IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/3225

A11

Ihr(e) Ansprechpartner(in)
Ocke Hamann
E-Mail
hamann@niederrhein.ihk.de
Telefon
0203 2821-263
Datum
28.11.2025

Stellungnahme von IHK NRW e.V. zum Antrag der FDP zur Infrastrukturfinanzierung: Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit durch eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen

IHK NRW bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur oben genannten Anhörung.

Einordnung

Nordrhein-Westfalen war auch 2024 mit Abstand das „Stauland“ Nummer eins in Deutschland. Laut der Staubilanz des ADAC verbrachten Autofahrerinnen und Autofahrer auf den rund 2250 Autobahnkilometern des Landes mehr als 155.000 Stunden im Stau. Das entspricht einer Steigerung von acht Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Da die Wirtschaft aktuell nicht wächst, ist dieser starke Zuwachs besonders besorgniserregend. Ein Drittel aller Staustunden in Deutschland entfielen 2024 auf Nordrhein-Westfalen.

Dieser Anstieg der Staudauer ist nicht nur eine Belastung für die Pendler, sondern hat auch massive Auswirkungen auf die Wirtschaft. Nordrhein-Westfalen als Logistikdrehscheibe und eines der industriellen Zentren Deutschlands steht aufgrund des Zustands aller Verkehrsträger – Straße, Schiene und Wasserstraße – vor großen Herausforderungen. Auch als militärlogistische Drehscheibe in direkter Reichweite der ZARA-Häfen hat Nordrhein-Westfalen europaweit eine wichtige Rolle.

Hinzu kommt, dass die Infrastruktur in NRW nicht nur an der Kapazitätsgrenze operiert, sondern außerdem in einem besonders schlechten Zustand ist. Der im Antrag der FDP-Fraktion zitierte Vergleich mit anderen Bundesländern zeigt dies deutlich. In NRW müssen 2500 Straßenbrücken und 600 Bahnbrücken in den kommenden Jahren erneuert bzw. ersetzt werden. Daten zum Zustand der Kommunalen Brücken gibt es nicht. Bei der Binnenschifffahrt müssen viele Schleusen und Wehre ersetzt werden. Manche davon sind über 100 Jahre alt. Das Risiko, dass einzelne Netzteile ausfallen, weil Brücken gesperrt, Schleusen repariert oder Weichen ausgetauscht werden müssen, steigt jeden Tag. Die Folgen von Sperrungen sind für die Wirtschaft fatal. Die Sperrung der Rahmedetalbrücke auf der A45 bei Lüdenscheid hat dies sehr deutlich gezeigt. Beeinträchtigungen der Lieferketten und lange Umwege führen zu steigenden Transportkosten und dazu, dass Arbeitnehmer kündigen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes NRW sinkt.

IHK NRW hat auf diese Zusammenhänge bereits mehrfach hingewiesen. Sie begründen einen besonderen Investitionsbedarf in unserem Bundesland. Gerne nehmen wir zu diesem Themenkomplex erneut Stellung.

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf
0211 367 02-0 | 0211 367 02-21 | info@ihk-nrw.de | www.ihk-nrw.de
VR 7738 | Sitz Düsseldorf | Steuer-Nr. 133/5910/0390

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt

IHK NRW sieht Korrekturbedarf bei Sondervermögen und Infrastrukturhaushalt
Aufgrund des gewaltigen Bedarfs hat die Bundesregierung das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) implementiert. Dieses hat das Ziel, die Versäumnisse der Vergangenheit zu korrigieren. Es wird durch Schulden finanziert. IHK NRW hält zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für dringend geboten und erforderlich. Das Risiko von Netzausfällen muss dringend und schnell gesenkt werden. Die Art der Finanzierung des Sondervermögens gebietet es, dass die Mittel nicht für konsumtive Ausgaben verwendet werden, sondern ausschließlich und zusätzlich für Investitionen zur Verfügung gestellt werden.

Mit großer Sorge betrachten wir daher Mittelumschichtungen und Verschiebungen im Kernhaushalt des Bundes. Außerdem sehen wir aus der NRW-Perspektive Korrekturbedarf bei der Ausgestaltung des Sondervermögens. Die bisher bekannten Eckdaten für die Vergabe und den Einsatz berücksichtigen den besonderen Nachholbedarf in Nordrhein-Westfalen nicht.

Bei der Infrastrukturfinanzierung sehen wir derzeit sechs konkrete Nachteile bzw. Herausforderungen für das Bundesland Nordrein-Westfalen. Diese sind nachfolgend aufgeführt und begründen unsere Einschätzung, dass NRW in den kommenden Jahren nicht in dem Maße Investitionsmittel vom Bund für seine Infrastruktur erhält, wie es notwendig und angemessen erscheint.

NRW-Nachteil Nummer 1: Ausbau kann nicht aus dem Sondervermögen bezahlt werden
Die Autobahnen und Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bereits heute am Limit. Deshalb sind an vielen Stellen Ausbaumaßnahmen vorgesehen – die teilweise schon planfestgestellt sind, aber nicht vom Sondervermögen profitieren werden. Fast alle reparaturbedürftigen Autobahnen erhalten zudem mit der Reparatur eine zusätzliche Spur. Diese Investitionen fallen nicht unter das Sondervermögen – da dieses grundsätzlich nur für Maßnahmen zum Erhalt genutzt werden darf. Alleine für Brücken und Tunnel gibt es Ausnahmen. NRW ist also, soweit der Verwendungszweck der Mittel des Sondervermögens nicht geändert wird, bei dem größten Teil der für das Land wichtigen Infrastrukturmaßnahmen auf die begrenzten Mittel aus dem Kernhaushalt des Bundes angewiesen. Es ist zu befürchten, dass NRW bei den Infrastrukturinvestitionen des Bundes weniger Geld aus dem Sondervermögen bekommt als andere Länder. Als größter Verkehrskorridor Europas braucht es für NRW eine bedarfsgerechte Mittelzuweisung aus dem Sondervermögen statt eine Aufteilung nach dem Königsteiner Schlüssel. Es besteht zudem die Sorge, dass die Erweiterung der Brücken und Tunnel keine Erweiterung der Kapazität bringt, da die Strecken davor und dahinter nicht profitieren.

NRW-Nachteil Nummer 2: Umschichtungen im Bundeshaushalt
Wie vorstehend erläutert, ist NRW für die Maßnahmen des Bundes zur Sanierung der Infrastruktur besonders auf die Mittel des Kernhaushaltes angewiesen. Der Haushaltsentwurf für 2026 und auch die Mittelfristplanung lässt erkennen, dass es Umschichtungen im Kernhaushalt gibt. Die durch das Sondervermögen bereitgestellten Mittel stehen nicht zu 100 Prozent zusätzlich zur Verfügung. Das bedeutet, im Kernhaushalt stehen bei Straße, Schiene und Wasserstraße weniger Mittel zur Verfügung als in der Vergangenheit. NRW ist also in doppelter Hinsicht benachteiligt: Es kann nicht in

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf
0211 367 02-0 | 0211 367 02-21 | info@ihk-nrw.de | www.ihk-nrw.de
VR 7738 | Sitz Düsseldorf | Steuer-Nr. 133/5910/0390

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt

selber Weise vom Sondervermögen profitieren wie andere Bundesländer. Gleichzeitig trifft die Absenkung der Haushaltsmittel das Land besonders stark.

Die Finanzierung von Maßnahmen aus dem Kernhaushalt ist auch deshalb problematisch, weil sich die Mittelausstattung nach der Einnahmesituation richtet. Sinken die Steuereinnahmen ist die langfristige Finanzierungslinie nicht gesichert. Wie gravierend die Folgen dieser Haushaltsabhängigkeit sind, konnte man in diesem Jahr beobachten. Obwohl der Sanierungsbedarf gewaltig ist, haben viele Baufirmen im ersten Halbjahr Kurzarbeit angemeldet. Der Grund dafür war die Haushaltssperre des Bundes. Der neue Haushalt war noch nicht verabschiedet und damit die Finanzierung einiger Maßnahmen nicht gesichert. IHK NRW wirbt deshalb seit Jahren für eine überjährige Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen. Die Investitionen sollten unabhängig von der Kassenlage der öffentlichen Haushalte erfolgen.

IHK NRW setzt sich für eine langfristige, fondsbasierte Finanzierung ein. Nur wenn die Mittelausstattung der Investitionshaushalte konstant ist, können die Unternehmen ihre Kapazitäten langfristig an dem Bedarf ausrichten und aufbauen. Eine überjährige Finanzierung wirkt außerdem vorbeugend gegen Preissteigerungen, die aufgrund besonderer Nachfragespitzen ausgelöst werden.

NRW-Nachteil Nummer 3: Wasserstraßen im Sondervermögen nicht berücksichtigt
Für kein anderes Bundesland haben die Wasserstraßen eine größere wirtschaftliche Bedeutung als für NRW. Fast die Hälfte der Mengen, die in Deutschlands Binnenhäfen im Jahr umgeschlagen werden, wird in NRW-Häfen umgeschlagen. Industrie, Handel und Logistik sind auf die Binnenschifffahrt besonders angewiesen. Es ist für unser Bundesland deshalb besonders ärgerlich, dass Maßnahmen an Wasserstraßen nicht vom Geld aus dem Sondervermögen profitieren. Auch die Wasserstraßen in NRW sind insofern insbesondere auf den Kernhaushalt des Bundes angewiesen. Zwar wurden für die kommenden Haushalte Korrekturen angekündigt, für 2026 aber wurden die Mittel gekürzt. Es steht trotz Sondervermögen weniger Geld für die Bundeswasserstraßen zur Verfügung als im Jahr 2025.

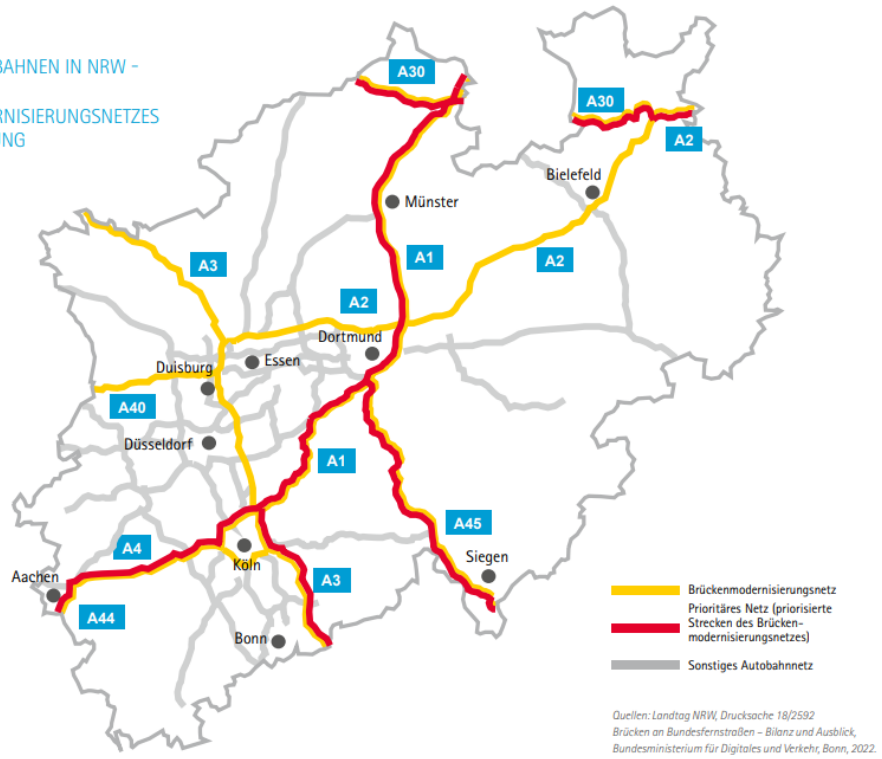
NRW-Nachteil Nummer 4: Wasserstraßen im Nachteil zu Straßen und Schienen
Im Unterschied zu Straße und Schiene gibt es bei der Wasserstraße zusätzlich zu der Benachteiligung beim Sondervermögen einen organisatorischen Nachteil. Auch dieser trifft NRW besonders, weil unser Bundesland besonders abhängig von den Wasserstraßen ist.

Bau und Erneuerung der Infrastruktur liegen bei der Bahn und bei der Straße in der Hand privatrechtlich organisierter Gesellschaften, der DB InfraGO AG und der Autobahn GmbH. Diese sind zwar in staatlicher Hand, haben aber bei Personalgewinnung und Projektfinanzierung gegenüber der Wasserstraße Vorteile durch ihre Rechtsform. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist eine nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr. Für Behörden wie diese gilt das Ziel der Bundesregierung, 2 Prozent des Personals pro Jahr abzubauen. Außerdem sind Kürzungen in den Betriebsmitteln vorgesehen. Dies trifft auch die Instandhaltung.

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf
0211 367 02-0 | 0211 367 02-21 | info@ihk-nrw.de | www.ihk-nrw.de
VR 7738 | Sitz Düsseldorf | Steuer-Nr. 133/5910/0390

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt

ABBILDUNG 1:
NETZ DER AUTOBAHNEN IN NRW - ÜBERSICHT DES BRÜCKENMODERNISIERUNGSNETZES MIT PRIORISIERUNG



Quellen: Landtag NRW, Drucksache 18/2592
Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bonn, 2022.

NRW-Nachteil Nummer 5: Prioritäten im Brückensanierungsprogramm

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Brücken hat das Bundesverkehrsministerium ein Brückensanierungsprogramm aufgelegt. Ziel ist es, auf festgelegten Korridoren die Autobahnbrücken zeitnah zu erneuern. Der Anteil der Strecken des Sanierungsprogrammes, die in NRW liegen ist im Vergleich zu anderen Bundesländern kleiner. Gleichzeitig ist der Anteil an Autobahnen im Vergleich zur Gesamtfläche des Landes in Nordrhein-Westfalen höher als in allen anderen Flächenländern. Die Rhein-Ruhr-Region hat die größte Autobahndichte deutschlandweit. Bundesweit umfasst das Netz 54 Prozent der Strecken. In NRW sind es nur 34 Prozent. Auch das prioritäre Netz des Programmes ist in NRW mit 23 Prozent der Strecken geringer. (siehe Abbildung 1, rot markiert) Im Bundesdurchschnitt liegt dies bei 31 Prozent.

NRW-Nachteil Nummer 6: Noch nicht umgesetzte Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung von Projekten

Eine weitere Herausforderung ist die hohe Zahl an Projekten in Nordrhein-Westfalen. Im Rahmen der Haushaltsverhandlungen hat das Bundesverkehrsministerium eine Liste von Projekten veröffentlicht, die sich ggf. verzögern könnten. Auch wenn diese Liste inzwischen zurückgezogen wurde, sie zeigt sehr deutlich, dass NRW besonders von drohenden Verzögerungen bei Maßnahmen an Autobahnen betroffen ist. 29 der 74 bundesweit genannten Projekte liegen in Nordrhein-Westfalen. Das sind knapp 40 Prozent. Das Beispiel zeigt damit eindrücklich, wie wichtig es für NRW ist, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren vereinfacht und verkürzt werden. Die Bundesregierung hat

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf
0211 367 02-0 | 0211 367 02-21 | info@ihk-nrw.de | www.ihk-nrw.de
VR 7738 | Sitz Düsseldorf | Steuer-Nr. 133/5910/0390

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt

sich vorgenommen, die Verfahrensdauern deutlich zu senken. Bislang sind die angekündigten Maßnahmen noch nicht umgesetzt. Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen sollte diesen Prozess aus eigenem Interesse vorantreiben und beschleunigen.

NRW-Nachteil 7: Komplexe Planungen und wenig baureife Vorhaben
Die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen: Gebaut wird dort, wo die Planungen abgeschlossen sind und alle Genehmigungen vorliegen. Bestes Beispiel hierfür sind die Mittel, die den Bundesländern vom Bund für die Bundesstraßen zugewiesen werden. Der sogenannte Verfügungsrahmen bemisst sich an den im kommenden Jahr zu erwartenden Ausgaben für Baumaßnahmen an Bundesstraßen. Hierzu werden wiederum die verausgabten Gelder des Vorjahres als Richtschnur genommen. Nordrhein-Westfalen hat 2021 aufgrund genügend geplanter Maßnahmen 36 Mio. Euro mehr vom Bund erhalten als zu Beginn des Jahres angekündigt. Dadurch gab es 2022 einen Aufwuchs der Mittel. Diese wurden 2022 allerdings nicht ausgeschöpft – 42 Mio. Euro wurden nicht verausgabt. Dadurch sank der Verfügungsrahmen 2023. Auch er wurde dennoch nicht ausgeschöpft und führte zu einem noch geringeren Verfügungsrahmen für 2024. Positiv: In 2024 hat das Land Nordrhein-Westfalen die Mittel wieder komplett ausgeschöpft.

Eine Herangehensweise, die sich nach baureifen Vorhaben richtet, ist auch beim Sondervermögen zu erwarten. Derzeit ist noch nicht klar, nach welchen Kriterien und an welche Bauvorhaben die Mittel exakt vergeben werden. IHK NRW setzt sich dafür ein, dass die Mittel nach dem Bedarf vergeben werden. Länder, in denen besonders viel zu sanieren ist, würden dann mehr Geld bekommen. Ziel wäre es, dass sich der Zustand der Infrastruktur der Bundesländer angleicht.

Da es bislang aber keine Kriterien für die Vergabe gibt, ist zu befürchten, dass die Mittel dahin vergeben werden, wo Planungssicherheit herrscht. Diese ist schneller in dünn besiedelten Räumen zu erlangen als in den Ballungszentren Nordrhein-Westfalens. Hinzu kommt, dass auf einigen Autobahnabschnitten wie z.B. der A1 oder der A43 die erforderlichen Baufreigaben durch das Land Nordrhein-Westfalen fehlen. Es ist also zu befürchten, dass aufgrund der Komplexität vieler Verfahren und einem Mangel an fertigen Planungen unser Bundesland einen Wettbewerbsnachteil hat.

Abschließende Hinweise:
Angesichts der besonderen Belastungen und des schlechten Zustands der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen fordert die IHK NRW zügige Maßnahmen zu Erneuerung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Bund und Land).
Die Landesregierung sollte sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass:

1. …die Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes auch für Ausbaumaßnahmen verwendet werden können.
2. …die Mittel aus dem Sondervermögen nicht nach dem Windhundverfahren vergeben werden. NRW sollte darauf drängen, dass es klare Kriterien für die Vergabe der Mittel gibt. IHK NRW regt an diese so zu verteilen, dass sie eine besonders hohe Nutzenwirkung haben. Zustand der Bauwerke und Bedarf müssen in die Bewertung eingehen. Mittel, die eine

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf
0211 367 02-0 | 0211 367 02-21 | info@ihk-nrw.de | www.ihk-nrw.de
VR 7738 | Sitz Düsseldorf | Steuer-Nr. 133/5910/0390

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt

drohende Streckensperrung verhindern, dürften ein besonders hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis haben. Hierfür bedarf es klarer Kriterien.

3. …die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen langfristig von der Kassenlage der öffentlichen Haushalte (Land und Bund) entkoppelt wird.
4. …die Haushalte (Land und Bund) für Straße, Schiene und Wasserstraße prozentual stärker steigen als die Baupreise und damit eine auskömmliche Finanzierung der Infrastruktur sichergestellt wird. Dabei ist es wichtig, dass nicht nur die Mittel für Investitionen angeglichen werden. Auch die für den Bereich der Infrastruktur notwendigen Mittel müssen den Kostensteigerungen entsprechen. D.h. für den Landesbetrieb Straßen.NRW müssen z.B. die Personalkostensteigerungen ebenso wie die gestiegenen Kosten für Fahrzeuge und Material im Haushalt abgebildet sein.
5. …das Brückensanierungsprogramm des Bundes auf größere Teile des nordrhein-westfälischen Autobahnnetzes ausgeweitet wird.
6. …die Wasserstraßen bei den Vorgaben für Verwaltung und Finanzierung der Schiene und Straße gleichgestellt werden.
7. …die angekündigten Maßnahmen des Bundes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren möglichst schnell umgesetzt werden.
8. …Nordrhein-Westfalen sicherstellt, dass die Mittel des Sondervermögens, welche an die Kommunen weitergeleitet werden, tatsächlich investiv genutzt werden. Die derzeitigen Vorgaben des Landes lassen befürchten, dass die Investitionen weder zusätzlich noch ausschließlich investiv verwendet werden.

Der Nachholbedarf bei der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist kein abstraktes Problem, sondern ein existenzielles Thema für den Wirtschaftsstandort. Ohne eine Verbesserung der Mittelzuweisung und eine Anpassung der Planungsverfahren droht der Verlust von Wettbewerbsfähigkeit und die Abwanderung von Unternehmen aus dem Land. Es ist wichtig für die Unternehmen in unserem Land, dass gemeinsam daran gearbeitet wird, Versäumnisse der Vergangenheit nun aufzuholen.

IHK NRW ist der Zusammenschluss der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf
0211 367 02-0 | 0211 367 02-21 | info@ihk-nrw.de | www.ihk-nrw.de
VR 7738 | Sitz Düsseldorf | Steuer-Nr. 133/5910/0390

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt