

09.06.2026

Antrag

der Fraktion der AfD

Rheinquerungen zukunftssicher gestalten – Pilotprojekt für einen Rheintunnel unter Federführung von Straßen.NRW prüfen und auf den Weg bringen

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen ist als industrielle Herzkammer Deutschlands und Transitland in besonderem Maße auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Der Rhein stellt dabei nicht nur eine wichtige Verkehrsachse für die Binnenschifffahrt dar, sondern ist auch eine zentrale natürliche Barriere, deren Querung maßgeblich über die Leistungsfähigkeit der Wirtschafts- und Industrieregion entscheidet.

Am 3. Juni 2026 wurde eine Vollsperrung der Bonner Nordbrücke bekanntgegeben, da erhebliche Schäden am Tragwerk der linksrheinischen Vorlandbrücke vorliegen.¹ Ob und wann die bereits auf 7,5 t abgelastete Brücke nochmals nutzbar sein wird, ist unklar.

Weitere Rheinbrücken in Nordrhein-Westfalen sind marode und altersbedingt sanierungsbedürftig. Viele müssen vollständig ersetzt werden. Im Rahmen der landesweiten Sanierungsoffensive sollen allein im Zuständigkeitsbereich des Landes in den nächsten zehn Jahren rund 400 Brückenbauwerke saniert oder ersetzt werden. Bei der Ersetzung tausender kommunaler Brücken werden Ersetzungsplanungen teils in weite Ferne gerückt (etwa bei der auf 3,5 t abgelasteten Theodor-Heuss-Brücke in Düsseldorf, wo sich zunächst Baumaßnahmen bis 2029 auf die restliche Lebenszeit der Brücke auswirken sollen, sodass frühestens ab 2030 mit Abriss und anschließender Ersetzung des Bauwerks zu rechnen ist²).

Konkrete Beispiele wie die Rheinbrücke Krefeld-Uerdingen zeigen, dass nicht nur Bauwerke aus der Vorkriegszeit aufgrund materialtechnischer Defizite und struktureller Ermüdung mittelfristig ersetzt werden müssen, sondern auch Bauten aus den 1950er, 1960er und teils auch 1970er Jahren. Wirtschaftsverbände weisen schon seit Jahren darauf hin, dass viele Rheinquerungen nur eingeschränkt nutzbar sind und erhebliche Umleitungsverkehre, Staus sowie Belastungen für Logistik und Industrie verursachen. Vor diesem Hintergrund ist absehbar, dass Ersatzneubauten von Brücken in großer Zahl temporäre oder langfristige Engpässe im Rheinquerungsverkehr verursachen werden.

¹ <https://www1.wdr.de/nrw/verkehr/verkehrslage/a565-rheinbruecke-bonn-nord-100.html>

² https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/verkehr/duesseldorf-theodor-heuss-bruecke-zweieinhalb-jahre-nur-einspurig_aid-141820533

Die derzeitige Verkehrs- und Sanierungsstrategie konzentriert sich im Wesentlichen auf Ersatzneubauten bestehender Brücken. Diese verlaufen heutzutage sehr viel langwieriger und hochgradig störanfälliger, und zwar nicht nur während der Abriss- und Bauphase: Teil- oder Vollsperrungen, die derzeit auch langfristig die Wasserstraße Rhein tangieren, sind kosten- und genehmigungsintensiv, wie sich beispielsweise an der Düsseldorfer Südbrücke oder kommunalen Projekten wie der Theodor-Heuss-Brücke erkennen lässt. Ersatzbrückenbauten sind gerade in dicht besiedelten Räumen schwer erweiterbar und führen bei einer Mehrzahl von Ersatzneubauten entlang des Rheins zu kumulativen Verkehrsbelastungen im Gesamtnetz. Bei den im Raum stehenden Verzögerungen der Ersatzneubauten muss in naher Zukunft mit weiteren Hiobsbotschaften gerechnet werden. Dazu gehören Vollsperrungen, wie jetzt bei der Bonner Nordbrücke, oder im schlimmsten Fall sogar ein Szenario wie bei der eingestürzten Carolabrücke in Dresden.

Alternative Querungsformen und insbesondere Tunnelbauwerke werden bislang nur punktuell betrachtet. Dabei zeigen bestehende Planungen mit Tunnelvarianten (z. B. die Rheinspange), dass Rheinquerungen als Tunnel technisch realisierbar sind, und zwar bei erheblichen verkehrlichen Entlastungseffekten und planbaren Bauzeiten. Über eine zusätzliche Rheinquerung zwischen Köln und Bonn (Rheinspange) wird seit Jahrzehnten diskutiert, die konkrete Planung läuft inzwischen seit Jahren. Eine Tunnelvariante wurde bereits 2023 als Vorzugsvariante festgelegt. Dennoch befindet sich das Projekt weiterhin im Planungsprozess, wobei die Bauzeit auf acht Jahre geschätzt wird. Auch sicherheitstechnisch existieren etablierte Regelwerke (EU-Tunnelrichtlinie, RABT), die einen sicheren Betrieb moderner Straßentunnel gewährleisten.

Flusstunnel waren und sind auch in Deutschland möglich.³ Gemäß der Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage der AfD-Fraktion NRW sind bei der Planung von Rheinquerungen „grundsätzlich auch Tunnellösungen“ (LT-Drs. 18/17953) eine Option. Die längere Lebensdauer von Tunnellösungen gegenüber Brückenbauwerken ist einer der Vorteile.⁴ Zudem wird bei modernen Tunnelprojekten deutlich, dass eine Tunnellösung auch nicht teurer als ein Brückenneubau sein muss.⁵ Im Rheinland sind massive Preissteigerungen bei Brückenersatzbauten keine Neuigkeit. So wurde für die Leverkusener Rheinbrücke im ersten Bauabschnitt mit Kosten von 740 Millionen Euro gerechnet. Im Februar 2021 wurden die Gesamtkosten dann mit 962 Millionen Euro beziffert. Im Sommer 2023 vergab die Autobahn GmbH den Auftrag für den zweiten Brückenteil schließlich für 426 Millionen Euro, was die Gesamtkosten auf fast 1,2 Milliarden Euro treibt.⁶

II. Der Landtag stellt fest:

Nordrhein-Westfalen hat als bevölkerungsreichstes Bundesland und industrielles Zentrum Deutschlands ein besonderes Interesse daran, frühzeitig neue Infrastrukturkonzepte zu erproben und umzusetzen. Die kommenden Jahre werden durch einen erheblichen Erneuerungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur geprägt sein. Die Konzentration auf Brückenersatz allein wird nicht ausreichen, um die Funktionsfähigkeit des Netzes während der Bauphasen sicherzustellen. Dazu müssen innovative und resiliente Infrastrukturlösungen entwickelt werden, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Industriestandortes NRW nachhaltig erhalten. Hierzu soll ein Pilotprojekt „Rheintunnel NRW“ im Verantwortungsbereich von Straßen.NRW initiiert werden, das als ergänzende Infrastrukturmaßnahme zur klassischen Brückenstrategie dient.

³ <https://www.alter-elbtunnel-hamburg.de/>; <https://www.porr.de/projekte/detail/suedlink-elbquerung-elbx-wewelsfleth-wischhafen>

⁴ <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Sind-Tunnel-die-besseren-Bruecken-article25260772.html>

⁵ <https://www.deutschlandfunk.de/tunnel-oder-bruecke-100.html>

⁶ <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/bruecken-baukosten-uebersicht/>

Ziel des Landes Nordrhein-Westfalen muss es sein, belastbare Rheinquerungen langfristig in Eigenregie zu sichern und Engpässe während der anstehenden Brückenersatzneubauten zu minimieren. Ein strategisch geplantes Tunnel-Pilotprojekt kann Engpässe im Rheinquerungsverkehr signifikant reduzieren, innovative Bau- und Planungsmethoden voranbringen und langfristig wirtschaftliche Schäden durch Infrastrukturdefizite vermeiden.

Tunnelquerungen des Rheins können weitere Vorteile bieten, bspw. die Entlastung bestehender Brücken während Bau- und Betriebsphasen. Zudem sind im Vergleich zu Brücken geringere visuelle und flächenbezogene Eingriffe, eine langfristig hohe Tragfähigkeit für Schwerlastverkehre und eine bessere Integration in bestehende Autobahn- und Bundesstraßennetze zu erwarten.

III. Beschlussfassung

Der Landtag Nordrhein-Westfalen fordert die Landesregierung auf,

- eine Machbarkeitsstudie für ein oder mehrere Rheintunnel-Pilotprojekte unter Federführung von Straßen.NRW zu initiieren und dabei externe Expertise, Ingenieurgesellschaften sowie internationale Best-Practice-Beispiele (z. B. Tunnelprojekte in vergleichbaren Flussräumen wie der Elbe) einzubeziehen;
- im Rahmen eines NRW-Pilotprojektes insbesondere folgende Aspekte zu untersuchen: geeignete Standorte im Umfeld hoher Verkehrsbelastung, technische Machbarkeit (Geologie, Bauverfahren, Wasserführung), volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse, Bauzeit- und Verkehrsphasenmodelle, Kombination mit bestehenden Ersatzneubauprojekten, Möglichkeiten beschleunigter Planungs- und Genehmigungsverfahren;
- dem Landtag innerhalb von sechs Monaten einen Zwischenbericht zu potenziellen Standorten, technischen Varianten, Kostenrahmen und Finanzierungsoptionen vorzulegen.

Klaus Esser
Dr. Martin Vincentz
Christian Loose

und Fraktion