Strombrücke
- Rückbau der Theodor-Heuss-Brücke

sind auch die folgenden exemplarisch genannten Nebenobjekte zu planen:

- links- und rechtsrheinischer Straßenbau
- links- und rechtsrheinische Entwässerungsanlagen
- links- und rechtsrheinische Haltestellen
- rechtsrheinische Freilandplanung unterhalb der Brücke inkl. Sportplatz
- vorlaufende Kampfmittelsondierung
- Leitungsverlegungen (z.B. Strom, Wasser, Abwasser)
- Technische Gebäudeausstattung und öffentliche Beleuchtung

Für die Leistungsphasen 1 und 2 werden **22,2 Mio. Euro brutto exkl. aktivierbarer Eigenleistung (AEL)** als Planungsmittel im investiven Haushalt veranschlagt. Die Ermittlung der Planungsleistungen basiert auf Erfahrungswerten aus vorangegangenen Projekten und ist zum jetzigen Zeitpunkt pauschalisiert ermittelt.

Der Mittelabfluss für die Planungskosten der Leitungsphase 1 und 2 verteilt sich voraussichtlich wie folgt:

- 2026: 7,4 Mio. Euro brutto
- 2027: 7,4 Mio. Euro brutto
- 2028: 7,4 Mio. Euro brutto

Die Veranschlagung der Auszahlungsmittel sowie der AELs als Ertrag in den Jahren 2026ff. wird nach der Beschlussfassung im Rahmen der Haushaltsplanung 2026 ff. für die Jahre 2026-2028 erfolgen.

8. Terminplan

Mit Bereitstellung der nötigen Mittel können die Planungs- und Gutachterleistungen ausgeschrieben und vergeben werden, anschließend beginnt die Planung zu den Leistungsphasen 1 und 2. Es ergibt sich folgender grober Terminplan:

- Planungsbeschluss / Ratsbeschluss: 2. Quartal 2025
- Beginn der Planungsleistung: 2. Halbjahr 2025
- Ratsbeschluss „Brückenquerschnitt“ 1. Quartal 2026
- Beendigung LP 1 und 2: 2. Halbjahr 2028
- Bedarfsbeschluss: 2029

9. Risiken

Terminliche Risiken bestehen beim denkmalschutzrechtlichen Verfahren, da dieses nicht kodifiziert ist und für jedes Denkmal individuell festzulegen ist.

Im Rahmen der Leistungsphase 4 ist nach bisheriger Einschätzung der Verwaltung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Hierbei ist die Landeshauptstadt auf die übergeordneten Behörden angewiesen, die dieses Verfahren leiten werden.

10. Personalbedarf

Die vorhandenen Personal-Ressourcen des Amtes für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau im Bereich der Planung und im Bereich des Baus lassen eine qualitative und zeitnahe Bearbeitung des Projektes aufgrund vieler weiterer

anstehender Projekte wie z.B. den Ersatzneubau Benediktusstraße und das Projekt Stadtbahn U81, 2. und 3. Bauabschnitt sowie diverser weiterer Projekte nicht zu.

Daher ist die Schaffung zweier neuer, unbefristeter Vollzeitstellen für den Bereich der Planung und den Bereich des Neubaus der Theodor-Heuss-Brücke erforderlich. Von diesen beiden Stellen soll jeweils eine Stelle in das Sachgebiet 69/2.1 „Planung Ingenieurbauwerke“ und eine Stelle in das Sachgebiet 69/3.1 „Bau Ingenieurbauwerke“ integriert werden.

Beide Stellen entsprechen einer Wertigkeit im Bereich EG 13 F1 TVöD und sind folglich mit Personalgesamtkosten i.H.v. 193.038,- € zu beziffern. Die benötigte Qualifikation für die Besetzung der Stellen entspricht einem Master of Engineering oder Science, Fachrichtung Bauingenieurwesen, Vertiefungsrichtung Konstruktiver Ingenieurbau. Die Besetzung der Stellen soll zum Planungsbeginn erfolgen, sodass eine Vorgriffsbesetzung im Hinblick auf den Stellenplan 2026 beantragt wird.

Für den Bau einer Rheinbrücke mit großer Spannweite sowie großer Vorlandbrücken gelten außergewöhnliche Bedingungen.

Das entsprechende Personal muss in der Lage sein, die Anforderungen eines technisch hochkomplexen Bauwerkes zukunftsorientiert, das heißt auf dem neuesten technischen Niveau (bspw. hinsichtlich Themen des Building Information Modeling/BIM) abzuwickeln.