Luther.

Nordbrücke Bonn gesperrt: Welche Ansprüche haben betroffene Unternehmen gegen den Staat?

Fünf Fallgruppen – Handlungsempfehlungen – Fristen



Die Bonner Nordbrücke ist seit dem 3. Juni 2026 gesperrt, und zwar für den gesamten Verkehr einschließlich Rad- und Fußverkehr. Mit einer Freigabe ist nach derzeitigem Stand nicht vor Ende 2028 zu rechnen. Für viele Unternehmen bedeutet das Umwege, Kostensteigerungen, entfallene Touren und Umsatzrückgänge über mehrere Jahre hinweg. Für betroffene Unternehmen stellt sich deshalb regelmäßig dieselbe Frage: **Lässt sich dieser Schaden gegenüber dem Bund oder der Autobahn GmbH geltend machen?**

Für die Mehrzahl der wirtschaftlich Betroffenen dürfte dies unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung nur bei einer Anpassung der Rechtsprechung der Fall sein. Der Grund dafür ist eine bestimmte Einschränkung des Amtshaftungsrechts, die einen Ersatz von Umsatz- und Mehrkostenschäden in ähnlichen Situationen ausschließt. Allerdings wäre genauer zu untersuchen, ob die wissentliche Inkaufnahme von massiven Schäden und wirtschaftlichen Beeinträchtigungen – der schlechte und dringend änderungsbedürftige Zustand der Nordbrücke ist seit Langem bekannt – nicht doch haftungsbegründend ist.

Daneben bestehen allerdings Konstellationen, in denen Ansprüche in Betracht kommen. Sie betreffen zum Teil andere Betroffene und Schäden, als man zunächst vermuten würde.

I. Der Sachverhalt in Kürze

Bereits seit Anfang Februar 2026 durften Fahrzeuge über 7,5 Tonnen die Brücke nicht mehr befahren. Nach weiteren Untersuchungen wurde am 3. Juni 2026 die Vollsperrung angeordnet. Betroffen ist nicht allein die Bonner Nordbrücke: Gesperrt sind auch die Anschlussstellen Bonn-Beuel und Bonn-Auerberg, die Verbindungen im Kreuz Bonn-Nord sowie mehrere unter der Brücke verlaufende Straßen. Der Abbruch der linksrheinischen Vorlandbrücke läuft seit Mitte Juli 2026; daran schließt sich der Ersatzneubau an, mit dessen Fertigstellung nicht vor Ende 2028 zu rechnen ist.

Die IHK Bonn/Rhein-Sieg hat unter ihren Mitgliedsunternehmen erhoben, dass rund zwei Drittel der Befragten unmittelbar betroffen sind. Diese Zahl belegt das wirtschaftliche Gewicht der Sperrung.

II. Weshalb der Großteil der Schäden regelmäßig nicht ersatzfähig ist

Primäre Anspruchsgrundlage ist § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG. Erforderlich ist die schuldhafte Verletzung einer Amtspflicht, die gerade auch gegenüber dem Geschädigten besteht. An dieser Drittbezogenheit könnten die meisten Ansprüche scheitern.

Die Rechtsprechung unterscheidet zwei Pflichten, die auf den ersten Blick zusammenfallen. Die Verkehrssicherungspflicht verpflichtet den Baulastträger, Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer abzuwenden; sie ist drittbezogen. Die Pflicht aus § 3 Abs. 1 FStrG, die Straße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu erhalten, besteht demgegenüber nach ständiger Rechtsprechung allein im Interesse der Allgemeinheit. Der Gemeingebrauch nach § 7 FStrG vermittelt kein subjektives Recht, und einen Anspruch auf den Fortbestand einer bestimmten Verkehrsverbindung kennt das deutsche Straßenrecht nicht.

Für die Sperrung folgt daraus ein Befund, der Betroffenen schwer zu vermitteln ist: Mit der Vollsperrung hat der Baulastträger gerade diejenige Pflicht erfüllt, die individualschützend ist. Verletzt sein kann allein die Pflicht, für die grundsätzlich kein Individualschutz besteht.

Zu prüfen wäre allerdings, ob Schadensersatzansprüche im Falle einer wissentlichen Verschleppung objektiv und dringend erforderlicher Reparaturarbeiten nicht ausnahmsweise doch in Betracht kommen. Zwar beanspruchen die relevanten Gerichtsentscheidungen aus den 1960er Jahren durchaus noch Geltung: Der III. Zivilsenat hat die restriktive Linie in den Verfahren zu den Corona-Betriebsschließungen bestätigt (BGH, Urteil vom 17. März 2022 – III ZR 79/21) und dabei hervorgehoben, dass die Einführung neuer Entschädigungstatbestände dem Gesetzgeber vorbehalten bleibt. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass die Rechtsprechung die restriktive Anwendung der staatshaftungsrechtlichen Anspruchsgrundlagen im Falle vorsätzlich in Kauf genommener massiver Schäden insoweit lockert bzw. in solchen Fällen niedrigere Anforderungen an das erforderliche Sonderopfer stellt.

III. Fünf Fallgruppen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen

Über die vorgenannte Konstellation hinaus gibt es Fallgruppen, in denen Schadensersatzansprüche gegen den Staat mit höherer Wahrscheinlichkeit in Frage kommen. Entscheidend hierfür ist, welcher Art der Nachteil ist und wie das jeweilige Unternehmen betroffen ist. Zu unterscheiden sind im Wesentlichen fünf Konstellationen

Fallgruppe	Betroffene	Schadensersatz möglich?
1 **Gebäudeschäden durch Umleitungsverkehr**	Eigentümer und Mieter an den Umleitungsstrecken	**Regelmäßig begründbar**
2 **Anlieger von Abbruch und Neubau**	Grundstücke und Betriebe im Umfeld der Vorlandbrücke	**Regelmäßig begründbar**
3 **Unterbrochene Zufahrten**	Betriebe an mitgesperrten Straßen und Anschlussstellen	**Einzelfallabhängig**
4 **Vertrauen auf behördliche Auskünfte**	Unternehmen, die im Vertrauen auf Terminaussagen disponiert haben	**Einzelfallabhängig**
5 **Umsatz- und Mehrkostenschäden**	Speditionen, Zulieferer, Handel, Handwerk	**Hoher Begründungsaufwand, eingeschränkte Erfolgsaussichten**

Fallgruppe 1
Gebäudeschäden durch den Umleitungsverkehr

Betroffene: Eigentümer und Mieter von Gebäuden entlang der Umleitungsstrecken, die seit Juni 2026 deutlich mehr Schwerverkehr aufnehmen.

Risse, Setzungen und Schäden an der Bausubstanz infolge der Verkehrsmaßnahme sind Eigentumsverletzungen. Die Schutzzweckproblematik stellt sich hier nicht, weil nicht entgangener Gewinn, sondern verletztes Eigentum in Rede steht. Daneben besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über verkehrsbeschränkende Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO; diese Vorschrift ist nach gefestigter verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung drittschützend.

Praktisch entscheidet die Beweislage zur Ursächlichkeit der Maßnahme für den Schaden: Wer den Gebäudezustand jetzt dokumentiert, muss später nicht darüber streiten, ob ein Riss bereits 2024 vorhanden war.

Regelmäßig begründbar, wenn Schäden gut dokumentiert

Fallgruppe 2
Anlieger von Abbruch- und Neubauarbeiten

Betroffene: Grundstückseigentümer und Betriebe im Umfeld der linksrheinischen Vorlandbrücke, wo seit Mitte Juli 2026 abgebrochen und mindestens bis Ende 2028 neu gebaut wird.

Lärm, Staub und Erschütterungen über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren sind nicht ohne Weiteres entschädigungslos hinzunehmen. In Betracht kommt ein nachbarrechtlicher Ausgleichsanspruch entsprechend § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB, den die Rechtsprechung auch auf hoheitlich veranlasste Einwirkungen überträgt, sofern der Betroffene die Einwirkung dulden muss und Unterlassung nicht verlangen kann. Der Anspruch setzt kein Verschulden voraus und erfasst auch Ertragseinbußen.

Regelmäßig begründbar

Fallgruppe 3
Unterbrochene Zufahrten

Betroffene: Unternehmen an den unter der Brücke verlaufenden Straßen sowie im Bereich der gesperrten Anschlussstellen Bonn-Beuel und Bonn-Auerberg.

Der Anliegergebrauch schützt den Zugang zur Straße in seinem Kern, nicht dagegen die Erwartung, eine bestimmte Route weiter nutzen zu können. Erforderlich ist, dass der Kontakt nach außen nach Art, Dauer und Intensität so weit unterbrochen ist, dass eine entschädigungslose Hinnahme unzumutbar erscheint. Die Gerichte verlangen regelmäßig die Darlegung einer Existenzgefährdung.

Betriebe mit nur einer praktikablen Zufahrt haben insoweit eine deutlich günstigere Ausgangslage als solche, denen ein Umweg zuzumuten ist. Die Abgrenzung ist Tatfrage und lohnt die Prüfung.

Einzelfallabhängig

Fallgruppe 4
Vertrauen auf behördliche Auskünfte

Betroffene: Unternehmen, die nach dem Fahrverbot für schwere Fahrzeuge ab Februar 2026 oder nach öffentlichen Terminaussagen zur Wiederfreigabe disponiert haben.

Diese Fallgruppe folgt anderen Regeln. Behörden trifft die Amtspflicht, Auskünfte richtig, klar, unmissverständlich und vollständig zu erteilen; sie besteht gerade gegenüber demjenigen, an den sich die Auskunft richtet. Die Drittbezogenheit, an der die übrigen Ansprüche scheitern, ist hier unproblematisch.

In Betracht kommen zwei Anknüpfungspunkte: die Kommunikation zum Zustand des Bauwerks vor der Vollsperrung sowie Terminaussagen zur Wiederfreigabe, im Vertrauen auf die Mietverträge geschlossen, Personal eingestellt oder Standortentscheidungen zurückgestellt oder umgekehrt getroffen wurden. Erforderlich ist eine belastbare Dokumentation sowohl der Aussage als auch der daraufhin getroffenen Disposition.

Einzelfallabhängig

Fallgruppe 5
Umsatz- und Mehrkostenschäden

Betroffene: die zahlenmäßig größte Gruppe. Mehrkilometer, Standzeiten, zusätzliche Personalkosten, entfallene Aufträge, rückläufige Kundenfrequenz.

Nach der derzeitigen Rechtsprechung sind diese Nachteile nicht ersatzfähig. Wer sie gleichwohl geltend machen will, muss die gefestigte Rechtsprechung zur Drittbezogenheit der Straßenbaulast selbst zur Überprüfung stellen. Das ist möglich, verlangt aber erheblichen Begründungsaufwand und wird sich über mehrere Instanzen erstrecken.

Zwei Ansätze tragen die Argumentation. Erstens die Nutzerfinanzierung: Mautpflichtige Unternehmen entrichten nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz ein streckenbezogenes Entgelt, dessen Aufkommen zweckgebunden dem Fernstraßennetz zufließt. Die maßgeblichen Entscheidungen zur fehlenden Drittbezogenheit stammen aus einer Zeit ohne Nutzerfinanzierung. Zweitens die Organisationsform: Die Straßenbaulast wird seit 2021 von einer Gesellschaft privaten Rechts mit eigenem Infrastrukturvermögen und eigener Wirtschaftlichkeitsverantwortung wahrgenommen.

Hinzu kommt der Sachverhalt. Dass die Rheinquerung nicht dauerhaft zu erhalten ist, steht seit Jahren fest: Bereits im Juli 2018 kündigte Straßen.NRW an, die Brücke bis 2028 zu ersetzen; seit Mitte 2022 plant die Autobahn GmbH den Ersatzneubau. Mit einem Baubeginn war gleichwohl erst in den 2030er Jahren zu rechnen, weil der Abriss an die Fertigstellung der Rheinspange gekoppelt wurde. Ob diese Priorisierung noch vom Gestaltungsspielraum des Baulastträgers gedeckt war oder pflichtwidrig wurde, als die Restnutzungsdauer erkennbar auslief, hat bislang ein Gericht ebenso wenig geprüft wie die Frage, ob diese Pflichtverletzung drittbezogen wäre.

Für Unternehmen, die – ggf. gemeinsam – Aufwand und Kostenrisiko eines Musterverfahrens zu tragen bereit sind, liegt hierin der eigentliche Ansatzpunkt. Ein Prozess ermöglicht die Vorlage der Prüfberichte, Nachrechnungen und Priorisierungsentscheidungen und schafft damit eine Tatsachengrundlage, die außergerichtlich nicht zu erlangen ist. Die Erfolgsaussichten im Hauptantrag bleiben gering; die Wirkung eines solchen Verfahrens erschöpft sich darin jedoch nicht.

Nur mit erheblichem Begründungsaufwand

IV. Was Unternehmen jetzt veranlassen sollten

1. **Einbußen beziffern.** Fahrzeiten, entfallene Touren, Mehrkilometer und Umsatz jeweils vor und nach dem 3. Juni 2026, mit Datum und nachvollziehbarer Quelle. Eine Anspruchsprüfung ohne belastbare Zahlen bleibt Spekulation.
2. **Gebäudezustand sichern.** Fotodokumentation, bei erkennbaren Rissen ein privates Beweissicherungsgutachten oder ein selbstständiges Beweisverfahren nach § 485 ZPO.
3. **Behördliche Kommunikation archivieren.** Pressemitteilungen, Terminaussagen und Schreiben sichern; Internetseiten werden fortlaufend überschrieben.
4. **Deckungsschutz klären.** Firmenrechtsschutzpolicen umfassen häufig den Schadensersatz-Rechtsschutz für gesetzliche Haftpflichtansprüche. Die Deckungsanfrage verändert die Kostenrechnung erheblich.
5. **Vertragsverhältnisse prüfen.** Neben Ansprüchen gegen die öffentliche Hand stellen sich Fragen zu Lieferfristen, Vertragsstrafen und höherer Gewalt im Verhältnis zu den eigenen Vertragspartnern, §§ 275, 313 BGB.

V. Einordnung

Ein Blick auf die Talbrücke Rahmede zeigt, wie vergleichbare Lagen bislang bewältigt worden sind. Trotz vierjähriger Vollsperrung und eines volkswirtschaftlichen Schadens, den das Institut der deutschen Wirtschaft auf rund 1,5 Milliarden Euro beziffert hat, ist keine veröffentlichte Entscheidung zu Entschädigungsklagen betroffener Unternehmen bekannt. Die wirtschaftliche Bewältigung erfolgte über Förderinstrumente, insbesondere über einen Notkredit des Landes Nordrhein-Westfalen.

Für die Fallgruppen 1 bis 4 folgt daraus, Ansprüche jetzt vorzubereiten und zu sichern; dort drängen Fristen und Beweisfragen. Für die fünfte Gruppe stellt sich eine andere Frage, nämlich ob sich Unternehmen finden, die den Aufwand eines Musterverfahrens tragen wollen. Solange das nicht geschieht, bleibt es bei der Rechtsprechung aus einer Zeit, in der Autobahnen weder nutzerfinanziert noch von einer Gesellschaft betrieben wurden, und die Bewältigung verlagert sich vollständig auf die politische Ebene.

Weiterführend aus unserem Blog: Schaden an Mosel-Schleuse: Haftungsfragen für Transport und Wirtschaft

VI. Ihre Ansprechpartner



Dr. Stephan Bausch, D.U.
Rechtsanwalt | Partner
Köln
+49 221 9937 25782
stephan.bausch@luther-lawfirm.com



Dr. Stefan Altenschmidt, LL.M. (Nottingham)
Rechtsanwalt | Partner
Düsseldorf
+49 211 5660 18737
stefan.altenschmidt@luther-lawfirm.com



Dr. Borbála Dux-Wenzel, LL.M.
Rechtsanwältin | Partnerin
Köln
+49 221 9937 25100
borbala.dux-wenzel@luther-lawfirm.com



Dr. Marco Jerczynski
Rechtsanwältin | Counsel
Essen
+49 201 9220 0
marco.jerczynski@luther-lawfirm.com