



# Pressemitteilung

27. Februar 2023

## BVMB hat Bedenken wegen Verbrenner-Aus

Verband befürchtet massive Belastungen für die Bauwirtschaft

Das EU-Parlament hat das definitive Ende für Autos mit Verbrennungsmotoren beschlossen. Ab 2035 dürfen keine Pkw mehr mit Benzin- oder Dieselantrieb zugelassen werden. Für 2040 ist bereits ein zwingendes Aus auch für Lastwagen und schwere Fahrzeuge mit Verbrennermotor in der Diskussion. Diese Entwicklung sieht die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) durchaus mit gewissen Sorgenfalten, wie es deren Hauptgeschäftsführer Michael Gilka ausdrückt. „Für die Bauwirtschaft bedeutet das gravierende Veränderungen und nach aktuellem Stand erhebliche finanzielle Mehrbelastungen“, warnt er davor, „Dinge zu beschließen, bei denen man im Zeitpunkt der Entscheidung noch nicht so recht weiß, wie die Alternative aussehen wird.“

### „Weitreichende Beschlüsse nur nach dem Prinzip Hoffnung“

Es war abzusehen, dass der politisch gewollte Siegeszug der Elektromobilität irgendwann in ein Verbot für Verbrennerfahrzeuge münden würde. Insoweit war die Entscheidung des EU-Parlaments, ab 2035 keine Pkw mehr mit Benzin- oder Dieselmotor zuzulassen, nicht überaus überraschend. Noch nicht sicher ist, ob das diskutierte Verbrenner-Aus ab 2040 auch für Lastwagen kommen wird. „Klimapolitisch ist das ein Stück weit nachvollziehbar, weil Elektroautos aktuell als Umweltwunder gelten, obwohl sie es in Wirklichkeit gar nicht sind, wenn man Produktion und Entsorgung der Fahrzeuge inklusive Akkus hinzurechnet“, ist Gilka überzeugt. Für „geradezu gefährlich“ hält er es, wenn die Politik „Dinge beschließt, deren Auswirkungen sie offenbar noch nicht wirklich komplett auf dem Schirm hat“.

Betrachte man beispielsweise die Bauwirtschaft, müsse man feststellen, dass sowohl Bauleiterautos als auch die typischen Handwerkerfahrzeuge bereits unter das Verbrenner-Verbot ab 2035 fallen werden. „Natürlich kann noch niemand absehen, wie sich die Themen Anschaffungspreis und Reichweite bis dahin entwickeln“, räumt Gilka ein. Hier könne sich „freilich noch etwas tun“. Inwieweit dies allerdings passieren werde, sei völlig unsicher. Unter anderem die deutlich höheren Anschaffungskosten von E-Fahrzeugen werde die Bauwirtschaft massiv finanziell überbelasten. „Derart weitreichende Beschlüsse, die ganze Wirtschaftszweige existenziell bedrohen können, einfach mit dem Prinzip Hoffnung zu treffen, ist schon bemerkenswert“, kommentiert Gilka.

## „Ohne ausreichend Maschinen schaut die Bauwirtschaft in die Röhre!“

Wenn heute einen Bauleiter beispielsweise mit einem E-Auto unterwegs sein müsse, kann er seine Tagetermine nicht mehr schaffen, weil er mehrere Male Zwangspausen zum erneuten Aufladen seines Autos einlegen müsse. Fakt ist laut BVMB, dass auch die gesamten Arbeitsmaschinen und Arbeitsgeräte am Bau fast ausschließlich Diesel betrieben sind. Auch hier gebe es zwar erste Entwicklungen mit Elektroantrieben, die allerdings „vielfach längst noch nicht ausgereift“ seien. „Es mag sein, dass sich bis 2035 noch einiges tut in der technischen Entwicklung, aber bislang sind das nur Hoffnungen und Mutmaßungen. In der Diskussion ist ja zudem auch der Antrieb mit Wasserstoff und eFuels“, führt Gilka aus. Sollte es nicht gelingen, bis zum Verbrenner-Ende die Technik auf Stand zu bringen, schauen nicht nur die Bauunternehmer in die Röhre, wenn plötzlich nicht mehr ausreichend Maschinen zum Arbeiten zur Verfügung stehen“. Beschlüsse mit derartiger Tragweite nur auf Mutmaßungen auszubauen, halte er „für äußerst leichtsinnig und gefährlich“, so Gilka.

Ein Knackpunkt ist laut BVMB dabei auch die Ladeinfrastruktur: „Die Regierung stellt politisch gewollt um auf E-Mobilität, schafft es aber nicht ansatzweise, das Land flächendeckend mit Ladesäulen auszurüsten“, kritisiert Michael Gilka. Darüber hinaus sei offenbar bis heute noch nicht allen Entscheidern bewusst, dass die Ladesäulen auch Strom brauchen: „Dazu braucht es abertausende Kilometer neue Stromleitungen zu Raststätten, Bundesstraßen und in den Städten sowie natürlich Schnelladesysteme“, unterstreicht der BVMB-Chef. Betrachte man aktuell die Dauer der Genehmigungsverfahren für die Hochspannungsstromtrassen, „sollte die Politik jetzt langsam doch mal in die Gänge kommen“, fordert der Verbandvertreter. Die Bauwirtschaft stehe parat für den Bau der Leitungen – „man muss uns nur abrufen!“

### RA Dirk Stauf

Bundesvereinigung Mittelständischer  
Bauunternehmen e.V.  
Kaiserplatz 3  
53113 Bonn  
Tel.: 0228 91185-16  
E-Mail: [stauf@bvmb.de](mailto:stauf@bvmb.de)

**BVMB**

Die BVMB ist ein bundesweit tätiger, tarifpolitisch ungebundener Wirtschaftsverband, der die Wirtschafts-, Markt- und Wettbewerbsinteressen seiner mittelständischen Mitgliedsunternehmen auf politischer Ebene sowie gegenüber Auftraggebern aus allen Baubereichen vertritt. Bereits seit 1964 setzt sich die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) für die Interessen der mittelständischen Bauwirtschaft ein. Unsere Mitgliedsunternehmen erwirtschaften mit ihren insgesamt mehr als 250.000 Mitarbeitern ein Umsatzvolumen von rund 30 Mrd. Euro pro Jahr. Aufgrund der Strukturen unserer Mitgliedsunternehmen – von kleineren und größeren – bis hin zu sehr großen Straßen-, Brücken-, Hoch-, Erd-, Gleisbau- oder Bahnsicherungsunternehmen sowie deren Lieferanten, deckt die BVMB einen Großteil des Spektrums der deutschen Bauwirtschaft ab.

**Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.**  
**Wir I(i)eben Mittelstand**