



Meter für Meter wächst der erste Teil der neuen Leverkusener Rheinbrücke zusammen. Im September soll die Lücke geschlossen sein.

Foto: Uwe Weiser

VON PETER BERGER

So leicht gibt sich Oliver Krischer nicht geschlagen. Auch wenn der grüne Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen für die Autobahnen im bevölkerungsreichsten Bundesland gar nicht zuständig ist, seit die Autobahn GmbH im Januar 2021 deutschlandweit das Kommando für die Sanierung und den Ausbau übernommen hat, legt er sich immer wieder mit dem Bund an. Zuletzt Mitte April, als ein brisanter Brief aus Berlin auf seinem Schreibtisch landete.

Der Absender, Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) verlangte darin, Krischer möge ihm innerhalb weniger Tage einen Freifahrtschein zum beschleunigten Ausbau von 66 Autobahnabschnitten in NRW mit einer Länge von 388 Kilometern ausstellen, die der Bund als Stauschwerpunkte ausgemacht habe. Die meisten davon auf der Rheinschiene und im Ruhrgebiet. Darunter auch der Ausbau der Megastelze auf der A 1 in Leverkusen, des Leverkusener Kreuzes und der A 3 auf acht Fahrspuren zwischen Opladen und dem Kreuz Hilden.

So könne man mit ihm nicht umgehen, polterte Krischer, der seit Januar als Vorsitzender der Verkehrskonferenz der Länder immerhin etwas mehr politisches Gewicht auf die Waage bringt, und machte seinem Ärger öffentlich Luft. „Warten wir erst einmal ab, ob der Bundesverkehrsminister überhaupt ausreichend personelle Kapazitäten zur Verfügung hat, um alle Autobahnprojekte auf der Liste und die Brückensanierungen überhaupt in Angriff zu nehmen, oder ob es sich nicht doch wieder nur um Planungsfriedhöfe handelt.“

Kritik an der Bundesregierung

Und überhaupt würde er gerne mal wissen, wie Wissing in den kommenden zehn Jahren 873 marode Autobahnbrücken in NRW zu sanieren gedenke. „Was nützt eine zehnspurige Autobahn, wenn sie vor einer Brücke endet, die wegen Baufälligkeit gesperrt ist?“

Am Ende hat Krischer der Liste doch zugestimmt, hält die Kritik am Vorgehen der Bundesregierung aber aufrecht. „Der Bund ist aus guten Gründen allein zuständig für die Autobahnen.“ Es sei eine Farce, von der Landesregierung mit einem Vorlauf von zehn Tagen zu verlangen, das Einvernehmen zu erteilen, „ob die komplexen Regeln eines veränderten Planungsrechts auf die

Überholspur oder Standstreifen?

Dauerstreit über den Autobahn-Ausbau in NRW: Der Bund will seine Projekte mit hohem Tempo durchziehen, das Land hält das Programm für unrealistisch



NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne)

Foto: Reichwein/dpa

komplette Liste angewandt werden sollen. Wir wollen dem Bund keinen Vorwand liefern, die Verantwortung für sein Handeln und seine Fehler auf das Land abzuwälzen.“

Und vor allem keinen Krach in der schwarz-grünen Koalition mit Ministerpräsident Hendrik Wüst (CDU) riskieren, der zwischen 2017 und Ende 2021 als Verkehrsminister dafür gesorgt hatte, dass die Sanierung des maroden Fernstraßennetzes in NRW Fahrt aufnehmen konnte.

Diesen Konflikt für Projekte einzuge-

„Was nützt eine zehnspurige Autobahn, wenn sie vor einer Brücke endet, die wegen Baufälligkeit gesperrt ist?“

Oliver Krischer (Grüne),
NRW-Verkehrsminister

hen, die am Ende doch auf einem der vielen „Planungsfriedhöfe“ landen, erschien seinem grünen Nachfolger ein sinnloses Unterfangen. Bei der Frage, wie sich die Verkehrsprobleme im Transitland NRW lösen lassen und zeitgleich die zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendige Verkehrswende vorangetrieben werden soll, gibt es für Krischer nur einen Weg. Das dichte Netz an Autobahnen auf Vordermann zu bringen, bevor man das Wort „Neubau“ überhaupt in den Mund nimmt. „Wir wollen ja auch noch die Eisenbahn sanieren und komplett ausbauen.“

Der Bundesverkehrswegeplan bestehe zu zwei Dritteln aus „Wünsch-Dirwas-Projekten“, sagt Krischer. Der Bund habe sich in der Vergangenheit viel zu sehr auf den Neubau fokussiert. Auch deshalb seien Probleme wie bei der Rahmede-Talbrücke an der A 45 entstanden, die wegen Einsturzgefahr vor 19 Monaten von einem auf den anderen Tag gesperrt werden musste. Am 7. Mai wurde sie gesperrt. Bis der Neubau steht, könnten bis zu fünf Jahre vergehen.

Die Fronten sind verhärtet. Wissing hält an den Ausbauplänen fest, sein Ministerium wirbt offensiv für die bundesweit 145 Projekte, von denen der überwiegende Teil in NRW liegt. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität rechnet in der Zukunft mit wesentlich mehr Transportverkehr auf deutschen Straßen. „Es sprechen gute Argumente da-