

Resilienz

Wachstum

Staats-
modernisierung

LANDTAGS
WAHL 
NRW 2027

Infrastruktur

Innovation

Bildung

Leistungsfähigkeit der Infrastruktur verbessern

2. Strategiepapier für NRW

Inhalt

I. Leistungsfähigkeit der Infrastruktur verbessern	3
II. Hebel, mit denen NRW bei Infrastruktur und Mobilität aufholen kann	4
1. Mehr in Infrastruktur investieren	4
2. Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren	5
3. Aufgaben bündeln – Landesbaubehörden stärken	5
4. Prioritäten setzen	5
III. Umsetzung: Konkrete Maßnahmen und Instrumente	6
1. NRW Investitions-Sofortprogramm	6
2. NRW Planungs- und Baugesellschaft errichten	6
3. Infrastruktur braucht ein eigenes Ministerium	6
4. Taskforce Staufreies NRW	7
5. Genehmigungsverfahren effizient ausrichten	7
6. Monitoring Netzzustand und Baustellenmanagement	7
7. Zukunft Wasserstraßen	7
8. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	8
9. Luftverkehr fördern	8
10. Weiterentwicklung der Energieinfrastruktur	8
11. Gebäudeinfrastruktur als Standortfaktor stärken	9
12. Ausbau der Breitbandinfrastruktur beschleunigen	9
IV. Auftrag für die kommende Landesregierung	9
Impressum	10

Information

Das vorliegende Strategiepapier "Leistungsfähigkeit der Infrastruktur verbessern " ist der zweite Teil der Leitlinien von IHK NRW zur Landtagswahl 2027. Die Leitlinien von IHK NRW beschreiben Impulse, wie ein belastbares Geschäftsmodell für den Wirtschaftsstandort entwickelt werden sollte.

Die Leitlinien und weitere Strategiepapiere finden Sie unter: www.ihk-nrw.de/Landtagswahl2027

I. Leistungsfähigkeit der Infrastruktur verbessern

Erreichbarkeit und Mobilität sind zentrale Standortfaktoren. Ob Industrie, produzierendes Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungsbetriebe oder Tourismusbranche – eine leistungsfähige Infrastruktur ist für alle Unternehmen ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Planbare Transporte, funktionierende Lieferketten und Mitarbeiter, die schnell und sicher von A nach B kommen, sind die Basis für wirtschaftlichen Erfolg.

Gleichzeitig gilt: Straßen, Schienen und Wasserwege sind in NRW in einem besonders kritischen Zustand. Auch im Vergleich mit anderen Flächenbundesländern schneidet Nordrhein-Westfalen schlecht ab. Der Aufholbedarf ist in unserem Bundesland besonders groß.

Rund 2.500 Brücken des Bundes und des Landes weisen einen Traglastindex von IV oder V auf. Sie müssen in den kommenden Jahren erneuert werden.[1] Das sind mehr Brücken als in Bayern, Baden-Württemberg und Hessen zusammen. Hinzu kommt: NRW ist schon ohne diese zusätzlichen Baustellen Stauland Nr. 1. In keinem anderen Bundesland verlieren Menschen und Unternehmen mehr Zeit im Stau als bei uns. Der ADAC zählte letztes Jahr rund 170.000 unproduktive Stunden.[2]

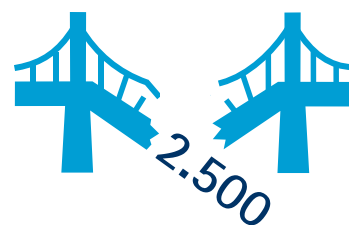
Auch bei der Bahn sieht es nicht besser aus. Im Netzzustandsbericht der DB InfraGo belegt NRW den letzten Platz.[3] Die Noten für die Qualität des Fahrweges sind hier besonders schlecht. Über dreihundert Bahnbrücken müssen dringend erneuert werden. [4] Gleichzeitig ist ein großer Teil des NRW-Netzes chronisch überlastet. Knotenpunkte wie Köln haben seit Jahren ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Die Folgen zeigen sich in den Verspätungen der Züge und Ausfällen.

Nachholbedarf gibt es auch bei den Wasserstraßen. Diese haben für NRW eine besondere Bedeutung. In den nordrhein-westfälischen Häfen werden jährlich rund 100 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, was fast 60 Prozent des deutschen Binnenhafenumschlags entspricht.[5] Unsere Industrie ist auf eine leistungsfähige Binnenschifffahrt und funktionierende Häfen angewiesen. Da Straßen und Schienen überlastet sind, können und sollten die auf dem Wasser transportierten Güter nicht verlagert werden. Deshalb liegt es im besonderen Interesse des Landes, dass deutlich mehr für den Erhalt der Wasserstraßen getan wird.

Wie kann die kommende Landesregierung dafür sorgen, dass NRW beim Zustand und der Leistungsfähigkeit seiner Infrastruktur zu den anderen Bundesländern mindestens aufschließen kann und nicht weiter zurückfällt?

Die Herausforderungen betreffen dabei nicht nur die Straßen, Schienen und Wasserwege. Ähnlich groß sind die Herausforderungen beim Ausbau der Energieinfrastrukturen – von Netzen bis hin zu Energieerzeugungsanlagen. Und auch bei Großvorhaben in der Wirtschaft, beim Wohnungsbau und bei innerstädtischen Infrastrukturen stehen enorme Investitionen an, die effizientere Verfahren erfordern. Auch die Entwicklungsperspektiven für den Luftverkehr hemmen die wirtschaftliche Entwicklung zusätzlich und müssen verbessert werden.

Die Erneuerung der Infrastruktur muss deshalb oberste Priorität bekommen und sich noch stärker an dem besonderen Bedarf des Landes NRW orientieren. An einer effektiven Modernisierung der Infrastrukturen entscheidet sich letztlich auch die Funktionsfähigkeit unseres Landes.



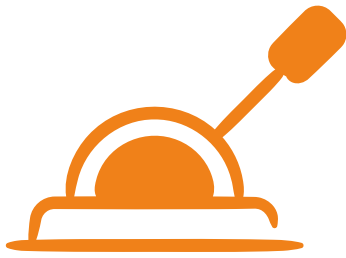
[1] IHK NRW (Hg.): Brückenzustand in NRW. Handlungsempfehlungen für Verkehrspolitik und Baulastträger, 2025.

[2] ADAC (Hg.): Staubilanz 2025 (<https://www.adac.de/news/staubilanz-2025/>).

[3] DB InfraGO (Hg.): InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe 2025.

[4] DB InfraGO: Brückenkarte (<https://bruecken.deutschebahn.com/br%C3%BCckenkarte>)

[5] Destatis: Binnenschifffahrt 2023.



II. Hebel, mit denen NRW bei Infrastruktur und Mobilität aufholen kann

Der Rückstand des Landes beim Zustand und der Leistungsfähigkeit seiner Infrastruktur im Vergleich mit anderen Bundesländern ist eklatant. Der volkswirtschaftliche Schaden durch verspätete oder verzögerte Instandhaltungen und Ertüchtigungen geht in die Milliarden. Gleichzeitig wächst der Abstand zu anderen Ländern – ablesbar zum Beispiel an den Stauzeitverlusten. In der Folge sinkt die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts NRW kontinuierlich.

Die wichtigste Aufgabe der neuen Landesregierung ist es daher, die mit dem NRW-Plan eingeleitete Trendumkehr voranzutreiben. Um zu anderen Bundesländern aufschließen zu können, bedarf es außerordentlicher Anstrengungen auf Landes- und auf Bundesebene. NRW muss dabei einerseits mit gutem Beispiel vorangehen und andererseits beim Bund um mehr Unterstützung werben. Beides muss Hand in Hand gehen.

Dies lässt sich besonders am Beispiel der Finanzierung und an der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren verdeutlichen.



1. Mehr in Infrastruktur investieren

Nordrhein-Westfalen steht vor der Aufgabe, bestehende Netze nicht nur zu erhalten, sondern sie zugleich an die Anforderungen der Zukunft anzupassen. Bei Autobahnen, Bundesstraßen, Schienen und Wasserwegen ist der Bund gefordert, ausreichende Mittel bereitzustellen. Das Land muss sich noch stärker für eine auskömmliche Finanzierung einsetzen. Zum Beispiel beim Sondervermögen Infrastruktur ist das bislang nicht ausreichend gelungen. Wird der ausgeprägte Nachholbedarf berücksichtigt, müsste NRW deutlich mehr Mittel erhalten als nach dem Königsteiner Schlüssel. Nur wenn die Mittel dem Bedarf entsprechend verteilt werden, kann NRW zu den anderen Bundesländern aufschließen.

Aber NRW ist nicht nur in den Verhandlungen mit dem Bund gefordert. Es kann auch selbst Vorbild sein. Das Land sollte seine Mittel für den Straßenausbau und Erhalt weiter aufstocken. Die Haushaltsmittel müssen deutlich schneller erhöht werden. Allein der Ausgleich der Baukostensteigerungen reicht nicht aus, um den Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Ländern auszugleichen. Außerdem dürfen die Zuschüsse des Bundes nicht zu Haushaltskürzungen in NRW führen. Um die Effizienz bei Baumaßnahmen zu erhöhen und finanzielle Nachforderungen der Bauwirtschaft zu vermeiden, sollte NRW gerade bei herausragenden Infrastrukturbauten noch stärker auf funktionale Ausschreibungen setzen.

2. Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Die Dauer der Verfahren ist eines der größten Hindernisse für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Große Infrastrukturprojekte benötigen häufig weit mehr als zehn Jahre (Nationaler Normenkontrollrat, 2022). Oft vergeht zu viel Zeit, bis mit dem Bau begonnen werden darf. Das liegt auch an den geltenden Vorschriften und Regeln. Auf diese kann das Land vielfach nur indirekt über den Bundesrat Einfluss nehmen. Diesen Einfluss sollte es aber stärker geltend machen.

Nordrhein-Westfalen kann zudem auch selbst aktiv werden. Gute Beispiele wie die Rahmedetalbrücke zeigen, dass Beschleunigung möglich ist, wenn sie gewollt ist. NRW kann bspw. Zuständigkeiten der öffentlichen Verwaltung neu fassen und damit Verfahren beschleunigen. Gleichzeitig könnte NRW solche Modelle nutzen, um auf Bundesebene weitere Verbesserungen in den Verfahren einzufordern. Ziel der Landesregierung sollte es sein, bei den Verfahren deutlich schneller als vergleichbare andere Bundesländer zu sein – und damit selbst Vorbild zu sein.



3. Aufgaben bündeln – Landesbaubehörden stärken

Für das Land NRW ist die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze insgesamt entscheidend. Autobahnen, Landesstraßen und kommunale Verkehrswege bilden ein funktionales Gesamtnetz. Für die Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes ist dabei die formale Zuständigkeit einzelner Behörden nicht entscheidend. NRW braucht klare Verantwortlichkeiten für die Funktionsfähigkeit seiner Infrastrukturnetze. Um auch bei Autobahnen und kommunalen Straßen Takt- und Impulsgeber im Sinne der Landesinteressen sein zu können, sollte NRW bspw. seinen Landesbetrieb Straßen NRW stärken und zu einem „Innovationstreiber Infrastruktur“ weiterentwickeln. Hierfür muss das Land aktuelle Entwicklungen besonders auf Bundesebene stärker in den Blick nehmen.

2020 hat der Bund die Autobahn GmbH gegründet. Mit der Aufspaltung des Landesbetriebs Straßen.NRW hat sich der Wettbewerb um qualifiziertes Personal verschärft. Die Autobahn GmbH soll zudem nach dem Vorbild der Österreichischen ASFINAG kreditfähig werden. In diesem veränderten Marktumfeld sollte das Land prüfen, wie es seinen landeseigenen Betrieb Straßen.NRW positioniert. Eine Organisationsform nach dem Vorbild der bundeseigenen GmbH könnte bei Mitarbeitergewinnung, Projektsteuerung und Finanzierung Vorteile bringen. Es sollte überlegt werden, ob und inwieweit Zuständigkeiten anderer Behörden beim Landesbetrieb gebündelt oder zusammengeführt werden können, um Verfahren zu beschleunigen und die Position des Landes zu verbessern. Wünschenswert wäre z. B. die Genehmigung von Schwerguttransporten durch eine umfassend zuständige NRW-Behörde.



4. Prioritäten setzen

Nicht jede Straße hat dieselbe Funktion und Bedeutung. Einige Verbindungen haben einen deutlich größeren Nutzen für Wirtschaft und Bevölkerung als andere. Um die Risiken und Kosten von Brückensperrungen möglichst schnell zu reduzieren, sollten Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen ebenso wie Ausbaumaßnahmen stärker nach wirtschaftlichen Kriterien priorisiert werden. Bei einer Priorisierung der Maßnahmen sollten auch Kriterien über regionale Unterschiede in Bezug auf städtisch und ländlich geprägten Raum einbezogen werden. Hierfür müssen die notwendigen Informationen zusammengetragen und analysiert werden. Die Analyse und Bewertung der Risiken sollte handlungsleitend für das Land sein. Das sollte sich nicht auf die eigene Infrastruktur beschränken, sondern die Nutzen und Risiken der Infrastruktur des Bundes, der Kommunen und der Kreise bewusst einbeziehen. Maßnahmen der NRW-Verkehrswegeplanung sollten anhand nachvollziehbarer volkswirtschaftlicher Bewertungskriterien priorisiert werden. Eine konsequente gesamtwirtschaftliche Priorisierung ist aus Respekt vor den kommenden Generationen erforderlich, insbesondere dann, wenn Investitionen schuldenfinanziert erfolgen.





III. Umsetzung: Konkrete Maßnahmen und Instrumente

1. NRW Investitions-Sofortprogramm

NRW braucht mehr Investitionen in die Infrastruktur. Nur so kann der Verfall gestoppt und das Risiko von Sperrungen und Ausfällen verringert werden. Dafür sollte das Land eigene Mittel erhöhen und zugleich zusätzliche Mittel auf Bundesebene einwerben.

Die Investitionen aus dem „Nordrhein-Westfalen-Plan für gute Infrastruktur“, der auch die Sanierung von Brücken umfasst, sind hierfür ein wichtiger Schritt. Darüber hinaus sollte die Landesregierung mit einem eigenen Sofortprogramm gezielt besonders hohe Infrastrukturrisiken eindämmen. Ein Beispiel für Maßnahmen mit besonders hohem volkswirtschaftlichem Nutzen ist die Erneuerung der Rheinbrücken. Für viele Verbindungen über den Rhein bestehen nur wenige Alternativen. Ein Ausfall dieser Brücken führt daher oft zu größeren Staus, Umwegen und Kosten als in anderen Fällen. Solchen Risiken sollte das Land mit seinem Sofortprogramm gezielt begegnen.

Zugleich sollte die Landesregierung sicherstellen, dass Zuschüsse des Bundes – etwa aus dem Sondervermögen Infrastruktur – weiterhin zusätzlich bleiben. Ein Abschmelzen des NRW-Verkehrsetats im Land und beim Bund darf es nicht geben.

Nordrhein-Westfalen muss jederzeit über einen ausreichenden Bestand planungs- und baureifer Infrastrukturprojekte verfügen. In der Vergangenheit konnten bereitstehende Bundesmittel teilweise nicht vollständig genutzt werden, weil Projekte nicht rechtzeitig umsetzungsreif waren. Das Land muss deshalb insbesondere bei Bundesstraßen und Brücken eine kontinuierliche Projektreserve vorhalten, um den jährlichen Verfügungsrahmen des Bundes vollständig auszuschöpfen und zusätzliche Mittel kurzfristig abrufen zu können. Infrastrukturpolitik beginnt nicht erst bei der Finanzierung, sondern bereits bei der rechtzeitigen Schaffung von Baureife.

2. NRW Planungs- und Baugesellschaft errichten

Neben den Landes- und Bundesstraßen rückt die gezielte Erneuerung kommunaler Verkehrswege immer stärker in den Fokus. Kommunen und Kreise verfügen oft nicht über die Erfahrung und das Know-how, um komplexe Großprojekte umzusetzen. Die Folge sind Verfahrensfehler und langwierige Verzögerungen. IHK NRW schlägt deshalb vor, dass das Land die Kommunen durch eine Planungs- und Baugesellschaft für komplexe Großvorhaben gezielt unterstützt.

3. Infrastruktur braucht ein eigenes Ministerium

NRW ist nur teilweise direkt für die für das Land wichtige Infrastruktur zuständig. Autobahnen, Schienenwege, Energienetze und Wasserstraßen werden durch Bundesbehörden unterhalten und betrieben bzw. geplant. Das bedeutet, dass die NRW-Infrastrukturpolitik besonders dann erfolgreich ist, wenn sie ihre Interessen in Berlin gut platzieren und durchsetzen kann. Aufgrund der großen Bedeutung des Themas sollte NRW mit einer starken Stimme in Berlin auftreten und infrastrukturelle Themen im Land in hohem Maße priorisieren. Ein neues NRW-Ministerium kann Verfahren angleichen, die Digitalisierung von Entscheidungsprozessen weiter vorantreiben und fachthemenübergreifend effizient ausgestalten. Es ist deshalb sinnvoll, dass NRW – wie bereits in der Wahlperiode 2017 bis 2022 – ein Ministerium schafft, das sich ausschließlich um die Themen Verkehr, Infrastruktur und Mobilität kümmert.



4. Taskforce "Staufreies NRW "

Das Land sollte eine Taskforce "Staufreies NRW" gründen. Ziel muss es sein, dass NRW den Rückstand beim Zustand seiner Infrastrukturen zu anderen Bundesländern systematisch verringert. Dafür muss NRW selbst zum Vorreiter bei Planungsbeschleunigung, Vergabe, Bau und Finanzierung werden und zugleich seinen Einfluss auf die Infrastrukturpolitik in Berlin stärken. Die Taskforce braucht dafür einen klaren politischen Auftrag und muss innerhalb eines Jahres einen dezidierten Aktionsplan „Staufreies NRW“ aufstellen. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Themas und seines fachübergreifenden Charakters sollte die Taskforce durch die Staatskanzlei unterstützt werden. Zusätzliche Impulse für ihre Arbeit sowie eine umfassende Betrachtung der verschiedenen Handlungsfelder könnten durch die Einsetzung einer Enquetekommission „Infrastrukturzustand“ erfolgen.



5. Genehmigungsverfahren effizient ausrichten

Fachthemenübergreifend sollte die neue Landesregierung die Digitalisierung von Entscheidungsprozessen zur Planung und Genehmigung bspw. über die Rulemapping-Methode vorantreiben. Die Digitalisierung sollte sie nutzen, die Verfahren neu und effizienter auszugestalten.

Dabei sollte NRW bspw. prüfen, ob die Baubehörden bei kleineren Ersatzbauten (neue Brücke an gleicher Stelle = geringer Eingriff) selbst die Abwägung der Belange von Denkmalschutz und Umwelt vornehmen können. Eine solche Zusammenlegung von Verfahrensschritten könnte Verzögerungen und Abstimmungsschleifen reduzieren. Weitere Anregungen zur Beschleunigung sind im Strategiepapier „Staatsmodernisierung“ von IHK NRW aufgeführt.

Die Einführung des Tarifentgeltsicherungsgesetzes und die Novellierung der kommunalen Vergabegrundsätze haben nicht zur Beschleunigung beigetragen (s. Strategiepapier Wachstum). Insbesondere für die Ersatzbauwerke braucht NRW ein eigenes Vergabebeschleunigungsgesetz.



6. Monitoring Netzzustand und Baustellenmanagement

Die hohe Anzahl maroder Brücken macht ein engmaschiges Monitoring bis in die kommunale Ebene erforderlich. Baustellen, Sperrungen und Verkehrseinschränkungen verursachen oft Staus, Umwege, Unfälle und ziehen erhebliche volkswirtschaftliche Schäden nach sich. Ziel der Landesregierung muss es deshalb sein, unabhängig von den jeweiligen Zuständigkeiten ein höheres Maß an Abstimmung bei Baumaßnahmen zu erreichen. Dabei sollten stets auch die Risiken von Sperrungen und Teilausfällen mit betrachtet werden.



7. Zukunft Wasserstraßen

In keinem anderen Bundesland ist die Industrie mehr auf die Wasserwege angewiesen als bei uns. Eine gute Wasserstraßen- und Hafenpolitik ist deshalb ein besonders effektiver Hebel für die Stärkung des Standortes. Deshalb sollte NRW die Agenda für das System Wasserstraße stärker mitgestalten. Mit der Fortschreibung und Weiterentwicklung eines Masterplans für Schifffahrt und Häfen könnte das Land auch auf Bundesebene starke Impulse setzen.

NRW hat in den letzten Jahren die Entwicklung der Binnenschifffahrt und Häfen vorangetrieben. Vorbildlich ist beispielsweise das Engagement für Innovationen in der Schifffahrt und in den Häfen, etwa durch die Unterstützung von Projekten rund um das Testfeld Rhein-Ruhr für autonomes Fahren auf der Wasserstraße. Diese Unterstützung sollte NRW fortsetzen. Auch eine Aktualisierung des Wasserstraßen- und Hafenkonzeptes NRW ist sinnvoll.

Angesichts der zunehmenden Bedeutung resilienter Lieferketten steigen die Anforderungen an Transport und Logistik. Daraus dürfen keine Wettbewerbsnachteile für NRWs Binnenhäfen entstehen.



8. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV



Zur Verbesserung des ÖPNV ist in den letzten Jahren viel Geld investiert worden. Auch strukturelle Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz wurden angestoßen. Die Digitalisierung sowie konsequente Reformen müssen weiter vorangetrieben werden. Zudem sollten die Mobilitätsberatung für Unternehmen und neue Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements weiterentwickelt und als fester Bestandteil einer modernen Verkehrsplanung etabliert werden. Dazu zählt auch, dass Auszubildende und Studierende in gleicher Weise von ermäßigten ÖPNV-Tickets profitieren können. Gleichzeitig muss die Anbindung von Gewerbegebieten und Ausbildungsstandorten verbessert werden, um die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen zu erhöhen.

9. Luftverkehr fördern



Ein erfolgreicher Wirtschaftsstandort ist auf gute und direkte Verbindungen zu den Wirtschaftszentren der Welt angewiesen. Geschäftskontakte, schnelle Serviceleistungen oder Unternehmenspräsentationen sind für den wirtschaftlichen Erfolg vieler Unternehmen zentral. Auch ein gutes Luftfrachtangebot ist für viele Betriebe standortentscheidend. Das Land sollte deshalb gezielt die Entwicklungsmöglichkeiten der sechs landesbedeutsamen Flughafenstandorte in NRW prüfen und dafür die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen. Dies gilt insbesondere für Planfeststellungsverfahren und neue Betriebsgenehmigungen.

10. Weiterentwicklung der Energieinfrastrukturen



NRW braucht belastbare Energieinfrastrukturen als Grundlage für industrielle Transformation, Investitionen und Versorgungssicherheit. Stromnetze, Speicher, Wasserstoff-, Wärme- und CO₂-Infrastruktur dürfen nicht länger nebeneinander geplant werden. Unternehmen benötigen verlässliche regionale Infrastrukturpfade: Wo entstehen Netzkapazitäten? Wann sind Wasserstoffanschlüsse realistisch verfügbar? Welche Rolle spielen Wärmenetze, Abwärme, Speicher, Elektrolyseure, Rechenzentren oder CO₂-Transportoptionen? Die Landesregierung sollte Energieinfrastruktur deshalb stärker als Standortpolitik verstehen und Planung, Flächen, Genehmigungen, Netztransparenz und Förderung auf industrielle Wertschöpfung ausrichten.

Konkret sollte NRW eine landesweite Transformationskarte für Strom-, Wärme-, Wasserstoff- und CO₂-Infrastruktur entwickeln, Netzanschlüsse durch digitale Verfahren, transparente Kapazitätsauskünfte und standardisierte Prozesse beschleunigen sowie einen Smart-Grid-Pakt mit den Verteilnetzbetreibern aufsetzen. Ergänzend braucht es regionale Transformationsfahrpläne für industrielle Schwerpunktregionen, eine NRW-Benelux-Energieachsenstrategie für Strom-, Wasserstoff-, CO₂- und umstellungsfähige Gasinfrastrukturen sowie eine Rechenzentrumsstrategie mit Energie-, Netz- und Abwärmekomponente. Förderprogramme sollten stärker auf belastbare Infrastrukturpfade und No-regret-Investitionen ausgerichtet werden, damit Unternehmen Investitionen in Elektrifizierung, Effizienz, Eigenversorgung, Speicher und klimafreundliche Prozesse mit größerer Planungssicherheit treffen können.

11. Gebäudeinfrastruktur als Standortfaktor stärken

Bauen und Wohnen müssen stärker als Teil der Standortinfrastruktur verstanden werden. Ohne moderne Wirtschaftsgebäude, Industrie- und Gewerbeflächen, Berufskollegs, Gesundheits-, Tourismus- und öffentliche Gebäude sowie bezahlbaren Wohnraum für Fachkräfte und Auszubildende verliert NRW an Investitionsfähigkeit. Gebäudeinvestitionen sind damit nicht nur Baukonjunktur, sondern Voraussetzung für Produktivität, Fachkräftegewinnung, Unternehmenswachstum und kommunale Standortqualität. Die Landesregierung sollte Bauen, Wohnen, Flächen, Infrastrukturanschlüsse, Genehmigungen und digitalen Vollzug deshalb stärker aus einem Guss steuern.



Die Landesregierung sollte dafür ein Gebäudewende-Labor NRW für einfaches und rechtssicheres Bauen starten, eine Serienbau- und Typengenehmigungsplattform für wiederholbare Gebäudetypen aufbauen und einen BauSprint NRW für stockende, aber investitionsreife Projekte einführen. Bestandsgebäude sollten schneller für Umnutzung, Aufstockung, Modernisierung und Mischnutzung aktiviert werden. Investitionen in Wirtschaftsgebäude – etwa Hallen, Betriebsgebäude, Lager, Verkaufsflächen, Hotels oder Werkstätten – sollten durch digitale Genehmigungspfade, klare Vollzugshinweise und gebündelte Beratung erleichtert werden. Ergänzend sollte NRW Fachkräfte- und Azubiwohnen stärker mit Betrieben, Berufskollegs, Gewerbestandorten und ÖPNV-Knoten verknüpfen sowie eine Baukosten-Challenge NRW für serielle, kostensenkende und übertragbare Bauweisen ausrufen.

12. Ausbau der Breitbandinfrastruktur beschleunigen

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens verfolgt das ambitionierte Ziel, bis zum Ende des Jahrzehnts eine flächendeckende Versorgung mit Glasfaserinfrastruktur zu erreichen. Zuletzt kam der Ausbau jedoch nur schleppend voran, wie IHK-Umfragen zeigen: Ein Viertel der Unternehmen im Land sieht seine Bedarfe an leistungsfähigem Internet weiterhin nicht gedeckt – ein Zustand, der sich seit Jahren kaum verbessert, da der steigende Bedarf die Fortschritte im Ausbau überholt. Zwar hat die Bundesregierung mit neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen wichtige Impulse gesetzt, doch zeigt sich zunehmend, dass weniger fehlender Wille als vielmehr bürokratische Hürden den Ausbau bremsen.



Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens sollte daher den Ausbau flächendeckender Glasfasernetze weiter beschleunigen, indem sie Genehmigungsverfahren konsequent vereinfacht, standardisiert und vollständig digitalisiert. Die Gigabit-Geschäftsstellen bei den Bezirksregierungen sind ein erster guter Schritt. Ziel sollte es nun sein, über eine einheitliche, zentrale digitale Plattform (One-Stop-Shop) für alle relevanten Verfahren, bürokratische Hürden, Medienbrüche sowie unterschiedliche kommunale Systeme zu standardisieren und so Zeit- und Kostenaufwand für Ausbauunternehmen weiter zu reduzieren.

IV. Auftrag für die kommende Landesregierung

Die kommende Landesregierung sollte sich konsequent für eine leistungsfähige Infrastruktur einsetzen. Sanierung, Ausbau und Erweiterung von Verkehrs-, Energie-, Gebäude-, und Digitalinfrastrukturen müssen zielgerichtet vorangetrieben werden. Entscheidend sind schnellere Planungsverfahren, eine verlässliche Finanzierung und eine deutlich höhere Umsetzungsfähigkeit.

Auch wenn NRW nicht für alle Netzteile originär zuständig ist, sollte das Land die Funktionalität der Verkehrsnetze ins Zentrum der Bemühungen stellen und unabhängig von Zuständigkeiten auf eine schnellere Umsetzung drängen. D.h. auch, dass NRW die Kommunen bei wichtigen Infrastrukturvorhaben wirksamer unterstützen muss.

Die Wirtschaft sollte frühzeitig und strukturiert in Planungs- und Priorisierungsprozesse eingebunden werden. Ziel ist es, praktische Anforderungen systematisch zu berücksichtigen und Entscheidungsprozesse stärker an der Umsetzbarkeit auszurichten.



Impressum

Herausgeber:

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.

Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | info@ihk-nrw.de | www.ihk-nrw.de

Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf | Telefon: 0211 367 02-0 | Fax: 0211 367 02-21

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt

Autoren:

Ocke Hamann, Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg

Fabian Griewel, Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg

Dr. Matthias Mainz, IHK NRW

Simon Rodenbach, IHK NRW

Stand: 1. September 2026

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Die Bildrechte der nicht gesondert gekennzeichneten Bilder und Grafiken liegen bei den jeweiligen Unternehmen und ihren Partnern. Eine Verwendung ohne deren ausdrückliche Zustimmung ist nicht gestattet. Hinweis: Wegen der besseren Lesbarkeit wird zumeist die männliche Form verwendet, welche die weibliche



www.ihk-nrw.de



info@ihk-nrw.de



www.linkedin.com/company/ihk-nrw/