

,Nordbrücke‘ Bonn: Keine Erweiterung aus ärztlicher und verkehrstechnischer Sicht

Jost Brökelmann, Dietrich Klingmüller
(Professoren i. R., Universität Bonn),
(Initiative Bonner Umweltmedizin – IBUM)
in Kooperation mit
Raimund Gerber (Bauingenieur i. R.)
(Verkehrsclub Deutschland Bonn/Rhein-Sieg/
Ahr e.V. – VCD)

Der Streit um den weiteren Ausbau des „Tausendfüßlers“ bzw. der Autobahn A 565 in Bonn hat eine unerwartete Wende genommen: Bundesverkehrsminister Ralf Schnieder hat in seiner Zuständigkeit für die Autobahn GmbH am 19.06.2026 entschieden: Die linksrheinische Vorlandbrücke zur Bonner Nordbrücke wird zeitnah abgerissen und neu gebaut. Nach einer Bauzeit von 2 bis 3 Jahren soll die Autobahn wieder eröffnet werden. Das durch die Vollsperrung verursachte Verkehrschaos innerhalb von und um Bonn herum wird also hoffentlich nach 2 – 3 Jahren beendet sein. Für Fußgänger und Radfahrer soll die Nordbrücke schon im Herbst 2026 geöffnet werden.

Der Bund hat im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans schon seit langem geplant, die Autobahn A 565 von 4 auf bis zu 11 Spuren (Strombrücke) zu verbreitern und damit zu einer europäischen Transit-Autobahn machen – und das mitten durch die dicht bebaute Stadt Bonn. Aus verkehrstechnischer Sicht ist dieses Vorhaben unter Hinweis auf die Folgeschäden für die 330000 Einwohner von Bonn und die umgebende Natur als „Wahnsinnsprojekt Nordbrücke Bonn A565“ bezeichnet worden. „Die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse erfordern keine Erweiterung der Bonner Autobahnen“. [2]

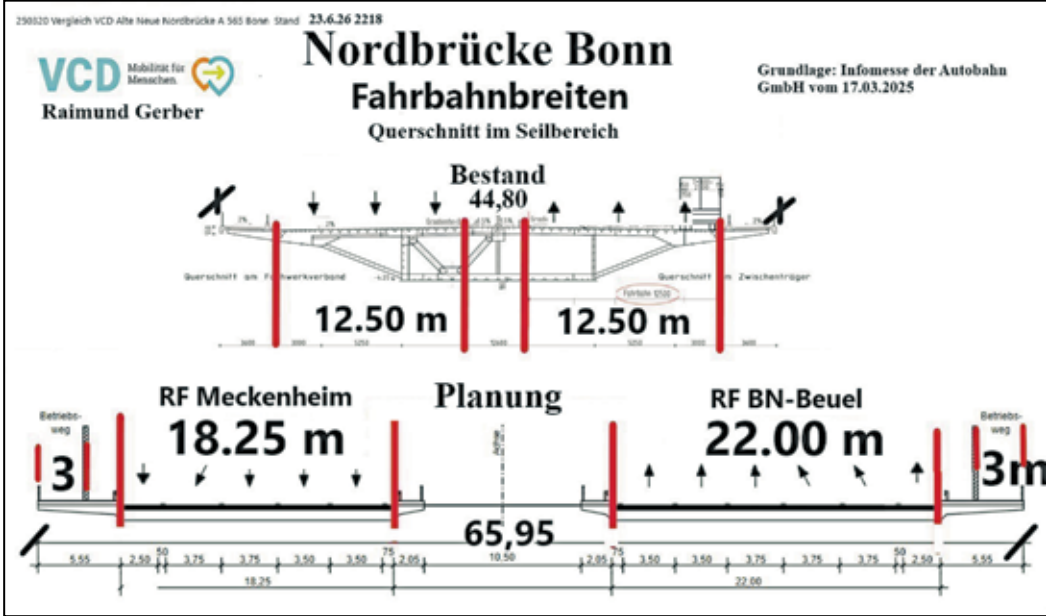
Auswirkungen im Auftrag des Bundes

Mit der Entscheidung des Bundesverkehrsministers Ralf Schnieder vom 19. Juni 2026 rückt eine weitere Entscheidung in den Fokus: Der Bundesverkehrswegeplan, der eine Erweiterung der A 565 auf über das Doppelte vorsieht, muss aus folgenden Gründen neu diskutiert werden:

1. Es ist der Bevölkerung von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis nicht zuzumuten, zusätzlich zu den 2 bis 3 Jahren Bauzeit für die Vorlandbrücke noch weitere 10 Jahre lästigen und kostspieligen Verkehrsstau im Talkessel von Bonn während des Erweiterungsbaues der A 565 ertragen zu müssen.
2. Verantwortlich für die Überwachung der Vorlandbrücke der Nordbrücke war und ist die Autobahn GmbH. Warum die plötzlich entdeckten Schäden nicht früher erkannt wurden, ist Sache der Aufsichtsbehörde. Auf die Gefahr von Schäden an dem in den 1960er Jahren verbauten Spannbeton wurde sogar schon vom Bundesrechnungshof hingewiesen. [3]
3. Der Rat der Stadt Bonn und die damalige Oberbürgermeisterin Katja Dörner haben bereits 2020 den Verkehrsminister darauf hingewiesen, dass der geplante Ausbau der A 565 zu Schäden für die Stadtbevölkerung führen wird. Stattdessen haben sie vorgeschlagen, die A 565 als Stadtautobahn mit Geschwindigkeitsbegrenzung und Radfahrwegen einzurichten. [4]
4. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens 2020 zum Ausbau der A 565 „Tausendfüßler“ wurde durch Einwendung ein Umweltmedizinisches Gutachten gefordert, weil die damals schon bestehende Luftverschmutzung an der Autobahn bereits weit im gesundheitsgefährdeten Bereich lag. Die Stel-



Nordbrücke Bonn, 6. Juni 2026: Bis zur Neuerrichtung der linksrheinischen Vorlandbrücke für Autos gesperrt



Querschnitte Nordbrücke Bonn: im Bestand (oben) und im Planungsauftrag des Bundes (unten), Autor: R. Gerber

lungnahme der Autobahn GmbH aus 2024 lautete u. a.: „Es ist nicht Aufgabe der Fernstraßenplanung, Gesundheitsvorsorge für bioklimatisch ungünstige Siedlungsflächen zu betreiben und dem durch ein umweltmedizinisches Fachgutachten nachzugehen.“

5. Die Europäische Union fordert von allen großen Betrieben Nachhaltigkeitsberichte. In ihrem Nachhaltigkeitsbericht 2024 bekennt sich die Autobahn GmbH zur Nachhaltigkeit, aber nicht zu Schäden, die durch den Autobahnbau an Menschen und Umwelt erfolgen.
6. Nicht zuletzt ist Klimaschutz Staatsziel [5] Dieses muss auch von privaten Unternehmen des Bundes wie der Autobahn GmbH befolgt werden.
7. Die Europäische Union hat 2026 beschlossen, dass ab dem Jahre 2030 für den Feinstaub PM_{2,5} neben den nationalen Grenzwerten die Zielwerte der WHO zu beachten sind. [6] Diese Richtlinie muss von der Bundesregierung bis Ende 2026 umgesetzt werden.
8. Der Landtag von Nordrhein-Westfalen hat 2025 aufgrund der Lehren aus der Corona-Pandemie ein neues Gesetz zum Öffentlichen Gesundheitsdienst - ÖGDG NRW [7] – beschlossen. Danach ist das neu-gegründete Landesamt für Gesundheit und Arbeitsschutz (LfGA) und vor Ort das Gesundheitsamt Bonn als Untere Gesundheitsbehörde für den Gesundheits- und Klimaschutz der Be-

völkerung zuständig. Diese Behörde muss auf „wissenschaftlich-medizinischer Grundlage“ tätig werden und darf auch Gutachten erstellen. Alternativ muss ein Umweltmedizinisches Gutachten bei einer Universität in Auftrag gegeben werden.

9. Da die Messung der Luftqualität Aufgabe des Landes NRW ist, wurde im Jahre 2025 bei der Bezirksregierung Köln Antrag auf ein Umweltmedizinisches Gutachten zu den Folgen einer Autobahnerweiterung auf die Gesundheit der Bonner Bevölkerung gestellt. Eine Antwort steht noch aus.
10. Nicht zuletzt sind Ärzte – auch im Öffentlichen Dienst – von Berufs wegen (Hippokratischer Eid) verpflichtet, Schaden von den Menschen abzuwenden.

Schlussfolgerung:

Viele Argumente sprechen also gegen den weiteren Ausbau der A 565. Die Bundesregierung, der Deutsche Bundestag und der Bundesrat sollten bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 das Überleben von Mensch und Natur auf dem Planeten Erde berücksichtigen.

Die Quellen 1 bis 7 [s. eckige Klammern] können über die Redaktion der BUZ angefragt werden.

Stellungnahme

Nordbrücke Bonn: VCD fordert Ersatzneubau im Verhältnis 1:1

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) fordert, die Nordbrücke so bald wie möglich im Verhältnis 1:1 neu zu bauen. „Da müssen die Stadt Bonn, der Rhein-Sieg-Kreis und die IHK jetzt endlich zur Vernunft kommen. Denn ein Neubau ohne Verbreiterung ist nicht umstritten. Es gäbe keine Einwendungen und keine Klagen. Die Planfeststellung könnte erheblich verkürzt und vereinfacht werden und die vom Abriss bedrohten Wohnhäuser könnten stehen bleiben,“ so der VCD-Vorsitzende Rainer Bohnet. „Wenn jetzt alle an einem Strang ziehen und Druck auf den Bundesverkehrsminister machen, würde es erheblich schneller gehen. Auch ein Bau-Turbo wäre sicherlich sinnvoll,“ ergänzt Bohnet.

Darüber hinaus muss jetzt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) von allen Sparzwängen der Stadt Bonn verschont bleiben. Bohnet: „Wir brauchen jetzt mehr Busse und mehr Bahnen und können ein Einsparvolumen von 10 Millionen EUR im Jahr, das der Kämmerer vorgegeben hat, nicht akzeptieren.“

Die Hauptschuldigen für dieses Desaster sind für den VCD völlig klar: Es sind der Bund und die EU, die in den letzten 40 Jahren die zulässigen Gewichte für Lkw's auf 44 Tonnen und bei SUV's auf über 2 Tonnen zugelassen haben. Bohnet: „Man muss sich daher nicht wundern, dass die Nordbrücke jetzt ihr Nutzungsende gefunden hat.“ Daraus folgt im übrigen, dass die Stadt Bonn, kein Oberbürgermeister und kein Rat dafür verantwortlich gemacht werden kann.“

Plädoyer

VCD plädiert für Rücksichtnahme und pragmatische Lösungen

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) plädiert angesichts der mindestens zweijährigen Ausnahmesituation in Bonn und der Region für gegenseitige Rücksichtnahme und pragmatische Lösungen. „Vor allem darf kein Verkehrsträger gegen den anderen Verkehrsträger ausgespielt werden. Und allen Autofahrenden müsste es eigentlich klar sein, dass jedes Fahrrad, jeder Bus und jede Bahn die Straßen entlastet,“ so VCD-Vorsitzender Rainer Bohnet.

Der VCD würde es begrüßen, wenn z.B. IHK, Einzelhandelsverband, City-Marketing, VCD und ADFC gemeinsam nach Lösungen suchen. Bohnet: „Denn die Stadtgesellschaft sitzt nicht in der Task-Force, muss aber für ihre Mitglieder und ihre Kundinnen und Kunden nachhaltige und realistische Konzepte vorschlagen.“

Da immer noch nicht klar ist, wie die Stadt Bonn die finanziellen Belastungen stemmen soll, fordert der VCD hierfür eine baldige Entscheidung der Bundesregierung. „Die Stadt Bonn rast ansonsten auf ein finanzielles Desaster ungeahnten Ausmaßes zu,“ so der Vorsitzende Rainer Bohnet.

Der VCD – Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg / Ahr
trifft sich an jeden letzten Donnerstag des Monats

**Vorstandstreffen in nächster Zeit
sind am 27. August und 22. Oktober 2026
im Castelltreff
Graurheindorfer Str. 29
in 53111 Bonn-Castell**