



Forderungspapier

zur Beschleunigung von Ersatzneubauten von Rheinbrücken

am Beispiel der Josef-Kardinal-Frings-Brücke zwischen Düsseldorf und Neuss



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein



Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf





*Die Josef-Kardinal-Frings-Brücke ist eine wichtige Verbindung zwischen Neuss und Düsseldorf.
Vor der Ablastung nutzten täglich rund 3.500 Lkw die Rheinquerung.*

Standortfaktor Infrastruktur stärken – Verfahren beschleunigen!

Die Josef-Kardinal-Frings-Brücke ist eine zentrale Verkehrsverbindung zwischen Neuss und Düsseldorf. Aufgrund ihres maroden Zustands ist sie auf 7,5 Tonnen abgelastet – was für den intensiven Wirtschaftsverkehr beiderseits des Rheins faktisch einer Vollsperrung gleichkommt. Vor der Ablastung nutzten täglich rund 3.500 Lkw die Brücke, überwiegend Quell- und Zielverkehre der Hafenbereiche in Neuss und Düsseldorf.

Die Ablastung führt zu Umwegen von mindestens 12 Kilometern pro Fahrt. Diese Ausweichrouten verlaufen über ebenfalls sanierungsbedürftige Brücken, stark belastete Autobahnstrecken und staugeplagte innerstädtische Verkehrsachsen – und belasten die Infrastruktur zusätzlich. Für die Wirtschaft ist dieser Zustand untragbar: Lieferketten werden unterbrochen, die Umwege verursachen bereits heute volkswirtschaftliche Kosten von rund 45 Millionen Euro jährlich, die von Wirtschaft und Gesellschaft getragen werden müssen. Sollte die Brücke im Worst Case auch für den Pkw-Verkehr gesperrt werden, würden sich die Schäden auf bis zu 300 Millionen Euro pro Jahr summieren. Die Kosten für den Neubau der Brücke liegen nach ersten Schätzungen ebenfalls in dieser Größenordnung – jedoch einmalig, nicht jährlich.

Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH als Projektträgerin rechnet derzeit mit einer Fertigstellung im Jahr 2035 – inklusive sechs bis acht Jahre für Planung und Vergabe.

Ein von den Industrie- und Handelskammern Mittlerer Niederrhein und Düsseldorf sowie von der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten zeigt: Planungszeiträume lassen sich auf ein Jahr reduzieren. Auch bei der Vergabe bestehen erhebliche Beschleunigungspotenziale.

Die Industrie- und Handelskammern und die Neuss-Düsseldorfer Häfen haben auf Basis dieses Gutachtens konkrete Vorschläge entwickelt. Unsere Forderung: rechtssichere, effiziente und übertragbare Verfahren für den Ersatzneubau von vorrangig Rheinbrücken.

Denn zwischen Emmerich und Bonn queren 23 Straßenbrücken den Rhein. In ihrer Umgebung hat sich eine stark vernetzte Wirtschaftsstruktur etabliert. Viele dieser Brücken sind marode und nur noch eingeschränkt befahrbar und abgelastet. Angesichts dieser prekären Gesamtsituation ist schnelles Handeln bei den systemrelevanten Rheinbrücken dringend erforderlich.



**Die Ablastung
führt zu Umwegen von
mindestens 12 Kilometern
pro Fahrt.**

Zentrale Forderungen für schnellere Ersatzneubauten von Rheinbrücken



1

Reibungslose Planfeststellungsverfahren garantieren!

Planfeststellungsverfahren bieten durch ihre konzentrierende Wirkung und hohe Rechtssicherheit große Vorteile bei komplexen Infrastrukturprojekten. Laut Gutachten sind sie – wie Beispiele aus Leverkusen (A1) und Duisburg (A40) belegen – innerhalb eines Jahres realisierbar. Auch für die **Josef-Kardinal-Frings-Brücke** fordern wir eine **maximale Verfahrensdauer von einem Jahr**.

Dazu sind folgende Rahmenbedingungen notwendig:

- **Hohe Priorität setzen:** Das Land NRW, Bezirksregierungen, Städte, Kreise und weitere beteiligte öffentliche Stellen müssen den Ersatzneubauten höchste Priorität einräumen. Die maximale Verfahrensdauer von einem Jahr sollte als verbindliches Ziel definiert und seitens der Landesregierung vorgegeben werden.
- **Verbindlicher, öffentlicher Zeitplan:** Die Verfahrensdauer und alle wesentlichen Fristen sollten in einem öffentlich einsehbaren Zeitplan festgelegt werden – sowohl für die Josef-Kardinal-Frings-Brücke als auch für vergleichbare Projekte.
- **Verlässliche Ansprechpartner:** Für jede beteiligte Stelle sind klar benannte Ansprechpartner erforderlich. Urlaubs- und Krankheitsvertretungen mit Entscheidungskompetenz müssen sichergestellt sein.
- **Digitale Arbeitsfähigkeit:** Alle Stellen müssen technisch in der Lage sein, ihre Aufgaben auch im Homeoffice zuverlässig zu erledigen – mit Zugriff auf alle Unterlagen und Konferenztools.
- **Verfahrenslotse einsetzen:** Ein Verfahrenslotse sollte die Organisation, Terminplanung, Protokollierung, Fristenüberwachung und Nachverfolgung koordinieren – ohne weitere fachliche oder rechtliche Aufgaben.
- **Konstruktive Haltung einnehmen:** Beteiligte Mitarbeitende sollten zielgerichtet, lösungsorientiert arbeiten – im Fall von Bedenken mit konkreten Hinweisen, unter welchen Bedingungen eine positive Bewertung möglich ist.
- **Konfliktklärung beschleunigen:** Für rechtliche Streitfragen sollte ein behördeninterner Entscheidungsprozess festgelegt werden, der zügige Klärungen im Verfahren ermöglicht.
- **Frühzeitige Einbindung:** Der Vorhabenträger sollte frühzeitig den Dialog mit betroffenen Kommunen suchen, um lokale Anliegen schon vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen. Bei Bedarf ist ein regelmäßiger Arbeitskreis zu etablieren.

Dieses zielgerichtete Vorgehen erwarten wir auch für das Vergabeverfahren sowie alle weiteren Verfahrensschritte – wie die technische Planung. Entscheidend sind dabei sowohl zweckorientiertes Handeln als auch die dafür notwendigen Rahmenbedingungen.



Entscheidend für das Vergabeverfahren sind sowohl zielgerichtetes Handeln als auch die dafür notwendigen Rahmenbedingungen.

2

Beschleunigungspotenziale im geltenden Recht voll ausschöpfen!

Seit 2018 hat der Bundesgesetzgeber neue Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung geschaffen, beispielsweise die Beauftragung eines externen Projektmanagements und die stärkere Nutzung von digitalen Beteiligungsformaten. Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag 2025 festgelegt, formalisierte Verfahren zu flexibilisieren und Verfahrensstufen zu reduzieren, um Doppelprüfungen abzubauen. Diese Beschleunigungspotenziale müssen umfassend genutzt werden.

Von der Landesregierung NRW erwarten wir

- bis Ende 2025 konkrete Gesetzesentwürfe zur Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2022 genannten Ziele:
 - Halbierung der Planungs- und Genehmigungsdauer durch Standardisierung, Vereinfachung, verpflichtende Digitalisierung und Automatisierung behördlicher Prozesse,
 - Erstellung eines umfassenden „Gesamtkonzepts Brücken NRW“ für den Erhalt und den Ersatz der Brückeninfrastruktur mit entsprechenden Beschleunigungsmaßnahmen und
 - systematische Innovationsförderung für seriellen Brückenbau und eine stärkere Verzahnung von Planung und Bau, unter anderem durch funktionale Ausschreibungen.



3

Gerichtsverfahren beschleunigen – Infrastruktursenat einrichten!

Die Dauer gerichtlicher Verfahren bei Planungs- und Genehmigungsprozessen muss und kann deutlich reduziert werden. Eine Analyse zeigt: Das Bundesverwaltungsgericht hat in Referenzfällen doppelt so schnell entschieden wie das Oberverwaltungsgericht Münster. Angesichts der absehbar erforderlichen Straßenbauprojekte in Nordrhein-Westfalen ist mit einem Anstieg gerichtlicher Verfahren zu rechnen.

Wir empfehlen der Landesregierung

- die Einrichtung eines spezialisierten „Infrastruktursenats für Bundesfernstraßen und Landesstraßen“ beim Oberverwaltungsgericht Münster – analog zum Bereich Windenergie. Damit können Klagen in erster Instanz innerhalb eines Jahres bearbeitet und entschieden werden.



**Das Bundesverwaltungsgericht
hat in Referenzfällen
doppelt so schnell entschieden
wie das OVG Münster.**



4 Praxisgerechte Vergabe ermöglichen – Losvergabezwang entschärfen!

Bei kritischen und komplexen Infrastrukturvorhaben – wie dem Ersatzneubau von Rheinbrücken – sollte die Gesamtvergabe zur rechtssicheren Regel und von dem bisherigen sehr hohen Begründungsaufwand befreit werden. Der eigentlich vorrangige Losvergabezwang führt zu Verzögerungen, erhöht Schnittstellenrisiken und erschwert eine effiziente Umsetzung. Häufig sind 20 bis 30 Einzelausschreibungen notwendig, die versetzt parallel orchestriert werden müssen.

Wir fordern

- eine generelle Bereichsausnahme in § 97 Abs. 4 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) für kritische und komplexe Infrastrukturvorhaben wie den Ersatzneubau von Rheinbrücken und
- die Einbindung des Mittelstands über Konsortien oder als Unterauftragnehmer.

5 Funktionale Leistungsbeschreibung konsequent anwenden!

Bei Ersatzneubauten von Rheinbrücken als Infrastrukturprojekte von besonderem öffentlichem Interesse sollte die funktionale Leistungsbeschreibung zum Standard werden. Das würde bedeuten, dass der Auftraggeber das Leistungssoll vorgibt, die konkrete Lösung des „Wie“ aber dem Markt und den Bietern überlässt. Diese Möglichkeit eröffnet Raum für innovative Lösungen und beschleunigt den Projektverlauf.

6 Mitwirkungen auf kommunaler Ebene konstruktiv gestalten!

Kommunale Verwaltung und Politik müssen konstruktiv am Prozess mitwirken – zum Beispiel beim Lärmschutz, bei städtebaulichen Aspekten, beim Denkmalschutz oder bei einer möglichen Mitfinanzierung.



**Eine stark reduzierte Zahl
an Planvarianten
spart Zeit und bindet
weniger Ressourcen.**

Wir erwarten von allen kommunalen Akteuren

- eine frühe Identifikation relevanter Themen sowie
- eine Verständigung auf eine stark reduzierte Zahl an Planvarianten, denn jede zusätzliche Variante kostet Zeit und bindet Ressourcen.



Die Zeit drängt!

Die Wirtschaft braucht dringend schwerlastfähige Rheinquerungen. Der Ersatz-Neubau der Josef-Kardinal-Frings-Brücke (Foto) muss höchste politische Priorität erhalten. Erforderlich sind schnelle, rechtssichere Verfahren – keine lähmenden Endlosschleifen.

Ein Planfeststellungsverfahren ist auch bei Großprojekten innerhalb eines Jahres realisierbar – dafür sind verbindliche Voraussetzungen zu schaffen. Gleichzeitig sollte beim Oberverwaltungsgericht Münster ein spezialisierter Infrastruktursenat für Bundesfernstraßen und Landesstraßen eingerichtet werden, um Klagen innerhalb eines Jahres zu entscheiden.

Auch im Vergabeverfahren müssen die Weichen auf Beschleunigung gestellt werden. Die Möglichkeit zur Gesamtvergabe reduziert Schnittstellen, vereinfacht Abläufe und verbessert die Projektsteuerung. Gleichzeitig eröffnet die funktionale Leistungsbeschreibung Raum für innovative, wirtschaftliche Lösungen und steigert die Umsetzungsgeschwindigkeit. Beides sollte bei Ersatzneubauten von Rheinbrücken – als Infrastrukturprojekten von besonderem öffentlichem Interesse – nicht die Ausnahme, sondern der Standard sein.

Nur durch konsequente Beschleunigung und entschlossenes Handeln lässt sich der Modernisierungstau bei der Verkehrsinfrastruktur wirksam auflösen.



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein



Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf



Impressum

Herausgeber

IHK Mittlerer Niederrhein
Nordwall 39
47798 Krefeld

IHK Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf

Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Hammer Landstraße 3
41460 Neuss

Ansprechpartner

Christoph Schnier
☎ 02151 635-360
@ Christoph.Schnier@mnr.ihk.de

Thomas Vieten
☎ 0211 3557-270
@ Thomas.Vieten@duesseldorf.ihk.de

Thomas Düttchen
☎ 02131 5323-200
@ tduettchen@nd-haefen.de

Gestaltung

360° Design, Krefeld

Bildnachweis

Titelseite, S. 2: Bildmontagen 360° Design, Fotos: Andreas Wiese; S. 3, 7: Andreas Wiese; S. 4: 360° Design;
S. 6: Sutthiphong (Adobe Stock)

Stand

August 2025

Im Interesse der Lesbarkeit haben wir weitgehend auf geschlechtsbezogene Formulierungen verzichtet.
Selbstverständlich sind immer alle Geschlechter gemeint, auch wenn explizit nur eines angesprochen wird.

Alle Rechte liegen bei den Herausgebern. Ein Nachdruck – auch auszugsweise –
ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung der Herausgeber gestattet.