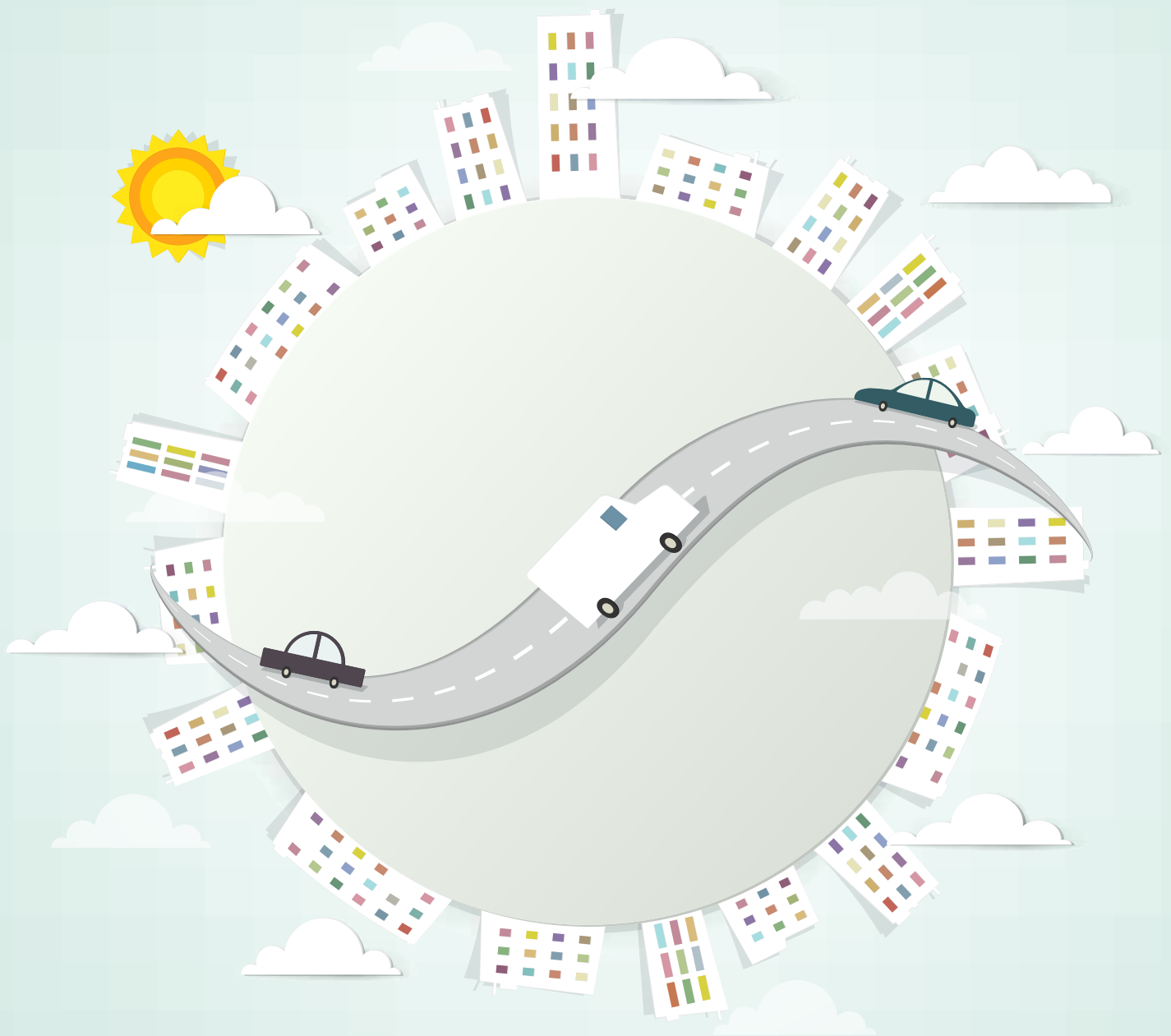




Leitfaden Verkehr

***Pragmatisch & effizient
Mehr Tempo für die Verkehrsinfrastruktur***



Industrie- und Handelskammer
Lippe zu Detmold

Gut ausgebaute Verkehrswege sind das Fundament eines funktionierenden Wirtschaftsraums. Für Lippe hat die Straße mit weitem Abstand die größte Bedeutung. Kein anderer Verkehrsträger hat vor Ort eine größere Netzdichte und Relevanz in der Fläche. Blickt man genauer hin, zeigen sich Defizite. Stopp & Go auf zentralen Verkehrsachsen, Wege mit vielfältigsten Oberflächenschäden, Brücken die an ihre Belastungsgrenze angelangt sind.

Laut Langfrist-Verkehrsprognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr in städtischen und ländlichen Gebieten Deutschlands bis 2040 erheblich zunehmen. Dabei wird u.a. vorausgesetzt, dass der technologische Fortschritt und die Digitalisierung voranschreiten, nachhaltige Verkehre ausgebaut und zugleich die Klimaziele weiterverfolgt werden.

Um den wachsenden Transportanforderungen in Lippe gerecht zu werden, besteht die Notwendigkeit, Verkehrsinfrastruktur, allen voran die Straßen zu stärken. Die Herausforderungen in der Planung und im Bau sind vielfältig und erfordern clevere Lösungen, um die Effizienz zu steigern und gleichzeitig nachhaltige Ziele der Verkehrswende zu erreichen. Um den Anschluss nicht zu verlieren, muss sich Politik und Verwaltung mit mehr Tempo und Pragmatismus für eine gut ausgebaute und optimierte Infrastruktur in Lippe stark machen. Helfen Sie mit, eine zukunftsfähige Mobilität in der Region zu sichern.



Achim Oberwörmeier
Vorsitzender des
IHK-Verkehrsausschusses

Volker Sim
Stellv. Vorsitzender des
IHK-Verkehrsausschusses

Will Wellhausen
Stellv. Vorsitzender des
IHK-Verkehrsausschusses

VERKEHRSPOLITISCHE FORDERUNGEN

Um dem wachsenden Verkehrsaufkommen in Lippe gerecht zu werden und bestehende Engpässe zu beheben, muss die Verkehrsinfrastruktur kontinuierlich verbessert und leistungsfähig gehalten werden. Regelmäßige Sanierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie bedarfsgerechte Erweiterungen müssen Hand in Hand gehen. Dafür sind Verfahren zu beschleunigen und Abläufe zu standardisieren.

Neubau fördern

Eine langfristige und strategische Planung der Verkehrsinfrastruktur bedeutet, alle bisherigen Verkehrsprojekte fortzuführen und den Fokus auf folgende Projekte mit hoher Netzwirkung zu legen:

- **B239 Ortsumgehung Lage**
- **B238 Nordumgehung Lemgo**
- **L758 Ausbau zwischen Detmold und Barntrup**
- **Neubautrasse ICE-Strecke Hannover-Bielefeld**

Bestandsnetz stärken

Das lippische Wegenetz muss kontinuierlich überwacht und gewartet werden. Anpassungen wie das Entfernen von Schildern und Ändern von Ampelschaltungen können den Verkehr sicherer und übersichtlicher machen. Brücken, als Nadelöhre des Verkehrs, erfordern besondere Aufmerksamkeit bei der Sanierung und Instandhaltung.

Um die Abstimmung zwischen den Baulastträgern zu verbessern, sollten wichtige Brückendaten einheitlich erhoben und zentral verfügbar gemacht werden. Der Straßenbau sollte generell auf einen reibungslosen und effizienten Verkehr ausgerichtet sein. Dies umfasst die Schaffung planfreier Knotenpunkte, die Beseitigung von Engstellen und die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme.

Neue Wege gehen

Damit die Straße der Schlüssel zur Verbesserung von Verkehr und Mobilität wird, müssen technologische Innovationen und nachhaltige Lösungen integriert werden. Dies bedeutet Technologieoffenheit zu fördern, Infrastruktur für alternative Antriebe zu schaffen sowie Pilotprojekte wie z.B. Lang-LKW-Routen zu unterstützen. Die Wirtschaft appelliert an die Kommunen, innerorts entlang zentraler Verkehrsachsen Tempo 50 bei entsprechenden Verkehrszahlen nicht zu unterschreiten.

Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, Abläufe stärker standardisieren

Planungs- und Genehmigungsverfahren sind mit höherem Tempo zu verfolgen. Dies umfasst die Vereinfachung von Verfahren, Überprüfung von Regelwerken, Senkung von Baustandards, Förderung moderner Baumethoden sowie Nutzung von Monitoring-Systemen.

Das Baustellenmanagement ist umfassend zu verbessern, um Beeinträchtigungen für den fließenden Verkehr zu senken. Dies beinhaltet die Nutzung eines gemeinsamen Baustellenmanagementsystems, die Förderung von Transparenz und Rechenschaftspflicht sowie die Anwendung verbindlicher Zeitpläne für Planung und Bau.

Sowohl in den Verwaltungen als auch im Bauwesen ist dauerhaft eine solide Personaldecke sicherzustellen. Bund und Land sind aufgefordert, Finanzmittel zu dessen Einstellung und Förderung bereitzustellen. Um Prozesse zu verbessern, sollten digitale Technologien und Künstliche Intelligenz verstärkt eingesetzt werden.

Finanzierung dauerhaft sicherstellen

Eine funktionierende Mobilität in Lippe ist auf die Sicherung einer deutlich größeren und überjährigen Finanzierungsbasis für die Sanierung, Instandhaltung und den Neubau von Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Der Finanzetat ist dauerhaft zu erhalten, stetig zu erhöhen und unabhängig von jährlichen Haushaltszuweisungen zu gestalten. Stabile Finanzierungskreisläufe sind notwendig, wobei die Nutzerfinanzierung die Steuerfinanzierung lediglich ergänzen kann. Einnahmen aus der LKW-Maut sollten ausschließlich für den Straßenbau genutzt werden. Zugleich müssen stark belastete Verkehrsträger durch gezielte Steuer- und Abgabensenkungen unterstützt werden.

Öffentlichkeit nutzen, Politik fordern

Politische Geschlossenheit ist Grundvoraussetzung, um die Verkehrsinfrastruktur in Lippe, allen voran die Straßeninfrastruktur, wiederauf ein leistungsfähiges Niveau zu bringen. Dafür müssen Dringlichkeit und Bedeutung der Maßnahmen erkannt und sowohl Öffentlichkeit als auch Entscheidungsträger für eine nachhaltige Finanzierung sensibilisiert werden. Die Maßnahmenumsetzung sollte mit weniger Bürokratie und mehr Pragmatismus erfolgen.



Verkehrsprognose 2040

Die Verkehrsprognose 2040 des damaligen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) geht von wachsenden Güter- und Personentransporten in Deutschland aus. Die Güterverkehrsleistung soll bis 2040 um 31,2 Prozent im Vergleich zu 2019 zunehmen. Dies ist vor allem auf den Rückgang von Massengütern wie Kohle und Mineralöl und den Anstieg von Post- und Stückgütern zurückzuführen. Besonders starkes Wachstum wird im Bereich des Straßengüterverkehrs erwartet, wobei der LKW weiterhin eine zentrale Rolle spielt, gefolgt von Schienen- und Binnenschiffsverkehr.

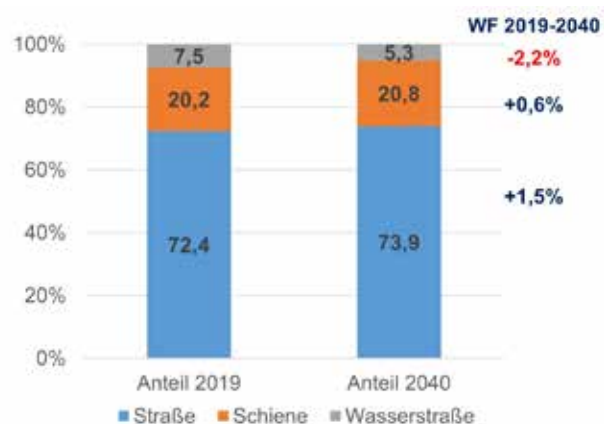
Auch die Personenverkehrsleistung soll bis 2040 um 7,9 Prozent gegenüber 2019 wachsen.¹ Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll minimal sinken, bleibt aber vor allem im ländlichen Raum dominant, während auch ein Anstieg im Bahnverkehr sowie im Fahrrad- und öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) erwartet wird. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wird es immer stärkere Verflechtungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern geben. Zentrale Prämissen der Prognose sind: die Förderung nachhaltiger Verkehrslösungen, die Digitalisierung von Verkehrsprozessen zur Effizienzsteigerung und die Senkung von Umweltbelastungen. Die direkten CO₂-Emissionen des Verkehrs in Deutschland sollen bis 2040 um 78 Prozent gegenüber 2019 sinken, hauptsächlich durch die Elektrifizierung des PKW- und LKW-Bestands.

¹ BMDV 2024, S. 25f



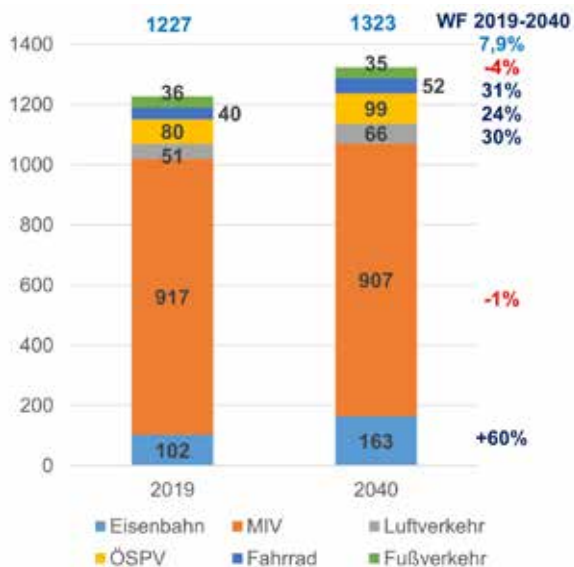
Gütertransportleistung 2019 - 2040 (Mrd. tkm)

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
(Hrsg.): Verkehrsprognose 2040: Band 1.1 Z - Gesamtüberblick.
2024, Darstellung IHK Lippe



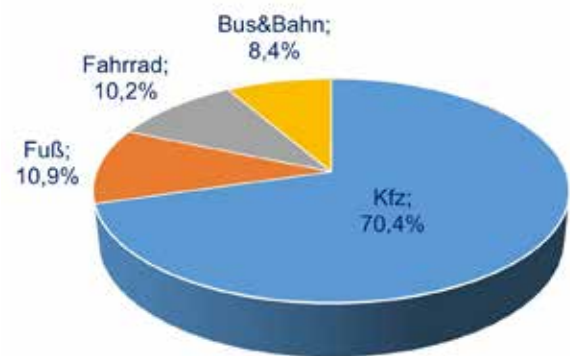
Modal Split 2019 – 2040 (%)

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
(Hrsg.): Verkehrsprognose 2040: Band 1.1 Z - Gesamtüberblick.
2024, Darstellung IHK Lippe



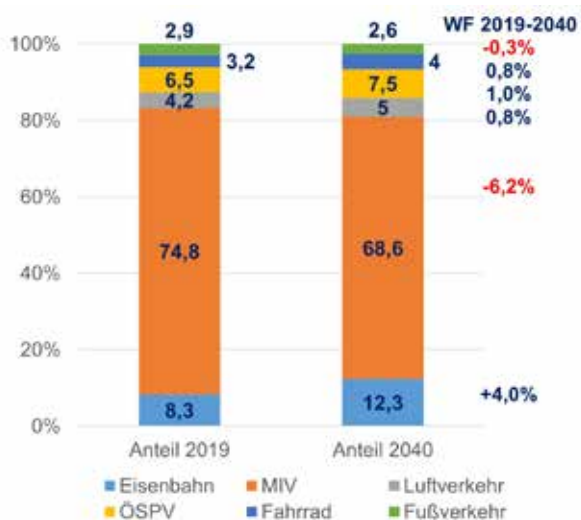
Verkehrszahlen für Lippe

Die jüngste Mobilitätsbefragung im Auftrag des Kreises Lippe, bei der 2017 über 4.000 Haushalte erreicht wurden ergab, dass das Auto mit Abstand das dominierende Verkehrsmittel vor Ort ist. Über 70 Prozent nutzen den Pkw, um täglich unterwegs zu sein. ²



Verkehrsleistung je Verkehrsmittel 2019 - 2040 (Mrd. Pkm)

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (Hrsg.): Verkehrsprognose 2040: Band 1.1 Z - Gesamtüberblick. 2024, Darstellung IHK Lippe



Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsmittelgruppen

Quelle: KVG Lippe mbH / Kreis Lippe (2018): Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe, eigene Darstellung

Während Schüler, Auszubildende und Studenten stärker Bus und Bahn nutzen, sind Berufstätige zwischen 30 und 64 Jahren hauptsächlich mit dem Auto unterwegs.

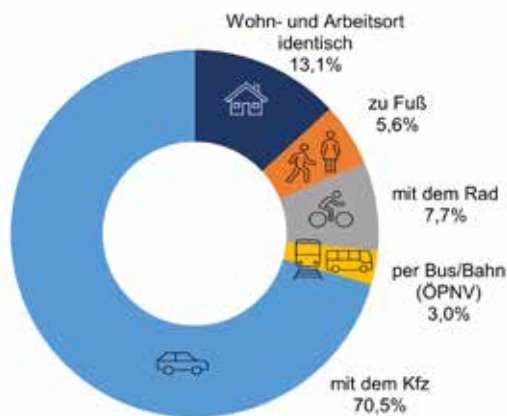
² KVG Lippe mbH / Kreis Lippe 2018, S. 48f

Modal Split 2019 – 2040 (%)

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (Hrsg.): Verkehrsprognose 2040: Band 1.1 Z - Gesamtüberblick. 2024, Darstellung IHK Lippe

EINFÜHRUNG

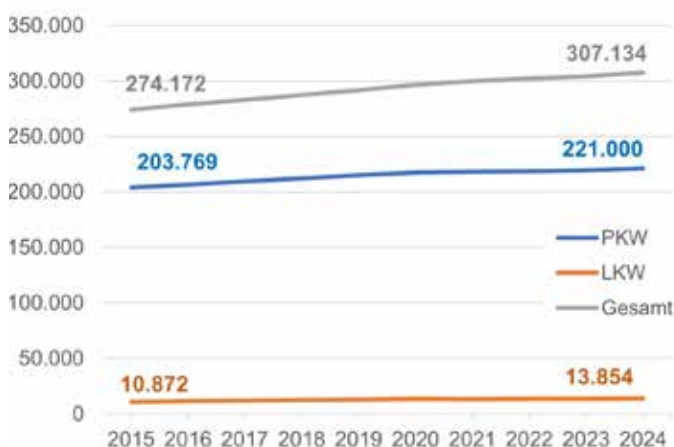
Dass in Lippe das Kraftfahrzeug (Kfz) favorisiert wird, zeigt auch die 2021 durchgeführte Mobilitätsbefragung der IHK Lippe. Demnach nutzten über 70 Prozent der Mitarbeitenden lippischer Unternehmen ein Kfz, um zur Arbeit zu gelangen.



Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Arbeit

Quelle: Mobilitätsbefragung IHK Lippe 2021

Fast jeder zweite Haushalt in Lippe besitzt zwei oder mehr PKW. Obwohl die Bevölkerung tendenziell abnimmt, werden immer mehr Fahrzeuge hier zugelassen, allen voran PKW.



Gesamtbestand zugelassener Kfz Fahrzeuge in Lippe / Anteil PKW und LKW

Quelle: Straßenverkehrsbehörde Kreis Lippe, Darstellung IHK Lippe

Fazit

Auch in Zukunft wird der Großteil des Personen- und Güterverkehrs in Lippe weiterhin auf der Straße abgewickelt. Sie bleibt der Verkehrsträger mit der größten Netzdichte und dem größten Vorteil in der Fläche, besonders in Lippe, wo vielfach Alternativen fehlen. Daher ist Unterstützung beim Erhalt, Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur unerlässlich. Zugleich sollte die Politik Verlagerungsziele realistisch gegen diese Notwendigkeit abwägen. Um die Qualität und Zukunftsfähigkeit der lippischen Mobilität zu gewährleisten, bedarf es demnach sowohl einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, allen voran der Straße, als auch einer Erhöhung der Planungseffizienz.

Methodik

Der Leitfaden Verkehr ist in enger Zusammenarbeit mit den Unternehmer:innen aus Lippe entstanden. Nach einer ersten Ideensammlung im IHK-Verkehrsausschuss, hat sich eine Arbeitsgruppe aus Ausschussmitgliedern gebildet, um die Inhalte des Papiers zu konkretisieren. Der Arbeitskreis „Mobilität“ hat in der Folge drei Workshops zu den Themenfeldern „Mobilitätstrends- und -visionen“, „Bau- und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur“ sowie „Planung und Finanzierung“ durchgeführt. Im Ergebnis der stufenweisen Beteiligung sowie des intensiven Austausches mit der Wirtschaft ist ein Forderungspapier entstanden, das von der IHK-Vollversammlung am 19.05.2025 beschlossen wurde. Es ergänzt und konkretisiert die Positionen „Mobilität ist Zukunft“ (2017) und „Clever unterwegs“ (2022) mit besonderem Fokus auf die Verkehrsinfrastruktur.

Um dem wachsenden Verkehrsaufkommen in Lippe gerecht zu werden und bestehende Engpässe aufgrund unzureichender Netzkapazitäten zu beheben, ist es notwendig, die Verkehrsinfrastruktur kontinuierlich zu verbessern und leistungsfähig zu halten. Dies erfordert ein systematisches Monitoring der Verkehrswege, das eng mit regelmäßigen Sanierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie bedarfsgerechten Erweiterungen verknüpft ist.

Neubauprojekte mit besonderem Fokus

Basierend auf der Verkehrsprognose 2040 wurden die bundesweiten Bedarfspläne für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße überprüft. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung hält das Bundesverkehrsministerium an allen drei Plänen fest. Um dem steigenden Verkehrsaufkommen in Lippe gerecht zu werden und gleichzeitig eine langfristige, strategische Planung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, hält es die lippische Wirtschaft für entscheidend, an den bestehenden Maßnahmen festzuhalten. Gleichzeitig soll ein besonderer Schwerpunkt auf die Umsetzung folgender Projekte mit großer Netzwirkung gelegt werden:

B239 Ortsumgehung Lage (B239S-B239N):

Diese Maßnahme entlastet den innerstädtischen Verkehr und erhöht die Erreichbarkeit der Region. Im Kreuzungsbereich der beiden Bundesstraßen 66 und 239 bindet sie in Ost-West-Richtung die lippischen Kommunen besser an das Oberzentrum Bielefeld an. Als zentraler Bestandteil weiterer Ausbaumaßnahmen entlang der B239 bis zur A2 schafft die Ortsumgehung eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen der Kreisstadt Detmold, dem Mittelzentrum Bad-Salzuflen und dem Anschluss an die A2.

B238 Nordumgehung Lemgo (L712- L957):

Auch diese Maßnahme zielt darauf ab, den innerstädtischen Verkehr deutlich zu entlasten und die Erreichbarkeit der Region zu verbessern. Sie optimiert in Nord-Süd-Richtung die Anbindung der Mittelzentren Detmold und Lemgo mit den Gemeinden Kalletal und der A2 bei Rinteln. Die direkte Anknüpfung an die Ostwestfalenstraße (B252/ L712n) verbessert den Verkehrsfluss.

L758 Ausbau zwischen Detmold und Barntrop (AB Detmold-Blomberg/Großenmarpe, Ortsumgehungen Cappel und Vahlhausen):

Die Verkehrsachse von Detmold über Vahlhausen und Cappel ist in Verbindung mit der B66 (auf der Linie der L758) Größenmarpe-Barntrop und der fertiggestellten Ortsumgehung Barntrop von großer Bedeutung für den regionalen und überregionalen Verkehr. Die Realisierung aller Teilprojekte (im Sinne eines lippischen Netzkonzeptes Ost) trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Ortsteile zu entlasten und das Kreisgebiet besser an Niedersachsen anzubinden.

Abschnittweise Neubaustrasse ICE-Strecke

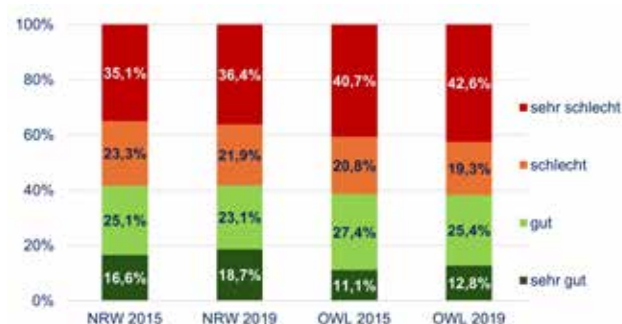
Hannover-Bielefeld: Der abschnittsweise Neubau der Schienen-Hauptachse zwischen Bielefeld und Hannover ist mit einer beschleunigten Planung und Fertigstellung bis 2035 umzusetzen. Die Maßnahme dient dazu, dringend benötigte Zusatzkapazitäten im Personen- und Güterverkehr zu schaffen sowie die Ziele des Deutschlandtaktes mit Blick auf eine bessere Vernetzung und Taktung des Schienenverkehrs zu erreichen. Die lippische Wirtschaft erwartet, dass auch in das regionale Bestandsnetz investiert wird, um schnelle Impulse für die Verkehrswende zu setzen. Dazu zählt auch eine gute Fernverkehrsanbindung an den Bahnhof Bielefeld.

VERBESSERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Sanierung und Unterhaltung

Die Herausforderungen bei der Bestandsinfrastruktur in Lippe sind hoch. Oberflächen und Bankette sind bei einer Vielzahl Straßen zusehends abgenutzt. Zudem geraten Brücken als wichtiger Bestandteil der Verkehrswege an das Ende ihrer Lebensdauer. Für den stark ländlich geprägten Industrieraum wird diese Entwicklung im Wettbewerb der Regionen zu einem echten Standortnachteil.

So offenbarte der Landesstraßenzustandsbericht NRW (2021) starke Defizite beim Rückgrat der Mobilität. Laut Zahlen aus 2019 waren 58,3 Prozent der Landesstraßen in NRW in einem schlechten bzw. sehr schlechten Zustand. Im Regierungsbezirk Detmold lag der Anteil sogar bei 61,9 Prozent. Neben dem Regierungsbezirk Düsseldorf ist OWL damit negativer Spitzenreiter im Land. Die Zunahme gerade des Güterverkehrs und die im Gegenzug zu geringen Investitionen in die Straßeninfrastruktur haben in den letzten Jahrzehnten zu erheblichen Schäden an Landesstraßen und Brücken geführt. Mehr als jede zweite Landesstraße im Bundesland, aber auch in OWL ist demnach in einem miserablen Erhaltungszustand. Der Gesamtwert des Fahrbahnzustandes der Landesstraßen hat sich weder in NRW noch in OWL gegenüber 2015 verbessert. Der Anteil der Straßen in einem sehr schlechten Zustand hat sogar leicht zugelegt auf 36,4 Prozent in NRW und 42,6 Prozent in OWL.³



Gesamtwert des Fahrbahnzustandes der Landstraßen

Quelle: Straßen.NRW / Heller Ingenieurgesellschaft mbH (November 2021) Zustand der Fahrbahnbefestigungen und Brücken der Landesstraßen in NRW, Darstellung IHK Lippe

Auch der Zustand vieler Brücken ist ernster als gedacht. Das Brückenmonitoring der Industrie- und Handelskammern in NRW (2025) zeigt, dass nahezu ein Fünftel der Bundes- und Landesstraßenbrücken in NRW (18,5 Prozent) aktuell als sanierungsbedürftig gelten. In Lippe zeigen sich Defizite besonders bei Bauwerken entlang der Ostwestfalenstraße, etwa im Abschnitt zwischen Lemgo und Blomberg.

Brückenkarte NRW



³ Straßen.NRW 2021

Die lippische Wirtschaft begrüßt die Sanierungsoffensive des Landes NRW, die darauf abzielt, den Modernisierungstau der Straßeninfrastruktur durch Großinvestitionen und innovative Bauweisen zu beheben. So sollen innerhalb von zehn Jahren unter anderem 400 Brücken saniert oder durch Neubauten ersetzt werden. Für die Unternehmen sind diese Bemühungen nach jahrelangem Stillstand ein wichtiger Schritt. Gleichwohl sehen sie die Infrastruktursanierung und -instandhaltung neben dem Neubau weniger als Sprint denn als Daueraufgabe, mit dem Ziel konstant leistungsfähige Verkehrsnetze vorzuhalten, die auf eine zunehmende Verkehrsmenge reagieren müssen. Dabei sind Brücken, als kritische Verkehrsknotenpunkte, besonders zu berücksichtigen.

Bestandsnetz stärken (betrieblich/baulich)

Brückendaten zentralisieren, Abstimmung erleichtern: Als Nadelöhre des Verkehrs erfordern Brücken besondere Aufmerksamkeit bei der Sanierung und Instandhaltung von Verkehrswegen. Ein umfassendes Brückenmonitoring kann helfen, Schäden frühzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen zu ergreifen. In einem weiteren Schritt können moderne Messsysteme vor Ort Prüfungen ergänzen. Dank der breit angelegten Überwachung können strukturelle Veränderungen in Echtzeit erfasst und analysiert werden, so dass gezielte Maßnahmen zum Bauwerkserhalt frühzeitig eingeleitet werden können. In NRW gibt es etwa 25.000 Brücken, davon rund 13.000 unter Bundes- und Landesverantwortung und etwa 12.000 in kommunaler Zuständigkeit.⁴ Während Zustandsdaten für Brücken an Bundesfernstraßen detailliert und frei zugänglich

sind, stehen solche Informationen für Landes- und kommunale Brücken nur bedingt zur Verfügung. Um die Abstimmung zwischen Baulastträgern zu erleichtern und das Verkehrsmanagement auch verkehrsträgerübergreifend zu gewährleisten, fordert die Wirtschaft, dass alle Brückendaten in NRW einheitlich erhoben und zentral verfügbar gemacht werden. Dies ist ein entscheidender Schritt zur Risikovermeidung, da widerspruchsfreie Daten die Identifikation und Behebung von Schwachstellen und Risiken im Brückenbestand verbessern und präventive Maßnahmen frühzeitig ermöglichen.

Straßenbetrieb mittels konstanter Kontrolle und Wartung verbessern: Mit über 1.100 Kilometern Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiteren kommunalen Streckenkilometern verfügt Lippe über ein dichtes Wegenetz, das kontinuierlich instand zu halten ist. Dies umfasst unter anderem die Überwachung der Strecken, die Reinigung der Fahrstreifen, die Ausbesserung von Oberflächenschäden, die Grünpflege und den Winterdienst. Zudem müssen begleitende Ausstattungen wie beispielsweise Lichtsignalanlagen, Schilder und Leitplanken regelmäßig gewartet und auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft werden. Die Wirtschaft fordert, dass die Ausstattung an den lippischen Straßen turnusmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft und an aktuelle Bedürfnisse angepasst wird. Dies kann auch die Entfernung von Schildern oder eine geänderte Ampelschaltung an bestimmten Stellen beinhalten, um den Verkehr übersichtlicher und sicherer zu gestalten.

⁴ IHK NRW 2025, S. 10

VERBESSERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Straßenbau mit Fokus auf den fließenden Verkehr: Um die Mobilität auf den lippischen Straßen nachhaltig zu verbessern und damit die Region als attraktiven Wirtschaftsstandort zu stärken, muss der Straßenbau auf einen stets reibungslosen und effizient fließenden Verkehr ausgerichtet werden. Dies umfasst die:

- Sanierung von Unebenheiten und Rissen auf den Straßen, mit dem Ziel die Sicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.
- Schaffung planfreier Knotenpunkte, z.B. durch Unter- und Überführungen. Durch das Vermeiden von Kreuzungen und Ampeln kann die Wartezeit reduziert und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden.
- Entwicklung durchdachter Lösungen für bestehende Engstellen. Beispiele hierfür sind der Bau gut dimensionierter Kreisverkehre und optimierter Auffahrten, wie jene zum Industriepark Belle.
- Vorrangstellung des Baus höherrangiger Straßen gegenüber begleitendem Radwegbau. Der Bau und die Instandhaltung höherrangiger Straßen sollten stets unabhängig von der Anlage begleitender Radwege erfolgen. Dies gewährleistet, dass die Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs, einschließlich des motorisierten Individualverkehrs sowie des LKW- und Busverkehrs, auf den Hauptverkehrsachsen bei der Planung und Umsetzung Vorrang hat.



- bauliche Trennung von Straßen und Radwegen: Eine klare Trennung zwischen Straßen und Radwegen trägt zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bei und fördert die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Dies kann durch physische Barrieren oder separate Fahrbahnen erreicht werden. Ein positives Beispiel ist dabei der Bürgerradweg zwischen Lage/Pottenhausen und Leopoldshöhe/Heipke.
- Nutzung intelligenter Verkehrssysteme: Durch die Integration von Sensoren, Künstlicher Intelligenz und Echtzeitdaten können Verkehrsströme clever gesteuert werden. Auf diese Weise können Engpässe frühzeitig erkannt und Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrs ergriffen werden.

VERBESSERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR



Neue Wege gehen

Der Verkehrsträger Straße kann eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung von Verkehr und Mobilität in Lippe einnehmen, sofern er technologische Innovationen und nachhaltige Mobilitätslösungen integriert. Mit dem Ziel Impulse für den Fortschritt zu setzen, befindet die Wirtschaft folgende Maßnahmen für wichtig:

Technologieoffenheit fördern: Eine umfassende Förderung von Forschung und Entwicklung ist gerade in den Bereichen Straßentechnik (z.B. smarte Ampeln, intelligente Verkehrssysteme) und alternative Antriebe zu unterstützen. Da es auf absehbare Zeit nicht den einen umweltfreundlichen Antrieb für alle Fahrzeugarten geben wird, sollte die Forschung und Entwicklung alternativer Antriebe technologieoffen erfolgen. Staatliche Unterstützung ist unverzichtbar und sollte bereits bei der Forschung und Entwicklung ansetzen, die Anschaffung entsprechender Fahrzeuge fördern und die Betreiber bei Abgaben entlasten.

Infrastruktur für alternative Antriebe schaffen: Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur und spezialisierte Werkstätten sind Grundvoraussetzungen für den Erfolg alternativer Antriebe im Straßenverkehr. Es ist notwendig, die Anzahl öffentlicher Ladestationen entlang der

lippischen Straßen zu erhöhen und sicherzustellen, dass diese leicht zugänglich sind. Ebenso müssen Werkstätten in der Lage sein, die spezifischen Anforderungen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu erfüllen.

Pilotprojekte unterstützen: Pilotprojekte, wie beispielsweise der Test von Lang-LKW-Routen, bieten wertvolle Erkenntnisse und Erfahrungen, die in die Weiterentwicklung der lippischen Verkehrsinfrastruktur einfließen können. Diese Projekte sollten gezielt gefördert und evaluiert werden, um ihre Praxistauglichkeit und ihren Nutzen insbesondere für den Straßengüterverkehr zu bewerten.

Förderkulissen für alternative Antriebe vereinfachen: Um den Umstieg auf alternative Antriebe im Straßenverkehr zu erleichtern, müssen die Förderbedingungen vereinfacht und niedrigschwellige Angebote geschaffen werden. Dies kann durch unbürokratische Antragsverfahren und attraktive Förderprogramme erreicht werden, die sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen ansprechen.

Tempolimits anpassen: Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, Emissionen zu reduzieren und den Verkehrsfluss zu optimieren, sollte auf häufig wechselnde Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den lippischen Straßen verzichtet werden. Die Wirtschaft appelliert an die Verwaltungen der Städte und Gemeinden, Tempo 50 innerorts entlang zentraler Verkehrsachsen bei entsprechenden Verkehrszahlen nicht zu unterschreiten. In Wohngebieten und entlang sensibler Bereiche sollte Tempo 30 gelten, um die Sicherheit der Anwohner und die Lebensqualität zu erhöhen. Die stärkere Differenzierung zwischen Hauptverkehrsachsen und verkehrsberuhigten Bereichen kann zudem helfen Ausweichverkehr zu verhindern.

ERHÖHUNG DER PLANUNGSEFFIZIENZ

Die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist der Schlüssel für eine effiziente Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Durch eine Vereinfachung und Straffung von Prozessen können Projekte schneller realisiert, Gesamtkosten gesenkt und damit die Verkehrsinfrastruktur zügiger bereitgestellt werden. Voraussetzung allen Handelns ist eine dauerhaft gesicherte Finanzierungsbasis.

Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, Abläufe stärker standardisieren

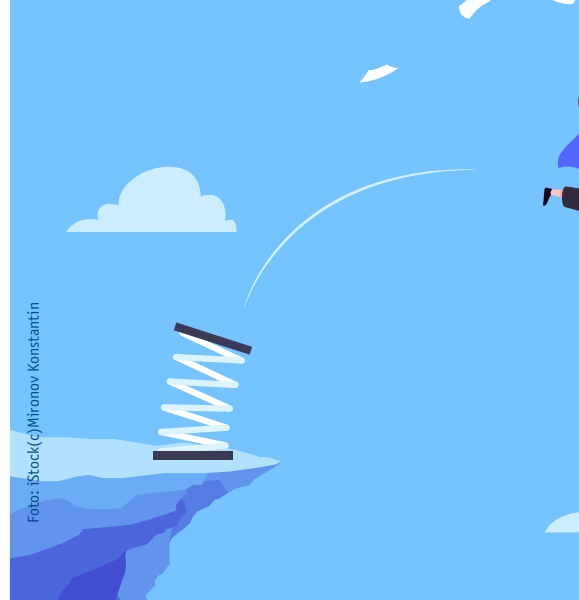
Der Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur hinkt vielerorts der notwendigen Entwicklung hinterher. Die Gründe dafür sind vielfältig. Langwierige und kostenintensive Genehmigungs-, Plan-, aber auch Klageverfahren, strenge Maßgaben beim Umwelt- und Naturschutz, fehlende Personalkapazitäten sowie ein deutlich unterfinanzierter Verkehrsetat. Lieferengpässe und steigende Rohstoffpreise verteuern die Baukosten und erschweren zusätzlich die zeitnahe Umsetzung von Verkehrsprojekten.

Anpassung von Standards sowie regelmäßige Wartung

Mit dem Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich zu beschleunigen, fordert die Wirtschaft eine umfassende Anpassung von Standards sowie einer regelmäßigen Wartung der Verkehrsinfrastruktur. Hierbei sind mehrere spezifische Maßnahmen von zentraler Bedeutung:

Nutzung moderner Baumethoden und Materialien:

Durch den Einsatz zeitgemäßer Baumethoden und innovativer Materialien können Bauzeiten verkürzt und die Qualität der Bauwerke verbessert werden. Wo möglich sollten vorgefertigte Bauteile (= modulare Systeme) zum Einsatz kommen. Dies trägt zusätzlich zur schnelleren Fertigstellung von Projekten und damit zur Kostensenkung bei.



Überprüfung und Anpassung von Baustandards:

Auch Baustandards müssen regelmäßig auf Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit überprüft und angepasst werden. Neue technische Möglichkeiten können einen Beitrag zur beschleunigten Umsetzung von Projekten leisten – ohne dabei Sicherheit und Qualität zu beeinträchtigen. Funktionalität und Leistung sollten bei Baustandards das größte Gewicht haben. Chancen zur Kostensenkung sollten ausgeschöpft werden, z. B. bei Standards zur Gestaltung und Optik.

Regelmäßige Wartung und Instandhaltung:

Eine kontinuierliche Wartung und Instandhaltung der Infrastruktur ist entscheidend für deren langfristige Lebensdauer. Monitoring-Systeme sollten genutzt werden, um den Zustand der Bauwerke dauerhaft zu überwachen und rechtzeitig Instandhaltungsmaßnahmen einzuleiten. Auf diese Weise können Verkehrswege länger genutzt und Unterbrechungen im fließenden Verkehr reduziert werden.

Vereinfachung und Straffung von Genehmigungsverfahren:

Die Prozesse zur Genehmigung von Infrastrukturmaßnahmen müssen einfacher und schneller werden.

- Dies beinhaltet die Überprüfung der Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens (PF-Verfahren) einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere beim Ersatzneubau oder der Sanierung von Brücken. Ein Ersatzneubau oder eine Sanierung sollten kein langwieriges PF-Verfahren samt Umweltprüfung, die mindestens ein Jahr dauert, bedingen. Bisher ist dies nur möglich, wenn der Neubau exakt die gleiche Größe und Form wie die alte Brücke hat. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens ist ein identischer Nachbau vielfach nicht sinnvoll, besonders



ERHÖHUNG DER PLANUNGSEFFIZIENZ

wenn im Bundesverkehrswegeplan bereits ein Ausbau vorgesehen ist. Allein diese Änderung könnte das Tempo bei einer Sanierung erheblich beschleunigen.

- Einen wichtigen Ansatzpunkt sieht die Wirtschaft bei der strikten Einhaltung von Fristen. Ziel sollte eine europarechtskonforme Präklusionsregelung sein. Demnach sollten Einwendungen, die nach Ablauf einer Frist eingebracht werden, nicht mehr berücksichtigt werden (=formelle Präklusion). Dies würde sowohl in laufenden als auch in zukünftigen Verfahren gelten (=materielle Präklusion).
- Eine weitere Möglichkeit der Beschleunigung sieht die Wirtschaft in der Einführung einer Genehmigungsfiktion für Infrastrukturprojekte. Anträge sollen als genehmigt gelten, wenn die Behörde nicht innerhalb einer festgelegten Frist entscheidet. Dies reduziert bürokratische Hürden, bietet Planungssicherheit und steigert die Effizienz.
- Zudem fordert die Wirtschaft eine Beschränkung des Klagerechts auf unmittelbar Betroffene. Dies würde bedeuten, dass nur Personen, die direkt von einem Projekt berührt sind, Klage erheben können. Eine Verbandsklage wäre demnach nicht mehr möglich. Durch den Fokus auf die relevanten Einwände und insgesamt geringen Klagen-Anzahl könnten Prozesskosten gesenkt, Missbrauch reduziert und die Umsetzung von Projekten beschleunigt werden.

Einführung von Fast-Track-Verfahren: Für Projekte mit hoher Relevanz sollten vereinfachte Vergabeverfahren zu deren beschleunigter Umsetzung eingeführt werden. Dies ist besonders wichtig für Bauvorhaben mit hoher Dringlichkeit und Bedeutung, da deren Nichtumsetzung zu

erheblichen volkswirtschaftlichen Schäden führen könnte. Um die Vergabep Praxis transparenter und effizienter zu gestalten, sollte auch das Instrument der Sammelausschreibung stärker genutzt werden. Sie bündelt mehrere Bedarfe oder Projekte zu einer einzigen Ausschreibung, um Kosten zu sparen und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren. Oft wird sie verwendet, wenn ähnliche Leistungen oder Produkte in größerem Umfang benötigt werden. So werden aktuell drei Brücken in Neuss-Erfttal durch eine Sammelausschreibung erneuert.

Schnellere Umsetzung durch Public-Private-Partnership-Modelle (PPP): Innovative Vertragsmodelle wie beispielsweise die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Partnern können Verwaltungen entlasten, die Umsetzung von Projekten beschleunigen und die Finanzierung sicherstellen. PPP-Modelle bieten eine flexible und effiziente Möglichkeit, größere Infrastrukturprojekte zu realisieren.

Digitalisierung nutzen

Mit dem Ziel Medienbrüche zu vermeiden, die Akteurskommunikation zu verbessern und damit sowohl Effizienz als auch Transparenz in Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozessen zu steigern, fordert die Wirtschaft die verbindliche Einführung des Building Information Modeling (BIM)-Verfahrens. BIM ermöglicht die Vernetzung von Planung, Bau und Unterhalt von Bauwerken durch den Einsatz spezialisierter Software. Um eine vorausschauende und koordinierte Projektabwicklung zu gewährleisten, sollten alle Beteiligten in das System integriert und die Nutzung klar geregelt werden.

Die Datenerhebung und Bereitstellung müssen nach einheitlichen Regeln erfolgen, um die Qualität und Vergleichbarkeit der Daten zu sichern. Dank der durchgehenden Digitalisierung von Prozessen und der Verbindlichkeit von BIM ließen sich Infrastrukturprojekte deutlich beschleunigen.

ERHÖHUNG DER PLANUNGSEFFIZIENZ

Bessere Baustellenkoordination

Langwierige Genehmigungsprozesse, fehlende Abstimmungen zwischen Fachressorts sowie Änderungen oder zusätzliche Anforderungen während der Bauphase können neben technischen und wetterbedingten Verzögerungen die Dauer von Baumaßnahmen enorm verlängern. Die Wirtschaft fordert eine umfassende Verbesserung des Baustellenmanagements, um Bauprojekte zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen für Verkehrsteilnehmende und Anrainer zu senken. Dies umfasst die:

Nutzung eines gemeinsamen Baustellenmanagementsystems zur Ablaufoptimierung: Mit TIC-Kommunal besteht in NRW bereits eine übergreifende Baustellenkoordinierungsplattform, die von der Landesverkehrszentrale von Straßen.NRW im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr entwickelt und betrieben wird. Um deren Wirksamkeit zu verbessern, sollten sich Fachbehörden auf allen Ebenen (Kommune, Kreis, Bezirksregierung) diesem Portal anschließen. Auch weitere Organisationen und Behörden, die für den Bau und die Instandhaltung von Verkehrswegen verantwortlich sind, sollten aktiv eingebunden werden.

Implementierung zentraler Koordinierungsstellen: In vielen Kommunen NRWs sind Mobilitätsmanager:innen aktiv, um vor Ort nachhaltige Verkehrslösungen zu entwickeln und zu koordinieren. Die Wirtschaft appelliert an die lippischen Kommunen, diese Fachkräfte verstärkt mit der Baustellenkoordination zu betrauen. Dies impliziert auch, dass sie in der Region als Mittler zwischen TIC-Kommunal und der Öffentlichkeit Baustellenechtzeitdaten für eine breite Öffentlichkeit sichtbar machen.



Förderung von Transparenz und Rechenschaftspflicht: Alle am Bau und der Instandhaltung von Verkehrswegen beteiligten Institutionen sind aufgefordert, offener zu kommunizieren, sich vermehrt abzustimmen sowie Entscheidungen nachvollziehbarer darzulegen, um Baumaßnahmen zu beschleunigen.

Konsequente Fristsetzung für Planungs- und Baumaßnahmen: Die Anwendung verbindlicher Zeitpläne, basierend auf dem Zustandsmonitoring und unter Berücksichtigung der Kapazitäten der Bauindustrie, sollen die Umsetzung von Planungs- und Baumaßnahmen effizienter gestalten.

Personal sicherstellen

Der Fachkräftemangel im Bauwesen und in den Verwaltungen führt zu erheblichen Verzögerungen bei der Planung, Genehmigung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Um dem entgegenzuwirken, fordert die Wirtschaft von Bund und Ländern einen ausreichenden und dauerhaften Finanzetat zur Einstellung und Förderung qualifizierten Personals. Personalkapazitäten müssen dringend aufgestockt werden. Zudem sollten Fachkräfte die Möglichkeit erhalten, sich auf die steigenden Anforderungen im Bauwesen sowie in der Genehmigungs- und Rechtspraxis vorzubereiten. Hierfür sollten Bund und Länder langfristige Förderprogramme im Bereich der Aus- und Weiterbildung aufsetzen. Die durchgängige Implementierung digitaler Technologien und Künstlicher Intelligenz in den Behörden sollte genutzt werden, um Prozesse weiter zu verbessern.

ERHÖHUNG DER PLANUNGSEFFIZIENZ



Foto: iStock(c)sabelskaya

Finanzierung dauerhaft sicherstellen

Der Finanzetat des Bundes und der Länder für die Verkehrsinfrastruktur hat in den letzten Jahren eine Zunahme erfahren. Diese Entwicklung ist maßgeblich auf die kontinuierliche Ausweitung der LKW-Maut (zuletzt am 1. Juli 2024 durch Erweiterung auf das Fahrzeugsegment zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen) und weiterer verkehrsbezogener Abgaben zurückzuführen, die von Unternehmen getragen werden. Im Haushaltsjahr 2024 hat die LKW-Maut dem Bund 12,96 Milliarden Euro beschert und lag damit unter den Erwartungen von 15,1 Milliarden Euro zurück. Die sich verschlechternde konjunkturelle Lage sowie geringere Fahrleistung waren dafür Hauptursache. Die Einnahmen wurden zu 56 Prozent für Planung, Bau, Erhalt und Betrieb der Bundesfernstraßen (7,78 Mrd. Euro), zu 42,8 Prozent für Investitionen und Förderung im Bereich Schiene (5,95 Mrd. Euro) sowie zu 1,2 Prozent für die Bundeswasserstraßen (0,16 Mrd. Euro) verwendet.⁵

Für viele Unternehmen wird die Kombination aus Mauterhöhung und der bestehenden CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen Emissionshandels zu einer signifikanten finanziellen Herausforderung. Die Doppelbelastung setzt die Wirtschaft massiv unter Druck. Sie führt zu erhöhten Betriebskosten, verringert die Wettbewerbsfähigkeit, hemmt Investition und zwingt Unternehmen zu Preissteigerungen, die nur bedingt an die Wirtschaft weitergegeben werden können.

Vor dem Hintergrund fordert die Wirtschaft, eine deutlich größere und überjährige Finanzierungsbasis für die Sanierung, Instandhaltung und den Neubau von Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Dabei gilt es folgende Aspekte zu beachten:

Kontinuierliche überjährige Mittelbereitstellung zur Planungssicherheit: Eine langfristige Zuteilung von finanziellen Ressourcen ist unerlässlich, um Planungssicherheit zu gewährleisten. Dies ermöglicht eine effiziente Projektplanung und -umsetzung, da die finanziellen Mittel stabil und vorhersehbar sind.

Finanzmittel erhöhen und verstetigen: Um Engpässe zu vermeiden, müssen die zur Verfügung stehenden Finanzmittel signifikant erhöht und dauerhaft gesichert werden. Dabei sollten steigende Planungs- und Baukosten durch einen entsprechenden Index einkalkuliert werden. Auch sollte ein finanzieller Puffer zur Befriedung potenzieller Konflikte eingeplant werden. Diese Mittel können beispielsweise für Mediationsprozesse genutzt werden. Zudem sollten gezielt Anreize geschaffen werden, um Bauprojekte zu beschleunigen.

Entkopplung von jährlichen Haushaltszuweisungen: Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten sollte unabhängig von den jährlichen Haushaltszuweisungen erfolgen. Eine solche Entkopplung trägt zur langfristigen Stabilität und Nachhaltigkeit dieser Projekte bei, da sie weniger anfällig für kurzfristige und unvorhersehbare Haushaltsentscheidungen ist.

Stabile Finanzierungskreisläufe schaffen: Um finanzielle Abhängigkeiten zu vermeiden und eine ausgewogene Mittelbereitstellung sicherzustellen, sollten stabile Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Dabei sollte eine Nutzerfinanzierung nur als Ergänzung zur Steuerfinanzierung verstanden werden. Die aus der LKW-Maut resultierenden Einnahmen sollten im Sinne eines „Finanzierungskreislaufs Straße“ dazu dienen, ausschließlich den Ausbau und die Instandhaltung von Straßen zu finanzieren. Auf der anderen Seite sollten die hohen Belastungen bei einzelnen Verkehrsträgern, wie Straße und Luft, durch gezielte Steuer- und Abgabensenkungen reduziert werden.

⁵ Deutscher Bundestag 2025

ERHÖHUNG DER PLANUNGSEFFIZIENZ

Öffentlichkeit nutzen, Politik fordern

Um die Verkehrsinfrastruktur in Lippe, allen voran die Straßeninfrastruktur, wieder auf ein leistungsfähiges Niveau zu bringen, ist politische Geschlossenheit erforderlich. Dies erfordert gemeinsame Anstrengungen und ein klares Bekenntnis zu folgenden Maßnahmen:

Konsens über die Notwendigkeit von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen herstellen:

In Politik und Verwaltung muss breite Einigkeit über die Dringlichkeit und Bedeutung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen hergestellt werden. Ein gemeinsames Verständnis und eine koordinierte Vorgehensweise (interdisziplinär und über Verwaltungsgrenzen hinaus) sind die Grundlage für den Erfolg dieser Projekte.

Öffentlichkeitsdruck für ausreichende Finanzierung erhöhen; Entscheidungsträger permanent sensibilisieren:

Die Öffentlichkeit sowie politische Entscheidungsträger müssen verstärkt und dauerhaft für die Notwendigkeit einer nachhaltigen Finanzierung sensibilisiert werden. Nur so können langfristige und stabile Investitionen in die Infrastruktur sichergestellt werden.

Gemeinwohl vor Eigeninteresse stellen: Es ist von großer Bedeutung, dass das Gemeinwohl Vorrang vor individuellen Interessen hat. Rationalität, eine klare Kommunikation und die Vorrangstellung öffentlicher Belange sollten die Grundlage für alle Entscheidungen sein.

Weniger Bürokratie, dafür mehr Pragmatismus bei der Umsetzung von Maßnahmen wagen:

Damit Verkehrsprojekte schneller und effizienter realisiert werden können, müssen bürokratische Hürden abgebaut sowie Abläufe vereinfacht werden. Dabei gilt es flexible und praxisorientierte Lösungen zu finden, die den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft gerecht werden.

Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Land und Bund erweitern:

Die Zusammenarbeit und der Austausch von Informationen und Erfahrungen zwischen Kommunen, Ländern und dem Bund müssen intensiviert werden. Dies schließt auch die gegenseitige Unterstützung bei der Umsetzung komplexer Maßnahmen ein.



Foto: iStock(c)SurfUpVector

Impressum

Herausgeberin

Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold
Leonardo-da-Vinci-Weg 2
32760 Detmold
www.ihk.de/lippe-detmold

Inhalt

Jenny Krumov
+49 (0)5231 7601-70
krumov@detmold.ihk.de

Andreas Henkel
+49 (0)5231 7601-21
henkel@detmold.ihk.de

Layout

Sandra Lüttecken
Tanja Schreiber

Endnoten

1 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (Hrsg.) (2024). Verkehrsprognose 2040 – Gesamtüberblick. Band 1.1. Z https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-1-1-Z-gesamtueberblick.pdf?__blob=publicationFile

2 KVG Lippe mbH / Kreis Lippe (2018): Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe.

3 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) (2021). Zustand der Fahrbahnbefestigungen und Brücken der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen. <https://www.strassen.nrw.de/de/strassenerhalt-sicherheitsaudits.html?contrast=use>

4 Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V. (IHK NRW) (2025). Brückenzustand in NRW – Handlungsempfehlungen für Verkehrspolitik und Baulastträger. <https://www.ihk-nrw.de/blueprint/servlet/resource/blob/6495714/02d936d84b99501b240577ec559aa0b6/ihk-nrw-bru-cken2025-online-data.pdf>

5 Deutscher Bundestag (2025). Bericht über die Evaluierung der Wirksamkeit der aktuellen Mautanpassung und über eine mögliche Weiterentwicklung der LKW-Mautpflicht. Drucksache 20/15150. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/151/2015150.pdf>

Stand

Juli 2025

Titelbild: iStock(c) dzm1try

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier und elektronischen Datenträgern sowie Einspeisung in Datennetze nur mit Genehmigung der Herausgeberin. Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernimmt die IHK Lippe zu Detmold keine Gewähr.