



**Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.**

PRESSE-NEWS

08.02.2022

BVMB zur Zukunft Mobilität/Straßenbau

BVMB fordert mehr Investitionen in den Straßenbau

Straße wird laut Studie Hauptverkehrsträger bleiben

Lastwagen werden auch im Jahr 2050 noch der mengenmäßig wichtigste Verkehrsträger sein – das ist ein Kernergebnis einer aktuellen Studie, die der Verband Pro Mobilität e.V. aktuell vorgestellt hat. Eine Verlagerung des Verkehrs - beispielsweise auf die Schiene - ist laut der Erkenntnisse nur in einem sehr beschränkten Umfang möglich. Für die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) ist das ein deutlicher Handlungsauftrag an die Politik in Bund und Ländern bis zu den einzelnen Kommunen vor Ort: „Es wäre eine fatale Entscheidung, die Investitionen in den Bau und die Instandsetzung von Straßen einzufrieren oder gar zu reduzieren“, unterstreicht BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka. Der Verband fordert stattdessen eine Aufstockung der Finanzmittel. Unter anderem das Brückendrama aktuell im Bereich der Autobahn A 45 habe deutlich gezeigt, dass der Sanierungsbedarf noch größer ist als angenommen.

Straßeninfrastruktur sanierungsbedürftig und überlastet

Als „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland“ hat der Verband Pro Mobilität e.V. seine aktuelle Studie veröffentlicht. Sie sollte vor allem das Verlagerungspotenzial der Schiene im Güterverkehr untersuchen. „Die Ergebnisse sind hinsichtlich der Möglichkeiten nicht wirklich überraschend, aber dennoch ernüchternd“, fasst BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka zusammen. Demnach sei das Verlagerungspotenzial stark begrenzt, so die Studie. Eisenbahn und Binnenschiff würden den Massenguttransport über lange Strecken dominieren. Gerade der Anteil dieser Transportleistungen beispielsweise von Kohle oder Ölerzeugnissen wird allerdings zukünftig zurückgehen. Der Lkw ist im Baubereich, bei Lebensmitteln und beim Verteilerverkehr in der Fläche führend und wird das auch mindestens in den nächsten 20 Jahren bleiben, besagt die Erhebung von Pro Mobilität e.V. Dazu wird unter anderem der boomende Onlinehandel mit seiner Kleinteiligkeit beitragen.

„Für uns ist das eine äußerst deutliche Bestätigung: Wir brauchen auch in den nächsten Jahren nicht nur eine Verstärkung der Investitionen der öffentlichen Hand in den Straßenbau, sondern die Finanzmittel dafür müssen vielmehr noch weiter aufgestockt werden“, fordert Gilka. Die Studie von Pro Mobilität e.V. habe

nämlich auch ein weiteres Mal bestätigt, dass der Gütertransport nicht nur ein unverzichtbares und unvermeidbares Fundament des Wohlstandes in Deutschland ist, sondern ebenso, dass die Straßeninfrastruktur deutlich überlastet sei. Demnach sind die Kapazitäten der Straßen insbesondere auf den Hauptkorridoren des Güterverkehrs in Deutschland voll ausgelastet. Überfällige Sanierungen sorgten bereits heute für deutliche Störungen im Warenfluss. Ein prägnantes Negativbeispiel ist aktuell die Autobahn A 45 (Sauerlandlinie), bei der die Rahmede-Talbrücke für mehrere Jahre wegen Baufähigkeit gesperrt bleibt und auch die weiteren Talbrücken in einem äußerst maroden Zustand sind.

„Mit Sanierung allein ist es nicht getan“

Neben einer Beschleunigung der dringend nötigen Sanierungsleistungen für Straßen und Brücken fordert die BVMB auch ein klares Bekenntnis der Politik zum Neu- und Ausbau von Straßen. „Bei allen Bemühungen zum Klimaschutz dürfen wir die Straße als Verkehrsträger nicht verteufeln“, betont Gilka. Ohne ein funktionierendes Straßensystem würden die Wirtschaft und die Gesamtmobilität einen massiven Dämpfer erleiden. „Mit Sanieren allein ist es aber nicht getan“, so Gilka weiter. Sanierungen würden nicht die Überlastung und die Engpässe im Straßennetz beseitigen. Das sei allerdings auch dringend erforderlich, um nicht nur den Güterverkehr auf Dauer leistungsfähig zu halten.

„Auch für die vielen Straßenbauunternehmen ist ein klares Bekenntnis der öffentlichen Hand zur Straße als Hauptverkehrsträger ein dringend wichtiges Signal“, unterstreicht Michael Gilka. Von ihnen werde verlangt, dass sie zeitgerecht entsprechende Kapazitäten vorhalten. Das funktioniere wirtschaftlich aber nur, wenn diese Kapazitäten dann auch tatsächlich abgerufen werden. Darüber hinaus sei gerade die Bauwirtschaft auch auf ein funktionierendes Straßensystem angewiesen, um selbst effektiv Baustellen erreichen und versorgen zu können.

Unterschiedliche Verkehrsträger klug kombinieren

Last but not least zeigt die Studie aber auch, dass das von einigen Interessenvertretern praktizierte gegeneinander Ausspielen der Verkehrsträger – insbesondere von Schiene und Straße – mit Blick auf Investitionen keinen Sinn macht. Eine gut ausgebaute und intakte Infrastruktur von Schiene, Straße und Wasserstraße sind inzwischen in Deutschland knapp. Die Investitionen müssen deshalb in alle Verkehrsträger deutlich erhöht werden und dann mit Blick auf ihre Stärken klug kombiniert werden.

Pressekontakt

Dirk Stauf
Bundesvereinigung Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.
Kaiserplatz 3
53113 Bonn
Tel.: 0228 91185-16
stauf@bvmb.de

