



## Beschlussvorlage

### Betrifft:

Neubau der Theodor-Heuss-Brücke, Entscheidung Brückenquerschnitt

### Fachbereich:

02/0 Stadtkämmerin  
Amt 69 Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau

### Dezernentin / Dezernent:

Stadtkämmerin Dorothee Schneider

### Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 4	12.01.2026	Anhörung
Bezirksvertretung 1	12.01.2026	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	21.01.2026	Vorberatung
Rat	11.02.2026	Entscheidung

### Beschlussdarstellung:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschließt die weitere Planung des Ersatzneubaus der Theodor-Heuss-Brücke (THB) ohne Stadtbahntrasse.

### 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/116/2024/1 - Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn  
OVA/067/2025 - Planungsbeschluss

## 2. Ausgangslage

Die Theodor-Heuss-Brücke verbindet die Stadtteile Golzheim und Heerdt und ist Teil der stark belasteten Bundesstraße B7. Täglich überqueren sie rund 78.600 Fahrzeuge, darunter ca. 3.000 LKW. Die Brücke besteht aus fünf Teilbauwerken (Deich-, Flut-, Strombrücke, Tausendfüßler und Rampe) mit einer Gesamtlänge von 1.522 m. Charakteristisch ist die „entmaterialisierte Bauweise“ der 1950er Jahre, die ein leichtes Erscheinungsbild schafft.

Die Strombrücke gilt als erste Schrägseilbrücke Deutschlands und war 1957 mit ihrer harfenförmigen Kabelanordnung und orthotroper Fahrbahnplatte weltweit einzigartig. Aufgrund dieser Merkmale steht die Brücke seit 2016 unter Denkmalschutz.

Nach fast 70 Jahren zeigen sich erhebliche, irreversible Schäden wie Kabelbrüche, Rissbildung und Korrosion. Die aktuelle Zustandsbewertung der Bauwerksprüfung erfordern kurzfristige bis umgehende Instandsetzung. Ursächlich sind Materialermüdung und stark gestiegene Verkehrsbelastung: von 18.000 Kfz/Tag (1962) auf 78.600 (2018) sowie höhere Achslasten (von 8 t auf 11,5 t) und Gesamtgewichte (von 24 t auf 44 t).

Am 10.07.2025 wurde durch den Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf (Ö-Vorlage OVA/067/2025) ein Ersatzneubau beschlossen, dessen Planung und Bau durch die IPM erfolgen soll. In einem ersten Schritt wurde die Planung entsprechend der HOAI-Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) bereits begonnen und wird fortgesetzt.

## 3. Machbarkeitsstudie zum Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn, Teil „Nordtangente“

Wesentlicher Bestandteil der Machbarkeitsstudie ist die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“. Sie dient dem Bundesministerium für Verkehr und den Verkehrsministerien der Länder als Nachweis, ob eine Investition gesamtwirtschaftlich und damit förderwürdig ist. Aufgrund der Höhe der notwendigen Investitionen sind Infrastrukturprojekte in dieser Größenordnung ohne Förderung nicht umsetzbar.

Die Studie zur Machbarkeit einer Stadtbahnverbindung über die Theodor-Heuss-Brücke als Teil der möglichen „Nordtangente“ (Zielkonzept „Stadtbahn / Straßenbahn“ – OVA/116/2024/1) untersuchte die drei bestmöglichen Trassenvarianten im Einvernehmen mit dem Amt für Verkehrsmanagement hinsichtlich technischer und wirtschaftlicher Umsetzbarkeit. Das entscheidende Kriterium ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das größer/gleich 1 sein muss. Es wurden verschiedene Angebots- und Betriebsmodelle angesetzt und optimiert sowie unterschiedliche Streckenvarianten geprüft, um die günstigsten Investitionskosten zu ermitteln.

Dabei erreichte keine der Varianten das für eine Förderfähigkeit gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erforderliche Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mindestens 1,0. Die Ergebnisse lagen deutlich darunter (0,19 bis 0,61). Als abschließendes Ergebnis kann kein Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens 1,0 erreicht werden. Damit ist die Realisierung einer Nordtangente mit schienengebundenen ÖPNV-Trasse über die Theodor-Heuss-Brücke gesamtwirtschaftlich nicht darstellbar und insbesondere nicht förderfähig.

Diesen Ergebnissen folgend, empfehlen die Verwaltung und die IPM, dass die Planung des Ersatzneubaus der THB unter Beibehaltung der derzeit vorhandenen Spurenanzahl (je Fahrtrichtung 2 Fahrspuren + Rad- und Fußweg) fortgeführt werden. Zusätzliche Flächen für eine Stadtbahntrasse werden nicht weiter berücksichtigt.

#### 4. Terminplan

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie und den Empfehlungen zur weiteren Planung, ergibt sich folgender Rahmenterminplan:

- Ratsbeschluss „Brückenquerschnitt“: 1. Quartal 2026
- Beginn Leistungsphase 2 Vorplanung: 2. Halbjahr 2026
- Gestaltungsuntersuchung: 1. Halbjahr 2027
- Beendigung Leistungsphasen 1 und 2: 2. Halbjahr 2028
- Bedarfsbeschluss: 2029

#### 5. Weiteres Vorgehen

Parallel zum Planungsprozess des Ersatzneubaus der Theodor-Heuss-Brücke wird eine Gestaltungsuntersuchung, unter Einbeziehung verschiedener Architektur- und Ingenieurbüros, durchgeführt. Die Ergebnisse der Gestaltungsuntersuchung werden technisch und wirtschaftlich abgewogen und fließen in die Planung der Brücke ein. Ziel ist es, eine qualitativ hochwertige und städtebaulich ansprechende Lösung zu entwickeln, die den gestalterischen Ansprüchen der Düsseldorfer Brückenfamilie Rechnung trägt. So werden die Belange des Denkmalschutzes ebenso gewürdigt.

#### **Anlagen:**

Anlage 1 - Machbarkeitsstudie Nordtangente - Ergebnisbericht