



Pressemitteilung

19. September 2022

Mittelständische Bauwirtschaft zur Eröffnung der InnoTrans 2022 in Berlin

„Bauen ist nicht das Problem, sondern Teil der Lösung“

BVMB drängt auf Stärkung von Sanierung und Ausbau des Schienennetzes

Die Deutsche Bahn ist massiv in der öffentlichen Kritik: Die Züge sind unpünktlich, der Service unzuverlässig. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) als zentraler Interessenverband der deutschen Bahnbau- und -sicherungsunternehmen macht hierfür eine klare Ursache aus: „Um die Performance der Bahn wieder auf ein gutes Niveau zu heben, ist eine substanzielle Qualitätsverbesserung der Schieneninfrastruktur durch bauliche Maßnahmen zwingend erforderlich“, stellt BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka anlässlich der Eröffnung der InnoTrans 2022 fest. Ohne konzertierte Aktion für Sanierung und Ausbau des maroden und überlasteten deutschen Schienennetzes könnten auch die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Politik nicht erreicht werden und die Verkehrswende drohe zu scheitern. Die BVMB bietet laut Gilka der DB AG und der Politik hierfür ausdrücklich den weiteren Schulterchluss mit der Bauwirtschaft an: „Die gründliche und nachhaltige Ertüchtigung des Schienennetzes gelingt nicht ohne die Bauwirtschaft, die hierfür erhebliche Kapazitäten aufgebaut hat und auf deren Abruf wartet.“

„Das Schienennetz ist nach wie vor unterfinanziert“

In Berlin öffnen die Tore der InnoTrans, der weltweit wichtigsten Eisenbahnmesse. Die BVMB nimmt das zum Anlass, das Thema Bahnbaustellen in Deutschland aktiv anzusprechen. Hier sieht der Verband erheblichen Nachholbedarf und weist zugleich eine Verantwortlichkeit der Bauwirtschaft für die vielen Zugverspätungen zurück: „Die Baustellen im Netz und die Bauwirtschaft sind nicht schuld an den Verspätungen, sondern die mangelhafte Qualität eines Schienennetzes, das über Jahrzehnte auf Verschleiß gefahren wurde. Bauen ist nicht Teil des Problems, sondern unverzichtbarer Teil der Lösung!“, stellt Michael Gilka klar. Die Bautätigkeiten müssten vielmehr noch deutlich weiter ausgeweitet werden, um die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes in Deutschland überhaupt ansatzweise gewährleisten zu können. Das Thema sei nicht nur relevant für pünktliche Züge, sondern auch zugleich elementare Voraussetzung dafür, dass die politisch gewollte Verkehrswende nicht scheitert.

„Dazu braucht es aber dringend eine umsetzbare Strategie und weitere zusätzliche Investitionsmittel“, appelliert die BVMB insoweit sowohl an die Bundesregierung als auch an die Bahn. Das gelte erst recht vor dem Hintergrund der aktuell drastisch steigenden Baustoff- und Energiepreise. „Bei derartig steigenden Preisen braucht es schon rein rechnerisch bereits mehr Geld, um allein die geplanten Bauvorhaben vollumfänglich umsetzen zu können“, rechnet Gilka vor. „Das Schienennetz ist nach wie vor unterfinanziert. Wir können als Bauwirtschaft feststellen, dass wir seit 2020 trotz einer deutlichen Erhöhung der finanziellen Mittel, u. a. in der LuFV III, netto weniger an Ersatzbauwerken und Instandhaltungsmaßnahmen bauen“, moniert der Verbandsvertreter. Der Bund müsse die politische Verantwortung für das Schienennetz deutlicher umsetzen und mit einer klaren Strategie führen. Gilka begrüßt ausdrücklich die politische Vorgabe zum Deutschlandtakt, wie er auf dem Schienengipfel nochmals dargestellt wurde. Mit dieser Zielvorgabe müsse auch eine gesamtheitliche Finanzierung sichergestellt sein, die den aktuellen Entwicklungen Rechnung trägt.

Bahnbaunternehmen warten auf Abruf ihrer Kapazitäten

Insbesondere die mittelständische Bauwirtschaft habe in den vergangenen Jahren nachhaltig ihre Kapazitäten für den Bahnbau ausgebaut, im Vertrauen auf die angekündigte Ausweitung der Baumaßnahmen im Schienennetz. „Diese Kapazitäten müssen dann aber auch kontinuierlich abgerufen werden! Das gilt auch, wenn es jetzt um die Generalsanierung des Hochleistungsnetzes geht“ fordert Gilka Verlässlichkeit von Politik und Bahn ein. Kein Bauunternehmen könne es sich leisten, Kapazitäten über einen längeren Zeitraum ungenutzt vorzuhalten. Die Bahnbaubranche könne mit hervorragenden Produkten, Maschinen, Innovationen und ihrem hochmotivierten Personal einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, die Schieneninfrastruktur besser, zuverlässiger, umweltfreundlicher und nachhaltiger zu machen. Davon können sich Politik und die DB nicht zuletzt auf der InnoTrans selbst überzeugen. „Wir stehen in den Startlöchern“, unterstreicht Gilka. Der Bahnbaumarkt in Deutschland mit seiner mittelständischen Prägung verfüge über hohe Kompetenzen beim Bauen für die Eisenbahninfrastruktur. „Wir warten jetzt auch darauf, uns kurzfristig mit der DB über die notwendigen Details und Rahmenbedingungen auszutauschen, die für die geplante Generalsanierung des Hochleistungsnetzes und die Instandhaltung der normalen Strecken erforderlich werden“, erklärt der BVMB-Hauptgeschäftsführer.

The logo for BVMB (Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.) consists of the letters 'BVMB' in a bold, orange, sans-serif font, stacked vertically.

Dirk Stauf

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