LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

E 18/1560

27.11.2025

Verkehrsausschuss
Matthias Goeken MdL

Einladung

49. Sitzung (öffentlich)
des Verkehrsausschusses
am Mittwoch, dem 3. Dezember 2025,
13.30 Uhr, Raum E3 A02

Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Landtags berufe ich den Ausschuss ein und setze folgende Tagesordnung fest:

Tagesordnung

1. **Fahrplanwechsel im Kontext der zukünftigen Strategie des DB-Fernverkehrs**

   Bericht der Deutschen Bahn AG

2. **Sorge um Wiehltalbrücke: Was tut die Landesregierung?**

   Bericht der Landesregierung
   Vorlage 18/4579

   in Verbindung mit

   Mögliche Sperrung der Wiehltalbrücke auf der A4 – Wie verhindert die Landesregierung eine Wiederholung des Rahmedetal-Desasters?

   Bericht der Landesregierung
   Vorlage 18/4579

   in Verbindung mit

   Aktueller Sachstand zur Wiehltalbrücke

   Bericht der Autobahn GmbH

3. Besser, schneller und günstiger: Jetzt ÖPP-Offensive in Nordrhein-Westfalen starten – Mit Transparenz, Wirtschaftlichkeit und privatem Know-How für mehr Tempo beim Bau

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/16491

4. Verschiedenes

gez. Matthias Goeken
- Vorsitz -

F. d. R.
Simon Winter
- Ausschussassistenz -

- TOP 1 -

Fahrplanwechsel im Kontext der zukünftigen Strategie des DB-Fernverkehrs

- TOP 2 -

Sorge um Wiehltalbrücke: Was tut die Landesregierung?

**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Der Minister**

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/4579

A11

Oliver Krischer

28. November 2025

Aktenzeichen
58.65.05-000008

Christian Traut
Telefon 0211 4566-921
Telefax 0211 4566-388
Christian.traut@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Bericht „Sachstand zur Wiehltalbrücke“
Sitzung des Verkehrsausschusses am 03. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen aktuellen Sachstandsbericht zur Wiehltalbrücke mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Aufgrund der thematischen Nähe beider Berichtswünsche erfolgt die Beantwortung der gestellten Fragen in einem gemeimsamen Bericht.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am
03. Dezember 2025

Schriftlicher Bericht

„Sachstand zur Wiehltalbrücke“

Die Wiehltalbrücke an der BAB 4 wurde Anfang der 1970er Jahre fertiggestellt und überspannt mit einer Länge von rund 700 m und einer Breite von ca. 30 m das Wiehltal bei Gummersbach.
Das Brückenbauwerk befindet sich zwischen den Anschlussstellen Bielstein und Gummersbach. Dieser Streckenabschnitt gehört zu den stärker befahrenen Bereichen der BAB 4.

Zum 01.01.2021 sind die Planung, der Bau und der Betrieb, die Erhaltung und die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen von den Ländern auf den Bund übergegangen. Die zuständige Niederlassung Rheinland der Autobahn Gmbh des Bundes (AdB) wurde zur Vorbereitung dieses Berichtes daher um eine Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen des turnusmäßigen Jahresgesprächs am 10.04.2025 zwischen der AdB und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) zu laufenden Projekten mit verkehrlicher Relevanz berichtete die AdB, dass im November 2024 Tragfähigkeitsdefizite bei dem Bauwerk festgestellt worden seien. Die AdB berichtete, dass sie Instandsetzungsarbeiten und Verstärkungsmaßnahmen planerisch vorbereite und hierfür geeignete Zugangstechniken für die jeweiligen Arbeiten ausgearbeitet würden. Im Zusammenhang damit müsse mit weiteren verkehrlichen Einschränkungen auf der BAB sowie im Zuflussbereichen während der Dauer der Arbeiten gerechnet werden. Mit der Umsetzung der Instandsetzung solle ab Mitte 2025 begonnen werden. Mit dem Beginn der Verstärkungsmaßnahmen könne ab dem Jahr 2026 gerechnet werden. Insgesamt sei von einer mehrjährigen Bautätigkeit auszugehen. Zudem müsse das Bauwerk weiterhin fortlaufend kontrolliert und beobachtet werden.
Die AdB erläuterte, dass parallel zu den vorgenannten Arbeiten die Planung und Umsetzung eines Ersatzneubaus der Wiehltalbrücke in Vorbereitung ständen.
Unter Berücksichtigung des aktuellen Zustandes des Bauwerks sei bis auf weiteres eine einstreifige Verkehrsführung je Fahrtrichtung eingerichtet. Das Bauwerk sei darüber hinaus für den genehmigungspflichtigen Schwerverkehr gesperrt worden.

Die AdB informierte die Kreispolizeibehörde (KPB) Köln am 01.10.2025 über statische Probleme an der Wiehltalbrücke. Eine Information der KPB Köln an das Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (IM) erfolgte am zeitnah.
Die KPB Köln steht seitdem im ständigen Austausch mit der AdB. In einer ersten Besprechung wurden polizeiliche Bewertungen und notwendige Maßnahmen erörtert, um die Infrastruktur zu schützen und weitere Verkehrsbehinderungen zu vermeiden. Die KPB hat dem Straßenbaulasträger AdB empfohlen, bauliche Maßnahmen -wie Schrankenanlagen- und verkehrslenkende Maßnahmen zu ergreifen um die Einhaltung der erforderlichen Abstände zwischen den Fahrzeugen zu gewährleisten.

Da sich das Bauwerk in der Baulastträgerschaft des Bundes befindet, obliegt es der AdB konkrete Maßnahmen zu treffen, um weitere Schäden an dem Bauwerk zu verhindern, die aus einer übermäßigen Belastung -insbesondere durch den Schwerverkehr- entstehen können.
Maßnahmen in der Zuständigkeit der Landesregierung können dabei nur flankierend eingesetzt werden. So kann die Polizei Nordrhein-Westfalen auf Grundlage der Verordnung über die technische Kontrolle von Nutzfahrzeugen auf Straßen im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU verdachts- und ereignisunabhängige technische Kontrollen durchführen. Auch im Bereich der Wiehltalbrücke finden im Rahmen der Streifenfahrten regelmäßige Kontrollen des LKW-Verkehres statt.
Eine 24/7 Überwachung von Schwerlastverkehren ist aus dem fließenden Verkehr heraus aber nicht möglich. Die Polizei ist hierfür weder zuständig noch technisch ausgestattet. An dieser Stelle ist zu betonen, dass der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW in der Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit schweren und schwersten Unfallfolgen liegt. Zu den verkehrspolizeilichen Maßnahmen gehören daher auch u.a. die Überwachung der von zugrundeliegenden Verkehrsverstößen.
Die Landesregierung weist dabei den Vorwurf mangelnder Kontrollen bei Schwertransporten zurück. Seit 2017 wurden Regelungen eingeführt, um die Polizei zu entlasten und die Kontrolldichte zu erhöhen. Schwertransporte müssen nicht mehr zwingend von der Polizei begleitet werden. Dies kann mittlerweile durch private Unternehmen mit ausgebildeten Begleitfahrern erfolgen. Um die vorhandenen Ressourcen noch gezielter einzusetzen und verdachtsabhängige Kontrollen durchführen zu können, wurden die ersten Kreispolizeibehörden am 20.11.2025 mit einer neuen Generation von dedicated

short range communnication (DSRC)-Geräten ausgestattet. Bis Ende 2025 soll die Ausgabe flächendeckend erfolgen.

Die lückenlose Kontrolle zur Vermeidung von Verstößen gegen die Gesamtmassebeschränkung von LKW kann aus Sicht der Landesregierung nur mittels Technikeinsatzes wie Schranken- und Ampelanlagen und der damit verbundenen Ableitung des Verkehrs vor dem Bauwerk gewährleistet werden. Aus diesem Grund hat Herr Minister Krischer auch in einem Schreiben an Herrn Bundesminister Schnieder zum Zustand der Wiehltalbrücke u.a. ausdrücklich auf den erfolgreichen Einsatz entsprechender Anlagen vor anderen Brücken hingewiesen.

Ergänzend hierzu könnten weitere verkehrsraumgestaltende Maßnahmen auf der Autobahn durch den Baulastträger erfolgen.

Die Landesregierung sieht in diesem Zusammenhang Maßnahmen zur Entlastung des Bauwerks als sinnvoll an soweit die Brückenschäden auf dynamische Lasten im statisch-konstuktiven Sinne zurückgeführt werden können. Ob die grundsätzlich mögliche Einrichtung einer Schrankenanlage mit Gewichtsmessung, im vorliegenden Fall sinnvoll und und realisierbar ist, liegt in der Zuständigkeit der AdB.

Wirtschaftlich betrachtet sorgen Umleitungsverkehre, die aus einer (Teilsperrung) eines Autobahnabschnittes resultieren, für die Unternehmen in der betroffenen Region für Nachteile. Gleiches gilt auch für die Logistikunternehmen, die bei ihren Transporten erhöhte Fahrzeiten und Kosten in Kauf nehmen müssen.

Die Landesregierung ist sich der schwierwiegenden Folgen und Auswirkungen einer möglichen Sperrung der Wiehltalbrücke für die Wirtschaft und die Menschen in der Region bewusst.

Daher wird sie alle Maßnahmen unterstützen und ergreifen, die einen weiteren Verkehrsfluss über die Wiehltalbrücke ermöglichen. Selbstverständlich wird sie sich gegenüber dem Bund für einen möglichst schnellen Ersatzneubau einsetzen.

- TOP 2 -

Mögliche Sperrung der Wiehltalbrücke auf der A4 – Wie verhindert die Landesregierung eine Wiederholung des Rahmedetal-Desasters?

**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Der Minister**

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/4579

A11

Oliver Krischer

28. November 2025

Aktenzeichen
58.65.05-000008

Christian Traut
Telefon 0211 4566-921
Telefax 0211 4566-388
Christian.traut@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Bericht „Sachstand zur Wiehltalbrücke“
Sitzung des Verkehrsausschusses am 03. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen aktuellen Sachstandsbericht zur Wiehltalbrücke mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Aufgrund der thematischen Nähe beider Berichtswünsche erfolgt die Beantwortung der gestellten Fragen in einem gemeimsamen Bericht.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am
03. Dezember 2025

Schriftlicher Bericht

„Sachstand zur Wiehltalbrücke“

Die Wiehltalbrücke an der BAB 4 wurde Anfang der 1970er Jahre fertiggestellt und überspannt mit einer Länge von rund 700 m und einer Breite von ca. 30 m das Wiehltal bei Gummersbach.
Das Brückenbauwerk befindet sich zwischen den Anschlussstellen Bielstein und Gummersbach. Dieser Streckenabschnitt gehört zu den stärker befahrenen Bereichen der BAB 4.

Zum 01.01.2021 sind die Planung, der Bau und der Betrieb, die Erhaltung und die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen von den Ländern auf den Bund übergegangen. Die zuständige Niederlassung Rheinland der Autobahn Gmbh des Bundes (AdB) wurde zur Vorbereitung dieses Berichtes daher um eine Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen des turnusmäßigen Jahresgesprächs am 10.04.2025 zwischen der AdB und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) zu laufenden Projekten mit verkehrlicher Relevanz berichtete die AdB, dass im November 2024 Tragfähigkeitsdefizite bei dem Bauwerk festgestellt worden seien. Die AdB berichtete, dass sie Instandsetzungsarbeiten und Verstärkungsmaßnahmen planerisch vorbereite und hierfür geeignete Zugangstechniken für die jeweiligen Arbeiten ausgearbeitet würden. Im Zusammenhang damit müsse mit weiteren verkehrlichen Einschränkungen auf der BAB sowie im Zuflussbereichen während der Dauer der Arbeiten gerechnet werden. Mit der Umsetzung der Instandsetzung solle ab Mitte 2025 begonnen werden. Mit dem Beginn der Verstärkungsmaßnahmen könne ab dem Jahr 2026 gerechnet werden. Insgesamt sei von einer mehrjährigen Bautätigkeit auszugehen. Zudem müsse das Bauwerk weiterhin fortlaufend kontrolliert und beobachtet werden.
Die AdB erläuterte, dass parallel zu den vorgenannten Arbeiten die Planung und Umsetzung eines Ersatzneubaus der Wiehltalbrücke in Vorbereitung ständen.
Unter Berücksichtigung des aktuellen Zustandes des Bauwerks sei bis auf weiteres eine einstreifige Verkehrsführung je Fahrtrichtung eingerichtet. Das Bauwerk sei darüber hinaus für den genehmigungspflichtigen Schwerverkehr gesperrt worden.

Die AdB informierte die Kreispolizeibehörde (KPB) Köln am 01.10.2025 über statische Probleme an der Wiehltalbrücke. Eine Information der KPB Köln an das Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (IM) erfolgte am zeitnah.
Die KPB Köln steht seitdem im ständigen Austausch mit der AdB. In einer ersten Besprechung wurden polizeiliche Bewertungen und notwendige Maßnahmen erörtert, um die Infrastruktur zu schützen und weitere Verkehrsbehinderungen zu vermeiden. Die KPB hat dem Straßenbaulasträger AdB empfohlen, bauliche Maßnahmen -wie Schrankenanlagen- und verkehrslenkende Maßnahmen zu ergreifen um die Einhaltung der erforderlichen Abstände zwischen den Fahrzeugen zu gewährleisten.

Da sich das Bauwerk in der Baulastträgerschaft des Bundes befindet, obliegt es der AdB konkrete Maßnahmen zu treffen, um weitere Schäden an dem Bauwerk zu verhindern, die aus einer übermäßigen Belastung -insbesondere durch den Schwerverkehr- entstehen können.
Maßnahmen in der Zuständigkeit der Landesregierung können dabei nur flankierend eingesetzt werden. So kann die Polizei Nordrhein-Westfalen auf Grundlage der Verordnung über die technische Kontrolle von Nutzfahrzeugen auf Straßen im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU verdachts- und ereignisunabhängige technische Kontrollen durchführen. Auch im Bereich der Wiehltalbrücke finden im Rahmen der Streifenfahrten regelmäßige Kontrollen des LKW-Verkehres statt.
Eine 24/7 Überwachung von Schwerlastverkehren ist aus dem fließenden Verkehr heraus aber nicht möglich. Die Polizei ist hierfür weder zuständig noch technisch ausgestattet. An dieser Stelle ist zu betonen, dass der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW in der Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit schweren und schwersten Unfallfolgen liegt. Zu den verkehrspolizeilichen Maßnahmen gehören daher auch u.a. die Überwachung der von zugrundeliegenden Verkehrsverstößen.
Die Landesregierung weist dabei den Vorwurf mangelnder Kontrollen bei Schwertransporten zurück. Seit 2017 wurden Regelungen eingeführt, um die Polizei zu entlasten und die Kontrolldichte zu erhöhen. Schwertransporte müssen nicht mehr zwingend von der Polizei begleitet werden. Dies kann mittlerweile durch private Unternehmen mit ausgebildeten Begleitfahrern erfolgen. Um die vorhandenen Ressourcen noch gezielter einzusetzen und verdachtsabhängige Kontrollen durchführen zu können, wurden die ersten Kreispolizeibehörden am 20.11.2025 mit einer neuen Generation von dedicated

short range communnication (DSRC)-Geräten ausgestattet. Bis Ende 2025 soll die Ausgabe flächendeckend erfolgen.

Die lückenlose Kontrolle zur Vermeidung von Verstößen gegen die Gesamtmassebeschränkung von LKW kann aus Sicht der Landesregierung nur mittels Technikeinsatzes wie Schranken- und Ampelanlagen und der damit verbundenen Ableitung des Verkehrs vor dem Bauwerk gewährleistet werden. Aus diesem Grund hat Herr Minister Krischer auch in einem Schreiben an Herrn Bundesminister Schnieder zum Zustand der Wiehltalbrücke u.a. ausdrücklich auf den erfolgreichen Einsatz entsprechender Anlagen vor anderen Brücken hingewiesen.

Ergänzend hierzu könnten weitere verkehrsraumgestaltende Maßnahmen auf der Autobahn durch den Baulastträger erfolgen.

Die Landesregierung sieht in diesem Zusammenhang Maßnahmen zur Entlastung des Bauwerks als sinnvoll an soweit die Brückenschäden auf dynamische Lasten im statisch-konstuktiven Sinne zurückgeführt werden können. Ob die grundsätzlich mögliche Einrichtung einer Schrankenanlage mit Gewichtsmessung, im vorliegenden Fall sinnvoll und und realisierbar ist, liegt in der Zuständigkeit der AdB.

Wirtschaftlich betrachtet sorgen Umleitungsverkehre, die aus einer (Teilsperrung) eines Autobahnabschnittes resultieren, für die Unternehmen in der betroffenen Region für Nachteile. Gleiches gilt auch für die Logistikunternehmen, die bei ihren Transporten erhöhte Fahrzeiten und Kosten in Kauf nehmen müssen.

Die Landesregierung ist sich der schwierwiegenden Folgen und Auswirkungen einer möglichen Sperrung der Wiehltalbrücke für die Wirtschaft und die Menschen in der Region bewusst.

Daher wird sie alle Maßnahmen unterstützen und ergreifen, die einen weiteren Verkehrsfluss über die Wiehltalbrücke ermöglichen. Selbstverständlich wird sie sich gegenüber dem Bund für einen möglichst schnellen Ersatzneubau einsetzen.

- TOP 2 -

Aktueller Sachstand zur Wiehltalbrücke

- TOP 3 -

Besser, schneller und günstiger: Jetzt ÖPP-Offensive in Nordrhein-Westfalen starten – Mit Transparenz, Wirtschaftlichkeit und privatem Know-How für mehr Tempo beim Bau

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/16491**

18.11.2025

Antrag

der Fraktion der FDP

Besser, schneller und günstiger: Jetzt ÖPP-Offensive in Nordrhein-Westfalen starten – Mit Transparenz, Wirtschaftlichkeit und privatem Know-How für mehr Tempo beim Bau

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen steht vor gewaltigen Herausforderungen bei der Modernisierung seiner öffentlichen Infrastruktur. Viele marode Brücken, sanierungsbedürftige Schulen, überalterte Verwaltungsgebäude und ein enormer Sanierungsstau bei Landes- und Kommunalstraßen prägen das Bild. Gleichzeitig fehlen im öffentlichen Dienst Kapazitäten, um die Vielzahl der Projekte zeitnah zu planen und umzusetzen. Der klassische öffentliche Hoch- und Tiefbau ist überlastet, Planungsprozesse sind zu langwierig, Genehmigungsverfahren zu kompliziert, und steigende Baupreise verschärfen die Lage zusätzlich.

Daran wird auch das 500 Milliarden Euro schwere sogenannte Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität des Bundes nichts ändern. Die Mittel dieses Schuldentopfs werden – anders als diverse politische Entscheidungsträger es gerne suggerieren – wohl kaum für „zusätzliche“ Investitionen eingesetzt. Das „Zusätzlichkeitskriterium“, welches die Nutzung der Infrastruktur-Milliarden erst ab einer bestimmten, aus dem Kernhaushalt zu leistenden Investitionsquote ermöglicht, gilt ausschließlich für den Bund. Für die Landes- und kommunale Ebene gilt das Kriterium nicht. Denn auf Druck der Länder hat die Bundesregierung diesen Passus gestrichen, obwohl er im ursprünglichen Referentenentwurf vorgesehen war.[1] Die von vielen erhoffte Investitions- und Infrastrukturoffensive droht daher wirkungslos zu verpuffen, noch bevor das Geld überhaupt fließen konnte.

Auch über die Finanzierungsseite hinaus bestehen diverse faktische und administrative Hemmnisse, die eine Infrastrukturoffensive ausbremsen, die diesen Namen auch verdient. Erfahrungen zeigen, dass bei staatlichen Bauprojekten der vorab festgelegte preisliche Rahmen überdurchschnittlich häufig überschritten wird und die Projekte sich teils exorbitant in die Länge ziehen.

Diese Problemanalyse war unter anderem ursächlich dafür, dass das Land Nordrhein-Westfalen bereits Anfang der 2000er-Jahren die „ÖPP-Initiative NRW“ (Öffentlich-Private-Partnerschaften, engl. Public-Private-Partnerships, kurz PPP) startete, aus der im Bereich des Finanzministeriums das Kompetenzzentrum für finanzwirtschaftliche Infrastrukturfragen sowie

[1] DVZ: Bauindustrie kritisiert fehlende Zusätzlichkeit, 02.07.2025.

Datum des Originals: 18.11.2025/Ausgegeben: 18.11.2025

die PPP-Task Force hervorgingen.[2] Als zentrale Anlaufstellen für alle beteiligten Akteure sollten das Kompetenzzentrum und die Task-Force vorhandenes Wissen aus dem Bereich ÖPP bündeln sowie neue Leitlinien, Standards und rechtliche Rahmenbedingungen entwickeln.

Die damalige Landesregierung berichtete im Jahr 2014, dass Nordrhein-Westfalen bundesweit die meisten ÖPP-Projekte umgesetzt hatte – verbunden mit Effizienzgewinnen zwischen acht und fünfzehn Prozent und deutlich höherer Termin- und Kostentreue als bei konventioneller Realisierung. Eine Evaluierung bescheinigte kommunalen ÖPP-Projekten in Nordrhein-Westfalen eine erfolgreiche Umsetzung und hohe Zufriedenheit der Auftraggeber, insbesondere auch aufgrund der konsequenten Lebenszyklusorientierung und der hohen Qualität der Leistungen.[3]

II. Handlungsnotwendigkeiten

Die einst aktive PPP-Task Force sowie das Thema ÖPP im Allgemeinen finden aktuell nur wenig Beachtung der schwarz-grünen Landesregierung. Die fehlende politische Priorisierung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften zeigt sich auch bei der geplanten Kürzung des Mittelansatzes im Haushaltsentwurf 2026 in Kapitel 12 010 Titel 516 00 „Nicht aufteilbare sächliche Verwaltungsausgaben zur Realisierung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften“.

Dem Internetauftritt des Kompetenzzentrums für finanzwirtschaftliche Infrastrukturfragen ist zu entnehmen, dass die bisherigen ÖPP-Projekte des Landes größtenteils vor dem Jahr 2010 fertiggestellt wurden. Angaben zu aktuellen ÖPP-Projekten fehlen. Damit verschenkt Nordrhein-Westfalen erhebliche Potentiale, um private Expertise und Kapital zur effizienteren Umsetzung von Infrastrukturvorhaben zu nutzen. Ideologische Skepsis und die irrige Vorstellung, staatliche Eigenrealisierung sei per se besser, bremsen die Nutzung von ÖPP aus, obwohl zahlreiche deutsche Studien und Gutachten sowie auch etliche internationale Erfahrungen das Gegenteil belegen.[4]

Das Land sollte nicht zwingend bei jedem Bauvorhaben Bauherr, Generalunternehmer und Betreiber zugleich sein. ÖPP-Modelle ermöglichen es, private Innovationskraft und Projektmanagementkompetenz für öffentliche Bauvorhaben zu nutzen – bei gleichzeitiger Sicherung staatlicher Kontrolle über Qualitätsstandards und Leistungsanforderungen. Durch den für ÖPP-Modelle typischen Lebenszyklusansatz werden Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung aus einer Hand realisiert, was Anreize für nachhaltiges Wirtschaften schafft. Wettbewerb zwischen privaten Anbietern sorgt zudem für kreative und kosteneffiziente Lösungen, die der Staat allein kaum hervorbringen könnte.

Wesentliche Voraussetzung ist eine sorgfältige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Vorfeld. Nur wenn ein Projekt im ÖPP-Modell nachweislich günstiger oder qualitativ besser umgesetzt werden kann als in Eigenregie, ist eine Realisierung sinnvoll und gerechtfertigt. Ebenso klar ist: ÖPP darf nicht zur Umgehung der Schuldenbremse missbraucht werden. Öffentlich-Private Partnerschaften sind kein „Bauen ohne eigenes Geld“, sondern eine Beschaffungsalternative, bei der Investitionen über vertraglich vorab geregelte Laufzeiten refinanziert werden.

[2] Finanzverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen: Kompetenzzentrum für finanzwirtschaftliche Infrastrukturfragen, abgerufen unter: https://www.finanzverwaltung.nrw.de/dienststellen/ministerium-der-finanzen-nordrhein-westfalen/kompetenzzentrum-fuer-finanzwirtschaftliche-infrastrukturfragen (letzter Zugriff 06.11.2025).
[3] Landesregierung NRW: Antwort auf die Kleine Anfrage 2252 der FDP-Fraktion, 11.06.2014 (LT-DS 16/6056).
[4] Z.B. Institut für Demoskopie Allensbach: Die Zufriedenheit mit ÖPP-Projekten im Schulbereich aus Sicht von Auftraggebern, Schulleitern und Elternvertretern (2011); Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages: Öffentlich Private Partnerschaften unter Berücksichtigung des IT-Sektors (2009).

Transparenz und Haushaltsklarheit sind deshalb zwingend zu gewährleisten. Sämtliche finanziellen Verpflichtungen müssen im Landeshaushalt vollständig ausgewiesen werden.
Die bislang positiven Erfahrungen mit ÖPP liegen vor, auch und insbesondere in Nordrhein-Westfalen. Die Landesregierung sollte es sich deshalb nicht leisten, ein erfolgreiches Instrument zum effizienteren Bauen kaum zu nutzen. Nordrhein-Westfalen muss endlich wieder zum Motor einer modernen, effizienten und innovationsfreundlichen Infrastruktur- und Haushaltspolitik werden – mit einer klaren Strategie, die Wirtschaftlichkeit, Qualität und Transparenz verbindet.

III. Beschlussfassung

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- eine „ÖPP-Offensive Nordrhein-Westfalen“ zu starten, mit dem Ziel, Öffentlich-Private Partnerschaften als effiziente Beschaffungsalternative systematisch zu fördern und dabei Standards und Leitlinien weiterzuentwickeln, indem
    - die Prüfung von Infrastrukturvorhaben hinsichtlich ihrer Eignung für Öffentlich-Private-Partnerschaften intensiviert wird,
    - die grundsätzlich geeigneten Projekte sorgfältigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unterzogen werden,
    - ausgewählte und geprüfte Projekte verstärkt durch die Kooperation mit privaten Unternehmen initiiert werden und
    - durch entsprechende Ausschreibungs- und Vertragsgestaltung gewährleistet wird, dass kleine und mittlere Unternehmen dabei nicht benachteiligt werden.
- die PPP-Taskforce des Finanzministeriums strategisch weiterzuentwickeln und mit zusätzlichen Finanzmitteln auszustatten,
- ein Kompetenznetzwerk ÖPP-NRW mit Hochschulen, Wirtschaft und Kommunen zu etablieren, das Best-Practice-Beispiele bündelt, Projekterfahrungen auswertet und die Akzeptanz des Modells fördert,
- sicherzustellen, dass sämtliche finanzielle ÖPP-Verpflichtungen und Vertragslaufzeiten vollständig und transparent im Landeshaushalt ausgewiesen werden, um jede Umgehung der Schuldenbremse auszuschließen,
- regelmäßig Berichte und Evaluierungen zu laufenden und neu initiierten ÖPP-Vorhaben vorzulegen, um Parlament und Öffentlichkeit über bisherige Erfahrungen und aktuelle Entwicklungen zu unterrichten.

Henning Höne
Marcel Hafke
Ralf Witzel
Christof Rasche
Angela Freimuth

und Fraktion

- TOP 4 -

Verschiedenes