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

Gremium:	Landesdeligiertenkonferenz
Beschlussdatum:	21.06.2026
Tagesordnungspunkt:	8. Verschiedenes

Antragstext

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

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

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

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

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

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

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

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

Daher fordern wir GRÜNE NRW:

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