

Bauindustrieverband NRW | Uhlandstraße 56 | 40237 Düsseldorf

Herrn
Hendrik Wüst MdL
Ministerpräsident des Landes
Nordrhein-Westfalen
Horionplatz 1
40213 Düsseldorf

vorab per E-Mail: ministerpraesident@stk.nrw.de

23. Juli 2025
Wä/Mö

Offener Brief: Wirtschaft sieht angekündigte Investitionsoffensive gefährdet

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Wüst,

mit großer Sorge verfolgen wir die aktuellen Entwicklungen zu den Haushaltsplanungen auf Bundes- wie auch auf Länderebene. Der vom Bundeskabinett beschlossene Haushaltsentwurf für 2025 und die Eckwerte bis 2029 weichen in zentralen Punkten erheblich von den bislang kommunizierten Zielen des Sondervermögens Infrastruktur ab. Insbesondere die versprochene „Zusätzlichkeit“ der Mittel ist nicht mehr gegeben, wenn investive Ansätze im Kernhaushalt gekürzt und anschließend durch Mittel des Sondervermögens ersetzt werden. Genau dieses Vorgehen befürchten wir nun auch auf Länderebene, nachdem der Bund so vorgelegt hat. Dringend notwendige industriedienliche Infrastrukturinvestitionen bleiben so aus.

Zusätzlichkeit der Mittel für Länder und Kommunen

Wir begrüßen ausdrücklich, dass auch Länder und Kommunen an dem 100-Milliarden-Euro-Sondervermögen beteiligt werden sollen. Doch die am 2. Juli vom Bundeskabinett beschlossene Gesetzesfassung zur Errichtung des Sondervermögens verfehlt die Realität vor Ort – und droht damit, das politische Ziel zu konterkarieren. Danach wurde beispielsweise der Grundsatz der Zusätzlichkeit aus dem Gesetz gestrichen und gilt damit nicht mehr für die Bundesländer. Mit der Folge, dass sich das Risiko deutlich erhöht, dass Bundesländer ihre regulären Investitionsetats kürzen und die Lücke mit den Mitteln aus dem Sondervermögen auffüllen.

Besonders kritisch ist aus unserer Sicht, dass bislang keine klare Regelung zur Mittelverteilung auf die Kommunen vorliegt. Die geplante Zuweisung über die Länder birgt das Risiko, dass Städte und Gemeinden – trotz ihrer zentralen Rolle – nur einen Bruchteil der Mittel erhalten. Dabei sind es gerade die Kommunen, die unter dem größten Druck stehen: Der kommunale Investitionsstau ist laut aktueller KfW-Berechnungen zuletzt um 30 Mrd. Euro auf insgesamt 215 Milliarden Euro gestiegen.

Kritische Situation der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen

Ausbleibende zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind insbesondere in NRW von zentraler Bedeutung. Die folgenden Zahlen zur Verkehrs- und Infrastruktursituation verdeutlichen die Dringlichkeit:

- Rund 2.500 Brücken in NRW sind marode, fast 800 gelten als *mangelhaft*. Über 30 % der Autobahnbrücken sind sanierungsbedürftig – im Vergleich: Bayern 9,8 %, Rheinland-Pfalz 14,1 % (IHK NRW, Februar 2025).
- Auch mehr als 100 Brücken an Landes- und Kreisstraßen weisen laut WDR den schlechtesten Traglastindex auf (Februar 2025).
- Die IHK Lippe hat bereits 2023 festgestellt, dass 58,3 % der Landesstraßen in NRW in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand sind (Datenlage ausgewertet aus dem Jahr 2019). Besonders betroffen sind die Regierungsbezirke Detmold und Düsseldorf, wo der Anteil sogar bei 61,9 % liegt (IHK Lippe, 11.12.2023).
- NRW hat eine hohe Verkehrsbelastung. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf Bundesstraßen liegt bei 10.245 Fahrzeugen pro Tag, was mehr als 37 % über dem Bundesdurchschnitt liegt. Gut 12 % der Bundesstraßen und 15 % der Landesstraßen des Straßennetzes Deutschlands liegen in Nordrhein-Westfalen (Fakten zum Verkehr in NRW, Straßen.NRW, 2022).
- NRW ist Stauland Nummer 1 in Deutschland (ADAC Staubilanz 2024). Dadurch erleidet unsere Wirtschaft erhebliche Standortnachteile, wie Erhebungen der IHK NRW belegen.
- Zu regionalen Einschränkungen und Schwerpunkten im öffentlichen Verkehr, wie beispielsweise in der Region Bonn, haben sich 2024 die größten Arbeitgeber zu einer „Taskforce Verkehr“ zusammengeschlossen, um auf die schlechte Situation hinzuweisen (Bericht des WDR vom 19.11.2024).
- Solche Probleme betreffen in NRW nicht nur den Bereich Straßenverkehr, sondern auch ganz massiv die Schiene und die Wasserstraße. So weist etwa alleine der Aktionsplan für das westdeutsche Kanalnetz aus dem Jahr 2021 einen Investitionsbedarf für 10 Jahre in Höhe von 1,5 Mrd. € aus (GDWS, Juli 2021).

Für Erhalt und Ausbau der Landesstraßen wurden 2021 268 Mio. Euro investiert. Um die seitdem erfolgten Preissteigerungen auszugleichen und einen angekündigten „Hochlauf“ umzusetzen, wären heute rund 600 Mio. Euro erforderlich. Veranschlagt sind jedoch lediglich 311 Mio. Euro. Daher ist es von großer Bedeutung, dass die bisher leider ausgebliebene Anpassung der Investitionsansätze an den tatsächlichen Bedarf nun nachgeholt wird.

Das nun angekündigte und beschlossene Sondervermögen bietet die Chance, gegenzusteuern. Dafür braucht es klare Planungen, welche Mittel NRW aus dem Sondervermögen benötigt, und wie diese eingesetzt werden sollen. Hierzu gehören auch Planungsvorräte für konkrete Projekte. Ein diesbezüglich vorausschauendes Agieren ist aus unserer Sicht wesentlich, um vorbereitet zu sein, wenn zusätzliche Mittel zur Verfügung stünden. Aus den bisher vorliegenden Informationen ist es für uns nicht ersichtlich, wie es um solche Planungen bestellt ist. Wir würden uns eine offenere Kommunikation diesbezüglich wünschen.

Bedauerlich ist zudem die erfolgte Einigung zwischen Bund und Ländern, dass die Mittel des Sondervermögens nach dem bekannten „Königsteiner Schlüssel“ verteilt werden. Das bedeutet für NRW: Insgesamt 21 Mrd. € bzw. 1,8 Mrd. € pro Jahr von den insg. 100 Mrd. € (= 8,33 Mrd. € p.a.). Das sind zwar für die Infrastruktur in NRW (allerdings über alle Infrastrukturbereiche) und im Falle der Zusätzlichkeit insgesamt beachtliche Werte. Wie vorstehend angeführt ist NRW aber ein hervorstechender verkehrsinfrastruktureller „Hot Spot“. Gründe hierfür sind die in NRW hohe Verkehrsbelastung, das besonders dichte und große Verkehrsnetz in Bezug auf alle Verkehrsträger und die überdurchschnittlichen Abnutzungen und Instandsetzungsbedarfe von Brücken und Verkehrswegen, nicht zuletzt wegen des hohen Güter- und Personenverkehrsaufkommens. Deshalb wäre und ist eine höhere Quote für NRW angemessen und sachgerecht.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Wüst,

für die unterzeichnenden Organisationen sind die folgenden Grundsätze von herausragender Bedeutung:

- Es bedarf **angemessener und industriedienlicher Investitionen** in unsere Infrastruktur.
- Die **Sanierung und Erhaltung** unserer Infrastruktur muss in den Blick genommen werden. Gleichzeitig ist jedoch eine umfassende Betrachtung des Investitionshochlaufs erforderlich inklusive – wo nötig – **Investitionen in Aus- und Neubau**, insbesondere dort, wo unsere Straßen, Schienen und Wasserwege regelmäßig überlastet sind.
- Wichtig ist eine **bedarfsgerechte Verteilung von Bundesmitteln**, insbesondere aus dem Sondervermögen Infrastruktur, die der volkswirtschaftlichen Bedeutung Nordrhein-Westfalens gerecht wird.

- Ein wesentlicher Baustein für den effektiven Einsatz von Investitionsmitteln in Infrastrukturen in NRW ist die **bestmögliche Transparenz in den Planungen zu Erhaltung, Sanierung und Ausbau**, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur durch **Vorlage konkreter Finanzierungs- und Realisierungspläne**.

Gerne stehen die Unterzeichner zur weiteren Diskussion zur Verfügung.



Daniel Strücker
Präsident Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen e.V.



Arndt G. Kirchhoff
Präsident Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V.



Berthold Schröder
Präsident Westdeutscher Handwerkskammertag



Andreas Ehlert
Präsident HANDWERK.NRW



Rüdiger Otto
Präsident BAUVERBÄNDE NRW



Horst Kottmeyer
Vorsitzender Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW



Thomas Wessel
Vorstandsvorsitzender Verband Chemische Industrie NRW