



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

STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Matthias Mainz

E-Mail

matthias.mainz@ihk-nrw.de

Telefon

0211 367 02-14

Datum

04.11.2025

Zur Anhörung des Haushalts- und Finanzausschusses, des Ausschusses für Schule und Bildung und des Wissenschaftsausschusses des Landtags Nordrhein-Westfalen am 11. November 2025 zum Antrag der Fraktion der SPD „NRW muss funktionieren – Investitionsstau in NRW angehen“ (Drucksache 18/14010)

Vorbemerkung

IHK NRW begrüßt, dass der Antrag der SPD-Fraktion den Investitionsstau der öffentlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen klar adressiert. Eine leistungsfähige, verlässliche und moderne Infrastruktur ist die Grundlage für wirtschaftliche Stärke, gute Bildungschancen, Versorgungssicherheit, Fachkräftesicherung und gleichwertige Lebensverhältnisse im ganzen Land.

Zudem sind öffentliche Investitionen eine Voraussetzung dafür, dass auch Unternehmen und private Haushalte am Standort Nordrhein-Westfalen investieren. Der mit Abstand größte Teil der Investitionen in Deutschland wird mit einem Umfang von rund 90 Prozent durch die Privatwirtschaft getragen. Exemplarisch zeigt die amtliche Statistik für das Jahr 2023 mit Blick auf die gesamtwirtschaftliche Investitionsquote in Deutschland (Bruttoanlageinvestitionen in Relation zum Bruttoinlandsprodukt), dass der öffentliche Anteil an den gesamten Investitionen bei lediglich rund 13 Prozent liegt und etwa 87 Prozent der Investitionen aus privaten Quellen stammen, also von Unternehmen und privaten Haushalten (vgl. [Eurostat 2025](#), [Europäische Kommission AMECO Database](#), [Statistisches Bundesamt 2025](#)).

Obwohl öffentliche Investitionen nur rund 13 Prozent der Gesamtinvestitionen ausmachen, sind sie oftmals entscheidend für Wachstum und Standortqualität. Infrastrukturen für Straßen, Netze, Bildung und Forschung, schaffen Grundlagen, auf denen private Investitionen überhaupt erst aufbauen können. Volkswirtschaftliche Analysen zeigen, dass staatliche Investitionen oft private Investitionen anstoßen („Crowding-in-Effekt“) und die Produktivität erhöhen. Der Staat ist also nicht der größte, aber ein strategisch wichtiger Investor, weil er die Rahmenbedingungen für die private Wirtschaft schafft.

Unternehmen investieren nicht isoliert, sondern immer in ein Umfeld aus Infrastruktur, Fachkräften, Energieversorgung, Rechtssicherheit und Nachfrage. Wenn der Staat nicht effizient, zielgerichtet und verlässlich in diese öffentlichen Grundlagen investiert, verschlechtern sich die Renditeaussichten privater Investitionen. Wenn Straßen verfallen, digitale Netze fehlen und Genehmigungsverfahren nicht mehr planbar werden, sinkt auch die Bereitschaft der Unternehmen, Kapital zu binden.

Umgekehrt kann ein Mangel an staatlicher Investitionstätigkeit oder eine ineffiziente Verwendung der Mittel zu Crowding-out-ähnlichen Effekten führen – private Investitionen werden verschoben oder unterlassen, weil die Rahmenbedingungen unsicher oder unattraktiv sind.

Um Deutschland und NRW auf einen Wachstumspfad zurückzuführen, fehlen derzeit Anreize für Investitionen am Standort. Der aktuelle [Herbst-Konjunkturbericht von IHK NRW](#) zeigt, dass die Unternehmen in Nordrhein-Westfalen ihre Investitionen weiter zurückfahren. Nur 22 Prozent der befragten Unternehmen planen steigende Investitionen, während 32 Prozent ihre Investitionen verringern. Besonders betroffen ist die Industrie, wo jedes zweite der energieintensiven Unternehmen Investitionen am Standort reduziert. Hauptgründe sind hohe Energie- und Arbeitskosten, Unsicherheiten bei der Wirtschaftspolitik und ein mangelndes Vertrauen in verlässliche Rahmenbedingungen. Investiert wird aktuell überwiegend aus Ersatzbedarf (67 Prozent) oder zur Rationalisierung (34 Prozent), kaum zur Kapazitätsausweitung (nur 17 Prozent). Auch das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung RWI in Essen rechnet in seinem aktuellen Konjunkturbericht weiter damit, dass auch im kommenden Jahr kein Wachstumsbeitrag von den Investitionen der Privaten ausgehen wird ([RWI Essen 2025](#)).

Unabhängig vom Umgang mit den Sondervermögen des Bundes ist es daher entscheidend, dass die öffentlichen Haushalte konsequent ihre Prioritäten auf den Erhalt und die Weiterentwicklung öffentlicher Infrastrukturen setzen. Eine nachhaltige Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes NRW kann nur über eine Ausweitung der Investitionstätigkeit erreicht werden.

Deshalb ist das Kriterium der Zusätzlichkeit des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität (§ 4 Abs. 3 SVIKG) von besonderer Bedeutung. Durch Verschiebungen von Investitionen aus den Regelhaushalten in das Sondervermögen wird sich der Wachstumsimpuls verringern. Damit staatliche Investitionen zu einem entscheidenden Hebel für das Wachstum werden können, ist zudem die Effizienz und die Verlässlichkeit der öffentlichen Investitionstätigkeit entscheidend, damit der Investitionsstau aufgelöst wird und dauerhaft zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Aus Sicht der Wirtschaft muss sich das Land NRW auf Bundesebene nachdrücklich dafür einsetzen, dass die geplanten rund 300 Milliarden Euro für Infrastrukturinvestitionen nicht pauschal, sondern bedarfsorientiert verteilt werden. Angesichts des überdurchschnittlich schlechten Zustands vieler Autobahnen und Brücken in NRW ist eine Verteilung nach dem Königssteiner Schlüssel nicht sachgerecht. NRW benötigt einen überproportionalen Anteil dieser Mittel, um bestehende Rückstände gezielt auszugleichen und die Leistungsfähigkeit seiner Verkehrswege wiederherzustellen.

Der vorliegende Entwurf des NRW-Infrastrukturgesetzes 2025 bis 2036 schafft einen Rechtsrahmen für die Verwendung des NRW-Anteils aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität für Investitionen in Höhe von 21,1 Mrd. Euro (vgl. [Vorlage 18/4430](#)). Das Prinzip der Zusätzlichkeit der Mittelverwendung ist im Entwurf angelegt, aber aus IHK-Sicht nicht ausreichend durch Vergabebedingungen, Nachweis- und Rückzahlungsverpflichtungen hinterlegt. Daher ist ein kurzfristiger Konjunkturimpuls durch die sofortige Verfügbarkeit und freie Verwendung der Mittel plausibel, jedoch sind mittel- und langfristig nur ein spürbarer Wachstums- und Produktivitätsschub erwartbar, wenn die Mittel nicht bestehende Investitionsprogramme und Haushaltsmittel verdrängen. Das geplante Investitionsvolumen im Gesetz wird allein keineswegs ausreichen, um die zentralen Investitionsrückstände in Bildung, Verkehr und bei den Kommunen abzubauen. Die zusätzlichen Mittel aus dem Sondervermögen sollten aber, verstärkt durch zentrale Strukturreformen, den Weg ebnen für mehrjährige verlässliche Investitionspfade, statt nur als einmaliger kreditfinanzierter Entlastungseffekt zu wirken.

Zum vorliegenden Antrag

Die im Antrag benannten strukturellen Defizite in Verkehr, Bildung, Landesliegenschaften und kommunaler Infrastruktur spiegeln die Wahrnehmung der Wirtschaft in NRW in weiten Teilen wider. Marode Verkehrswege, überalterte Gebäude und schleppende Modernisierungsprozesse wirken sich zunehmend negativ auf Standortentscheidungen, Investitionstätigkeit und Wettbewerbsfähigkeit aus. Die Frage, wie Nordrhein-Westfalen den Investitionsstau löst, ist daher keine technische, sondern eine der zentralen Zukunftsfragen für den Wirtschafts- und Bildungsstandort vgl. ([IHK NRW 2024 „Vorfahrt für Investitionen“](#)).

Investitionsstau bezeichnet im volkswirtschaftlichen Sinne den kumulierten Rückstand an Ersatz-, Instandhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen, der entsteht, wenn Kapitalstock verfällt und notwendige Maßnahmen über Jahre nicht umgesetzt werden. In NRW ist dies sichtbar gewordene Realität.

Ein Blick auf die Investitionsquote des Landes NRW zeigt die strukturelle Dimension: Die Quote stieg in den vergangenen Jahren von rund neun Prozent auf zuletzt etwa 10,8 Prozent im Haushaltsentwurf 2026. Positiv ist auch, dass Förder- und Finanzierungsangebote stärker auf Investitionsbedingungen für Unternehmen und Private ausgerichtet werden (bspw. NRW.Invest.Zukunft).

NRW hätte über mehrere Jahre hinweg eine signifikant höhere Investitionsquote benötigt, um den Werteverzehr auszugleichen und eine Trendumkehr einzuleiten. Für die folgenden Jahre plant das Land auch wieder mit sinkenden Investitionsquoten (vgl. [Mittelfristige Finanzplanung 2025-2029](#)). Dieser aktuelle Anstieg ist daher positiv, wird jedoch nicht ausreichen, um den Kapitalstock zu erhalten oder Rückstände abzubauen, zumal viele Investitionsbudgets in der Vergangenheit nicht vollständig in Anspruch genommen wurden, weil es an konkreten Umsetzungsmöglichkeiten und administrativen Kapazitäten mangelte.

Die Herausforderung ist daher nicht nur finanziell, sondern vor allem organisatorisch: Investive Mittel müssen verlässlich geplant, schneller gebunden und effizienter verbaut werden. Lediglich mit „mehr Geld“ werden sich daher nicht alle Engpässe auflösen lassen ([DIHK 2025](#)).

Investitionstau Verkehrsinfrastruktur

Rund 58 Prozent der Landesstraßen gelten als sanierungsbedürftig, zahlreiche Brücken weisen erhebliche Schäden auf oder müssen ersetzt werden. Besonders stark tritt dies im Fernstraßennetz hervor. Nordrhein-Westfalen ist das am dichtesten befahrene Transitland Deutschlands und verzeichnet im Bundesvergleich überdurchschnittlich viele marode Brücken.

Der IHK-NRW-Brückenmonitor und vergleichbare Bundesdaten zeigen, dass 31 Prozent der Autobahnbrücken in NRW einem kritischen Traglastindex zuzuordnen sind – mehr als in anderen Flächenländern (vgl. [Brückenmonitor IHK NRW 2025](#)). Sperrungen, Umleitungen und Baustellen führen bereits heute zu spürbaren volkswirtschaftlichen Schäden, beeinträchtigen Lieferketten, erhöhen Transportkosten und schwächen Standortentscheidungen. Der Aufbau eines Planungsvorrates für Verkehrsinfrastrukturen fordert IHK NRW seit Jahren (IHK NRW „[Auf Vorrat planen](#)“).

Angesichts der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs ist ohne strukturelle Beschleunigung mit weiter steigenden Engpässen zu rechnen. Für NRW ist es daher zwingend, Planungs- und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen, Straßen- und Brückenmodernisierung konsequent zu priorisieren, Kapazitäten in Verwaltung und Bauwirtschaft zu stärken und Bauverfahren zu modernisieren, damit Infrastrukturvorhaben schneller umgesetzt werden können. Darüber hinaus ist eine bedarfsgerechte und zuverlässige dauerhafte Finanzierung für die Modernisierung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastrukturen grundlegend (vgl. [Verkehrspolitischer Impuls IHK NRW 2025](#)).

Investitionsstau in den Kommunen

Auch der kommunale Investitionsstau in NRW ist strukturell bedingt: Neben hohen Rückständen – insbesondere bei Schulen, Straßen und Verwaltungsgebäuden – bremsen komplexe Förderarchitekturen, fehlende Planungskapazitäten und eine unzureichende, wenig verstetigte Grundfinanzierung die Umsetzung (vgl. [KfW Kommunalpanel 2024](#) und [KfW Kommunalpanel 2025](#)).

Aus wirtschaftlicher Sicht braucht es Reformen entlang der Finanzbeziehungen Bund–Länder–Kommunen: verlässlichere, pauschalisierte und mehrjährige Investitionszuweisungen statt kleinteiliger Programme, eine wirksame Altschuldenlösung mit Bundesbeteiligung sowie eine klare Aufgaben- und Finanzierungsabgrenzung für übertragene Aufgaben (vgl. [Kommunaler Finanzreport 2025](#)).

Um ein dauerhaft hohes Investitionsniveau zu sichern, ist es dringend erforderlich eine tragfähige Entschuldung hochverschuldeter Kommunen und eine Stabilisierung der kommunalen Einnahmebasis zu gewährleisten. So entsteht die erforderliche Planungs- und Finanzierungssicherheit, damit Mittel nicht in Verfahren stecken bleiben, sondern in tatsächliche Projekte vor Ort münden.

Das Land NRW kann kurzfristig Wirkung entfalten, indem es die GFG-Investitionspauschalen stärkt und Verbundquote erhöht, Programme bündelt, kommunale Planungskapazitäten (inkl. externer Ingenieur-/Projektgesellschaften) kofinanziert und bei der Umsetzung verfügbarer Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz auf Zusätzlichkeit, Pauschalität und schlanke Nachweise setzt (siehe u.a. [IHK NRW – Zukünftige Kommunalfinanzierung für NRW 2025](#)). Hierbei ist besonders wichtig, dass die zusätzlichen Mittel bedarfsorientiert an die Kommunen durchgereicht werden und nicht Landesverpflichtungen ersetzen dürfen.

Die von der Landesregierung angekündigte Verwendung der zusätzlichen Mittel für NRW aus dem Sondervermögen in Höhe von 21,1 Milliarden Euro lässt indessen befürchten, dass diese Grundsätze nur bedingt erfüllt werden. 10 Milliarden Euro und damit ca. 47 Prozent des NRW-Anteils sollen direkt an die Kommunen gehen. Darüber hinaus sollen on top in den nächsten 12 Jahren weitere kommunalspezifische Fördermaßnahmen in einer Gesamthöhe von 11,3 Milliarden Euro den Kommunen zugutekommen ([Pressemitteilung Finanzministerium NRW vom 21.10.2025](#)). Die zusätzlichen Bundesmittel werden den Landeshaushalt und die kommunalen Haushalte an vielen Stellen in den kommenden Jahren erheblich entlasten. Unklar ist derzeit noch, ob dies zu einer signifikanten Stärkung landesseitiger und kommunaler Investitionsmöglichkeiten führt.

Investitionsstau Bildungsinfrastrukturen

Der Investitionsstau zeigt sich ebenso im Bildungsbereich. Das KfW-Kommunalpanel weist seit Jahren insbesondere bei Schulen bundesweit den größten kommunalen Investitionsrückstand aus, was sich spürbar auf Bildungsbedingungen und Fachkräftesicherung auswirkt (vgl. [KfW Kommunalpanel 2024](#)).

Für die Hochschulen stellt der Wissenschaftsrat einen erheblichen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf fest (vgl. [Wissenschaftsrat 2022](#)), während der Landesrechnungshof NRW einen deutlichen baulichen und energetischen Erneuerungsbedarf vieler Landesliegenschaften dokumentiert. Ebenso ist bei vielen Bildungseinrichtungen der beruflichen Bildung der Sanierungsbedarf hoch (vgl. [Jahresbericht Landesrechnungshof 2024](#)).

Hinzu kommt der Rückstand bei der digitalen Bildungsinfrastruktur. Studien wie die OECD-Analysen zeigen, dass Unterrichtsqualität und Lernerfolg wesentlich von einer stabilen digitalen Infrastruktur abhängen (vgl. [OECD 2021](#)). Die Digitalisierung der Schulen in Nordrhein-Westfalen hat mit dem DigitalPakt Schule sichtbare Fortschritte bei WLAN-Ausbau, Endgeräten und digitaler Unterrichtsausstattung gebracht.

Dennoch bleibt die Bilanz gemischt: Der offizielle Evaluationsbericht zeigt, dass zwar rund 97 Prozent der Mittel gebunden, der Mittelabfluss und die Umsetzung aber deutlich zu langsam verlaufen sind. Komplexe Förderverfahren, lange Beschaffungswege und fehlende Koordination zwischen Schulträgern und Ländern verzögern die Projekte im Durchschnitt um fast ein Jahr ([vgl. Zwischenbericht INTERVAL 2024](#)).

Hinzu kommen strukturelle Defizite bei IT-Support, Wartung und Fortbildung, die den Unterrichtsbetrieb einschränken. Damit wiederholt sich ein zentrales Muster: Nicht die Mittelmenge ist das Problem, sondern die Prozesse.

Mit dem Auslaufen des DigitalPakts I und der geplanten Neuauflage ab 2026 muss gelten: Digitalisierung gelingt nur, wenn Weiterfinanzierung, Betrieb, Wartung und Qualifizierung zusammen gedacht werden – mit schlanken Verfahren, verlässlichen Laufzeiten und professionellen IT-Strukturen vor Ort.

Der Umgang mit dem Transformations- und Sanierungsbedarf bei öffentlichen Gebäuden und Liegenschaften ist zudem ein Grattmesser dafür, wie ernst die öffentliche Hand die Nachhaltigkeitsziele im eigenen Einflussbereich nimmt.

Zu den Forderungen im Beschlussteil des vorliegenden Antrags

Ein Großteil der Forderungen findet den Zuspruch von IHK NRW. Der Landesanteil aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität muss für zusätzliche Investitionen in die landeseigene und kommunale Verkehrsinfrastrukturen genutzt werden und nicht zu Entlastung des Kernhaushalts. Gleichsam gilt es, Planungs- und Genehmigungsverfahren derart zu beschleunigen, dass ein verlässlicher Mitteleinsatz gewährleistet wird, um den notwendigen Kapazitätsaufbau in der Bauindustrie und positive Impulse für die Konjunktur anzureizen.

Entscheidend für den zu erwartenden Wachstumseffekt wird sein, wie und wann die Mittel umgesetzt werden. Da viele Städte und Gemeinden kaum über ausreichend Personal- und Planungskapazitäten verfügen, um insbesondere den Investitionstau bei der eigenen sanierungsbedürftigen Verkehrsinfrastruktur zügig aufzulösen, regt IHK NRW an, nach dem Vorbild der DEGES eine zentrale Planungs- Projektmanagementgesellschaft aufzubauen, die alle Städte und Gemeinden bei Planung und Projektmanagement unterstützt (IHK NRW 2025 „[Priorität für den Verkehr und die Infrastrukturen in NRW](#)“).

Der Forderung nach einem regelmäßigen Infrastrukturbericht über den Zustand und Investitionsbedarfe landeseigener und kommunaler Infrastrukturen, wie Straßen, Brücken und Gebäude, können wir uns anschließen. Einem regelmäßigen Zustandsmonitoring muss aus IHK-Sicht eine dauerhafte und bedarfsgerechte Finanzierung für Modernisierung und Instandhaltung der Infrastrukturen folgen. Der Brückenmonitor von IHK NRW zeigt beispielhaft den Nachholbedarf bei Autobahnen und Bundesstraßen. Eine Übersicht zu dem Zustand der kommunalen Brücken gibt es bislang nicht. Gerade in einem dicht besiedelten Bundesland wie NRW, sind kommunale Verkehrsinfrastrukturen wichtig, damit keine Engpässe vor Ort entstehen. Der Zustand der Infrastrukturen muss immer im Verbund beobachtet werden. Mit einem Infrastrukturfonds des Landes sollte die Instandhaltung der Straßen und Brücken in Landeszuständigkeit überjährig finanziell gesichert werden.

Trotz der langfristigen Ausrichtung der Sondervermögen zeigen die aktuellen Umsetzungszeiträume bei großen Infrastrukturvorhaben, dass die Mittel nur über eine weitere Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren auch tatsächlich baulich umgesetzt werden können.

Im Pakt für Planungsbeschleunigung hat die letzte Bundesregierung mit den Bundesländern einen Prozess zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren angestoßen. Die Beschlüsse greifen viele zentrale Forderungen der IHK-Organisationen auf. Ihre Umsetzung wäre ein großer Schritt hin zu schnelleren und effizienteren Zulassungsverfahren – von der einfachen Baugenehmigung bis zu komplexen Planfeststellungsverfahren. Bislang bleiben viele beschleunigte Verfahrensregeln auf ausgewählte Projektarten wie erneuerbare Energien, Wasserstoffelektrolyse, Wohnungs- oder Breitbandausbau begrenzt. Drei Viertel der Maßnahmen wurden zudem noch nicht begonnen. Damit der Pakt seine Wirkung für einen modernen und klimaneutralen Wirtschaftsstandort auch erreicht, muss er jedoch vollständig in allen zahlreichen Fachgesetzen des Planungs- und Genehmigungsrechts umgesetzt werden ([DIHK 2025 Beschleunigungsmonitor](#)).

In einem Werkstattgespräch hat die Clearingstelle Mittelstand gemeinsam mit Vertretern der Straßenbaulastträger sowie Bauunternehmen den Ablaufprozess für Ersatzneubauten am Beispiel von Brückenersatzneubauten mit Blick auf planungs- und genehmigungsrelevante Faktoren betrachtet. Im Dialog mit den Prozessbeteiligten wurden Maßnahmen zur Beschleunigung des Gesamtprozesses identifiziert (Clearingstelle Mittelstand 2024 „[Ersatzbauten der Infrastruktur schneller bauen](#)“).

Die Industrie- und Handelskammern Düsseldorf und Mittlerer Niederrhein haben in einem Gutachten weitere Vorschläge vorgelegt, wie insbesondere Brückenbauten beschleunigt werden können ([Gutachten 2025](#)).

Ein wichtiger Ansatzpunkt ist das öffentliche Vergaberecht. Auch hier sind Beschleunigungsmaßnahmen ergriffen worden. Weitere Vorschläge zur Neuausrichtung des öffentlichen Vergaberechts in EU, Bund und Land liegen vor. Allerdings droht gerade im Vergaberecht, dass mit den Novellierungen des Tariftreue- und des Vergaberechts im Bund die Komplexität des Vergaberechts für Unternehmen und vergebende Stellen weiter steigt (DIHK zum [EU-Vergaberecht](#), [Vergabetransformation und Tariftreuegesetz](#), [Clearingstelle Mittelstand 2023 „Vergaberecht“](#)).

Um die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit und Investitionstätigkeiten der Kommunen nachhaltig zu stärken ist eine Erhöhung der Verbundquote und eine Reduktion aller kommunaler Fördermittel zugunsten der Erhöhung der Investitionskostenpauschalen geboten.

Der öffentliche Investitionsstau lässt sich jedoch aus IHK-Sicht, insbesondere mit Blick auf Forderungspunkt 8., nicht allein mit höheren Budgets überwinden. Das Land NRW hat kein Einnahme-, sondern ein Ausgaben- und Strukturproblem. Zudem haben öffentliche Investitionen in den letzten Jahren bei Weitem nicht so zugelegt, wie es der Zuwachs bei den gesamtstaatlichen Steuereinnahmen erlaubt hätte ([DIHK 2025](#)).

Trotz schwacher Konjunkturaussichten werden die Steuereinnahmen laut Mai-Steuerschätzung von 78,8 Mrd. Euro im Jahr 2025 bis zum Jahr 2029 schrittweise auf 90,6 Mrd. Euro ansteigen. Das Gesamtvolumen des Landeshaushalts liegt seit dem Jahr 2020 über 100 Mrd. Euro, wächst aber überwiegend konsumtiv, nicht investiv. Die größten Ausgabetreiber – konsumtive Transferausgaben, Personal- und Versorgungskosten – wachsen seit Jahren deutlich. Die steigenden Steuereinnahmen von Bund, Länder und Kommunen werden auch zukünftig durch die stark anwachsenden staatlichen Ausgaben überflügelt ([DIHK Steuerschätzung November 2025](#)). Die Folgen werden mit Blick auf die vergangenen Haushaltsjahre deutlich: Trotz steigender Steuereinnahmen gelang der Haushaltsausgleich bisher nur durch Sondereffekte, Rücklagenentnahmen und Kreditaufnahmen, was die finanzielle Lage verschleiert und Risiken für die kommenden Jahre erhöht. Weitere Haushaltsbelastungen in den kommenden Jahren sind absehbar, durch notwendige Personalschneibungen und höhere Versorgungsausgaben sowie den wachsenden Schuldendienst für Zinsen und Tilgung (vgl. Landesrechnungshof 2025. Lt.-Vorlage [18/4088](#)). Die Ausgaben für öffentliche Investitionen nehmen zwar ebenfalls zu, doch diese werden überwiegend durch staatliche Kredite finanziert.

Im Landeshaushalt sind die politisch tatsächlich frei disponiblen Mittel – also jene Ausgaben, die nicht durch Gesetze, laufende Verpflichtungen oder Zweckbindungen gebunden sind – nur relativ klein. Von den rund 112 Mrd. Euro Gesamtvolumen im Landeshaushalt 2026 entfallen große, faktisch nicht verschiebbare Blöcke auf Personal, den kommunalen Finanzausgleich, gesetzlich geregelte Sozial- und Bildungsaufgaben sowie den Schuldendienst. Diese festen Strukturen binden schätzungsweise zusammen rund 80 bis 85 Prozent des Landeshaushalts. Entsprechend verbleibt nur eine freie Spitze von etwa 14 bis 21 Prozent, eine belastbare Arbeitsschätzung liegt bei rund 17 Prozent.

Das bedeutet: Für echte politische Schwerpunktsetzungen stehen im jährlichen Etat nur begrenzte Spielräume zur Verfügung. Der Anteil disponibler Mittel wird in den kommenden Jahren zudem stetig kleiner werden (vgl. [DezernatZukunft 2025](#)).

Strukturelle Verschiebungen erfordern daher mehrjährige Reformen. Generationengerechte Finanzierung bedeutet, langfristig wirksame Infrastrukturinvestitionen über die Nutzungsdauer zu finanzieren, da auch kommende Generationen von ihnen profitieren. Konsumtive Ausgaben sind davon strikt zu trennen.

Prioritätensetzung im Haushalt, eine Bereinigung der Förderlandschaft, effizientere Strukturen und digitale Beschleunigung sind deshalb entscheidend, um Investitionsfähigkeit innerhalb der im Grundgesetz verankerten Schuldenbremse herzustellen. Entscheidend sind schlanke Verfahren, Bündelung statt Programmvielfalt, verlässliche mehrjährige Investitionspfade, ausreichende Planungskapazitäten und ein konsequenter Fokus auf Umsetzung (vgl. [Stellungnahme IHK NRW zum Entwurf des Landeshaushalts 2026](#)).

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.