

18.03.2025

Antrag

der Fraktion der FDP

Erhalt von Infrastruktur erhalten und weiterentwickeln – Die Wirtschaftswende braucht ein Umdenken in der Verkehrspolitik

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen und Deutschland befinden sich seit geraumer Zeit in der Rezession. Es braucht in Deutschland und Nordrhein-Westfalen eine Wende hin zu höherer Produktivität, mehr Wachstum, verlässlichen Standortbedingungen und mehr privaten Investitionen. Für den Erfolg einer solchen Wirtschaftswende in Nordrhein-Westfalen ist eine stabile und auch in der Zukunft belastbare Verkehrsinfrastruktur entscheidend. Energiegüter und Vorprodukte müssen die Industrie in NRW zuverlässig erreichen und die Endprodukte anschließend ihre Abnehmer überall in Europa und weltweit. Dafür stehen verschiedene Verkehrsträger zur Verfügung – von der Straße und Schiene, über die Wasserstraße bis zu den Flughäfen. Die Verkehrsinfrastruktur in unserem Land erfüllt allerdings nicht mehr die Erwartungen, die Wirtschaft und Industrie zu Recht an sie stellen. Nordrhein-Westfalen ist hinsichtlich der Länge des Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzes und der Anzahl internationaler Flughäfen das Bundesland der Superlative. Doch ist diese Verkehrsinfrastruktur dem wachsenden Güterverkehrsaufkommen der nächsten Jahre nicht gewachsen. Der schlechte Erhaltungszustand der unterschiedlichen Verkehrsträger stellt die Verkehrspolitik vor zusätzliche Herausforderungen.

Bei der Straße behindern Vollsperrungen und Teilsperren für schwere Fahrzeuge sowie verschiedene Ablastungen den Transport. Bei der Binnenschifffahrt sind es unter anderem völlig veraltete Schleusenanlagen sowie zu niedrige Brücken und fehlende Umschlagplätze. Der Transport auf der Schiene leidet unter einer überalterten Schieneninfrastruktur, fehlenden Überholgleisen und Gleisanschlüssen in Gewerbegebieten. Der Sanierungsstau bei allen Verkehrsträgern wächst trotz Reparaturen, weil die Sanierungsarbeiten zu langsam durchgeführt werden. In Nordrhein-Westfalen lässt die Landesregierung die Infrastruktur schneller verfallen, als dass sie saniert wird. Ablastungen und Sperrungen und ihre Folgen für den Verkehr bleiben so Regel statt Ausnahme.

Die Ursachen für diese Zustände sind vielfältig. Ein Grund ist die Dauer der Planungs- und Genehmigungsverfahren für Bauprojekte. Es vergehen oft zehn oder mehr Jahre, bis mit der Durchführung begonnen werden kann. Aber nicht nur die Dauer, auch die steigende Komplexität des gesamten Verfahrens sind ein Standortrisiko. Jüngstes Beispiel ist die Kardinal-Frings-Brücke, bei der mit der Fertigstellung des Neubaus in frühestens 15 Jahren gerechnet wird.¹ Dabei können Ersatzneubauten auf Straßen, die unter § 1 des

¹ https://rp-online.de/nrw/staedte/neuss/neuss-spd-fordert-schnellere-planung-fuer-kardinal-frings-bruecke_aid-122846889.

Bundesfernstraßengesetzes fallen, unter bestimmten Voraussetzungen genehmigungsfrei und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung gebaut werden (§ 17 BFStrG).

Der aktuelle Brückenmonitor der IHK NRW aus März 2025² stellt den Brücken in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu den anderen Bundesländern ein schlechtes Zeugnis aus. In keinem anderen Bundesland müssen mehr Brücken erneuert und instandgesetzt werden als in Nordrhein-Westfalen. Das Ziel sollte sein, den Zustand der Brücken so zu verbessern, dass er dem Durchschnitt der anderen Bundesländer entspricht. Die Untersuchung der IHK zeigt, in Nordrhein-Westfalen ist der Handlungsdruck am größten. Das Land ist gefordert, denn in keinem anderen Bundesland stehen die Bürger länger im Stau als in Nordrhein-Westfalen.

Am Beispiel der Talbrücke Rahmede bei Lüdenscheid lassen sich die wirtschaftlichen Folgen einer maroden Verkehrsinfrastruktur veranschaulichen. Auch wenn es sich um eine Brücke in Baulast des Bundes handelt, treffen die Belastungen Nordrhein-Westfalen. Überdies war das Land bis zum 31.12.2020 für die BAB45 zuständig. Nach der Sperrung der Talbrücke verödet die Region, der Verlust der Wirtschaftskraft hält an. Die als „Lebensader“ bezeichnete BAB45 wurde in der Region stillgelegt. Die anhaltende Folge der Sperrung sind insbesondere Staus auf den weiträumigen Umleitungen, Kündigungen in den ansässigen Betrieben, weil die Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz nur unter großen Schwierigkeiten erreichen konnten, keine neuen Auszubildenden und keine Investitionen. Diese Fälle müssen unter allen Umständen vermieden werden.

79 Prozent der Unternehmen in Nordrhein-Westfalen spüren Beeinträchtigungen infolge der Infrastrukturmängel, 2018 waren es nur 67 Prozent, 2013 nur 59 Prozent. Die Unternehmen sind zudem meist doppelt und dreifach betroffen durch unkalkulierbar langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren öffentlicher Vorhaben, unternehmerisches Risiko und unzumutbare Bürokratie. In der Folge verzögern sie geplante Vorhaben, stellen Vorhaben zurück oder realisieren Projekte an anderen Wirtschaftsstandorten. Geschwindigkeit bei Planung, Genehmigung und Umsetzung ist der Schlüssel für ein erfolgreiches Wirtschaften. Langsamkeit hingegen verursacht hohe Kosten, einen Wettbewerbsnachteil und den Verlust von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung. Das bedeutet Stillstand oder gar Rezession.

Eine Beschleunigung wird aber nur dann erzielt werden, wenn Infrastrukturen bedarfsgerecht ersetzt werden. Statt den Schäden an Brücke und Straßen hinterherzulaufen, muss dort saniert und gebaut werden, wo der Verkehr am größten ist. Der Bund hat eine Güterverkehrsprognose 2051 erstellen lassen.³ Für Nordrhein-Westfalen wäre eine entsprechende Prognose wünschenswert. Nur mit dem nötigen Weitblick bei der Erhaltung bestehender und Planung neuer Infrastruktur lassen sich Ereignisse wie die Vollsperrung der Talbrücke Rahmede verhindern. Eine Güterverkehrsprognose NRW 2050 kann die Grundlage bilden für die Weiterentwicklung der Infrastruktur und die zielgerichtete Priorisierung von Haushaltsmitteln.

Der „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern vom 06.11.2023 enthält konkrete Arbeitsaufträge, um Gesetze, Verordnungen und sonstige Regelungen unter anderem in den Bereichen Verkehr und Wirtschaft zu ändern, um Deutschland schneller zu machen. Nordrhein-Westfalen hat laut dem Ersten Monitoring-

² <https://www.ihk-nrw.de/hauptnavigation/presse/medieninformationen-2025/pm-20250310-brueckenmonitor-6495744>.

³ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html#:~:text=Bis%202051%20wird%20der%20Verkehr,679%20auf%20990%20Milliarden%20Tonnenkilometer.>

Bericht lediglich Maßnahmen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgreich umgesetzt.⁴

Die Sanierungsoffensive⁵ der Landesregierung zeigt den außerordentlichen Bedarf an Reparaturen und Ersatzneubauten. 400 Brücken in zehn Jahren sollen durch Ersatzneubauten saniert werden. 2024 kamen zu bereits laufenden 16 Baumaßnahmen an Brücken 35 hinzu. Für 2025 sind 42 Brückenersatzneubauten geplant. Diese Zahl müsste laut IHK NRW auf mindestens 90 steigen, um das bestehende Netz instand zu halten.⁶ Mithilfe von vermehrt genutzten Funktionalausschreibungen und modularen Bausystemen will der Landesbetrieb Straßen.NRW die Durchführung von Projekten beschleunigen. Reichen wird das nicht, solange an den komplexen Planungs- und Genehmigungsprozessen festgehalten wird. Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz der Bundesregierung von 2023 wurde § 17 FStrG so neugefasst, dass bei Ersatzneubauten die Planfeststellung entfällt. Nordrhein-Westfalen sollte sich beim Bund dafür einsetzen, dass die Planfeststellung in Zukunft auch bei besonders wichtigen Aus- und Neubauten entfallen kann.

Letztlich muss nicht nur zügig saniert und gebaut werden, die Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur müssen auch zuverlässig und planungssicher finanziert werden. Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe müssen gestärkt und Sanierungsprogramme für Brücken und Bahnkorridore verstetigt werden, damit Planungs- und Baukapazitäten aufgebaut werden können. Mauteinnahmen sollten zweckgebunden und prioritär für den Erhalt und den Ausbau von Straßen und Brücken genutzt werden. Die Autobahn GmbH sollte dafür eigene Einnahmen aus der Lkw-Maut erhalten. Toll Collect muss in der Autobahn GmbH aufgehen. Die Infrastrukturfinanzierung sollte für private Investitionen durch Investmentfonds, Pensionskassen und Private Equity geöffnet werden.

Die Verkehrsministerkonferenz hat im April 2024 einen Vorstoß des Bundesverkehrsministeriums für einen Infrastrukturfonds zur Erhaltung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur begrüßt.⁷ Durch diesen Fonds sollen die Investitionen langfristig gesichert werden. Dieses Konzept muss weiterverfolgt und politisch konkretisiert werden. Sinnvoll erscheint eine Mittelausstattung des Fonds aus verkehrsbezogenen Einnahmen wie der LKW-Maut und die Öffnung für Investitionen aus privatem Kapital. Eine eigene Kreditermächtigung für den Infrastrukturfonds würde dagegen die Fiskalregeln des Bundes und der Länder unterlaufen und ist deshalb abzulehnen.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest,

- dass eine belastbare Verkehrsinfrastruktur zu den wichtigsten Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort zählt.
- dass die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen in Zukunft voraussichtlich mit einem wachsenden Güterverkehrsaufkommen konfrontiert sein wird, auf das sie nicht ausreichend vorbereitet ist.

⁴ <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/2196306/2293176/fd6633514b696c79ce-aba8c5b35f91eb/2024-06-20-mpk-planungsbeschleunigung-bericht-data.pdf?download=1>

⁵ <https://www.umwelt.nrw.de/sanierungsoffensive>.

⁶ <https://www.ihk-nrw.de/blueprint/servlet/resource/blob/5744402/e1c82b63179d3d7f70ab0317367ed801/20230315-stn-planungsbeschleunigung-data.pdf>.

⁷ https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-pm.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- eine Prognose des Güterverkehrsaufkommens und der Güterverkehrsleistung in Nordrhein-Westfalen jeweils für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße mit Blick auf das Jahr 2050 zu erstellen,
- beim Bau von Verkehrsinfrastruktur verstärkt auf funktionale Ausschreibungen und modulare Bauweise zu setzen,
- sich beim Bund für die Genehmigungsbeschleunigung nach § 17 FStrG durch Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auch für bestimmte Aus- und Neubauten bei Straßenprojekten einzusetzen,
- die Ausschreibungsmodalitäten bei Bauprojekten an Verkehrsinfrastruktur so anzupassen, dass Anreize für möglichst schnelles Bauen und eine möglichst geringe Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs bestehen,
- den „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern auch im Verkehrsbereich überall dort zügig umzusetzen, wo das Land für die Umsetzung allein verantwortlich ist,
- sich im Bundesrat für die Einrichtung eines Infrastrukturfonds für eine dauerhafte und zuverlässige Finanzierung einer bedarfsgerechten Straßen-, Schienen und Wasserinfrastruktur einzusetzen, dem sämtliche Mauteinnahmen zufließen und zweckgebunden und prioritär für den Erhalt und den Ausbau von Straßen und Brücken genutzt werden und der für private Investitionen offensteht.

Henning Höne
Marcel Hafke
Christof Rasche

und Fraktion