

**Beschluss** Aus der Nordbrücken-Krise lernen: Erhalt vor Ausbau – Für eine nachhaltig orientierte Straßenbaupolitik

Gremium: Landesdeligiertenkonferenz

Beschlussdatum: 21.06.2026

Tagesordnungspunkt: 8. Verschiedenes

## Antragstext

1 Die Sperrung der Bonner Nordbrücke ist eine Katastrophe für das südliche NRW,  
2 sie ist aber auch bundespolitisch bedeutend. Eine der wichtigsten Rheinquerungen  
3 Nordrhein-Westfalens fällt wegen gravierender Schäden aus, mit massiven Folgen  
4 für Pendler\*innen, Wirtschaft, ÖPNV und Alltagsmobilität in der Region. Sie  
5 zeigt unübersehbar: Der Sanierungsstau ist kein abstrakter Zustand, sondern  
6 Realität im Alltag der Menschen.

7  
8 Jetzt zählt nur eines: die schnellstmögliche Wiederherstellung einer  
9 leistungsfähigen Rheinquerung. Bonn und die Region brauchen eine zügige,  
10 verlässliche Lösung. Wer in dieser Lage auf zusätzliche Fahrspuren oder  
11 aufgeblähte Ausbauplanungen setzt, bremst den dringend notwendigen Ersatzneubau  
12 aus. Denn die aktuellen Pläne bedeuten lange Planungsverfahren, neue  
13 Flächenkonflikte und Enteignungen von Wohnungen. Es gibt gute Argumente, dass  
14 ein quick & smarter Ersatzneubau die schnellste Lösung ist.

15  
16 Die Situation in Bonn steht exemplarisch für den Zustand der  
17 Verkehrsinfrastruktur in Deutschland: Brücken, Straßen und Tunnel aus den  
18 1960er- und 1970er-Jahren erreichen flächendeckend das Ende ihrer Lebensdauer.  
19 Das wurde bereits an der Rheinbrücke Leverkusen deutlich, an der A59 - Duisburg  
20 Berliner Brücke oder zuletzt besonders schwerwiegend in Lüdenscheid. Über  
21 Jahrzehnte wurde der Erhalt zugunsten von Aus- und Neubau-Projekten  
22 vernachlässigt. Diese Fehlentscheidungen rächen sich jetzt auf Kosten der  
23 Menschen und der Funktionsfähigkeit unseres Landes.

24  
25 Wir GRÜNE NRW sagen klar: Diese Prioritäten müssen sich ändern. Wer  
26 Infrastrukturpolitik ernst nimmt, muss zuerst erhalten, was da ist, bevor er  
27 Neues verspricht, was nicht finanzierbar ist und der Unterhalt die kommenden  
28 Jahrzehnte stark belastet.

29  
30 So macht es auch die Koalition in NRW. Wo das Land zuerst in Verantwortung ist,  
31 bei Landesstraßen, setzen wir konsequent auf Erhalt vor Neu- und Ausbau. Mit  
32 Rekordausgaben für den Erhalt und einem 400-Brücken-Programm zeigen wir  
33 deutlich: Wir stehen für funktionsfähige Verkehrswege.

34  
35 Gleichzeitig verschärfen Klimakrise, Flächenknappheit und ökologische  
36 Belastungsgrenzen den Handlungsdruck. Ein Weiter-So in der Autobahnpolitik, das  
37 auf immer mehr Verkehr und immer mehr Kapazität setzt, führt in die Sackgasse.

38  
39 Gerade im Ruhrgebiet und im Rheinland zeigt sich dieser Zielkonflikt deutlich.  
40 Weitere Autobahnausbauten stoßen dort an soziale, ökologische und städtebauliche  
41 Grenzen. Zusätzliche Fahrspuren schaffen keine nachhaltige Entlastung, sondern  
42 erzeugen zusätzlichen Auto- und LKW-Verkehr und damit neue Probleme. Die  
43 Debatten um den Ausbau der A40 und A43 in Dortmund und Bochum machen das  
44 überdeutlich. Unter dem Deckmantel von Sanierung und Ersatzneubau werden  
45 milliarden schwere Ausbauprojekte vorangetrieben, die tief in gewachsene  
46 Stadtstrukturen eingreifen. Wohnquartiere werden bedroht, Grünflächen geopfert,  
47 wie etwa beim Grummer Deckel. Auch in Duisburg würde der aktuelle Plan des  
48 Ausbaus der A59 zu einer Verschlechterung der Lebensqualität für zehntausende  
49 Menschen führen. Das ist keine zukunftsfähige Infrastrukturpolitik.

50  
51 Die eigentliche Priorität muss lauten: funktionierende Infrastruktur statt  
52 Straßenbaugroßprojekte. Während Brücken dringend instandgesetzt werden müssen,  
53 binden neue Ausbaupläne Ressourcen, Personal und Zeit genau dort, wo sie fehlen.  
54 Dabei gilt auch: Es braucht ein vernetztes Denken. Insbesondere bei Sanierungen  
55 und Ersatzbau müssen Verkehrsträger zusammen gedacht werden. In Bonn stehen  
56 neben der Nordbrücke auch geplante Generalsanierungsmaßnahmen auf der links- wie  
57 rechtsrheinischen Schienentrasse an sowie Maßnahmen auf Autobahnabschnitten  
58 links- wie rechtsrheinisch. Statt diese vor Jahren so zu planen, dass nicht  
59 alles auf einmal stattfindet, droht nun eine Doppel- und Dreifachbelastung. Zu  
60 oft treffen gleichzeitige Baustellen auf Straße und Schiene die Menschen und die  
61 Unternehmen. In NRW wurde mit dem „Traffic Information Center“ ein landesweites  
62 Tool der Baustellenkoordination geschaffen. Wir fordern, dass die Deutsche Bahn  
63 und Autobahn GmbH sowie weitere Baulastträger, einschließlich aller Kommunen –  
64 wie gerade im Gesetz verankert – hier ihre Planungen einpflegen und sie besser  
65 aufeinander abstimmen.

- 66  
67 Daher fordern wir GRÜNE NRW:
- 68 • den Grundsatz „Erhalt vor Neu- und Ausbau“ verbindlich in der  
69 Bundesfernstraßenpolitik durchzusetzen;
  - 70 • die Sanierung bestehender Infrastruktur zur obersten Priorität der  
71 Verkehrspolitik zu machen;
  - 72 • alle Autobahnausbauprojekte einer grundlegenden Neubewertung nach  
73 Planungskapazität, Klima-, Flächen- und Sozialwirkungen zu unterziehen;
  - 74 • Kapazitätserweiterungen nur noch dort zuzulassen, wo sie zwingend  
75 erforderlich und alternativlos sind und dann dort auch städtebaulich  
76 verträgliche Lösungen in Abstimmung mit den Kommunen zu finden;
  - 77 • Vor diesem Hintergrund muss der Bund etwa den vollständigen Ausbau der  
78 Autobahn in Bonn oder der A40 zwischen Bochum und Dortmund stoppen und neu  
79 mit Blick auf Kosten, Nutzen und Durchführbarkeit bewerten.
  - 80 • Neuinvestitionen stärker in Schiene, ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr zu  
81 priorisieren
  - 82 • Eine vernetzte Planung und Abstimmung der Bauvorhaben aller Baulastträger,  
83 von Autobahn GmbH, Kommunen, Land und Deutscher Bahn im Traffic  
84 Information Center
  - 85 • Die Bundesrepublik braucht eine Verkehrspolitik, die ehrlich priorisiert:  
86 Erhalt vor Neu- und Ausbau, Funktion vor Prestige, Alltag vor  
87 Straßenbaugroßprojekten. Entscheidend ist nicht, wie viele neue Fahrspuren  
88 geplant und womöglich in Jahrzehnten vielleicht realisiert werden, sondern  
89 ob die Infrastruktur heute und auch morgen noch funktioniert und  
90 nachhaltig ist.