



Pressemitteilung

21. Juli 2023

BVMB fordert hohe Investitionen in alle Verkehrsträger

Verband: „Bahnbaunternehmen stehen bereit!“

Eine aktuelle Stellungnahme der „Allianz pro Schiene“ sorgt für Diskussion. Deutschland stehe „vor einer historischen Wende“, heißt es dort. Über Jahrzehnte sei in Deutschland der Straßenbau bevorzugt worden, nun werde 60:40 in die Schiene investiert, formulierte es Geschäftsführer Dirk Flege plakativ in den Medien. Der Lobbyverband „Allianz pro Schiene“ hält allerdings das Investitionsvolumen in das Schienennetz nach wie vor für deutlich zu niedrig gegenüber der Straße. Das ruft die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) auf den Plan. Sie fordert einen Investitionshochlauf für alle Verkehrsträger und warnt eindringlich davor, die Sanierung und Modernisierung des Straßennetzes zu vernachlässigen. BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka unterstreicht in diesem Zusammenhang die Rolle der Bauwirtschaft: „Wenn Infrastrukturprojekte zu langsam vorangehen, liegt das ganz sicher nicht an den Baufirmen, die stehen bereit“, betont er und nennt fehlende Planungen und überlange Genehmigungsverfahren als Ursache.

Bahnbaufirmen stehen Gewehr bei Fuß bereit

„Wir stimmen mit der Allianz pro Schiene in einem Punkt überein: Das Schienennetz der Deutschen Bahn ist hoffnungslos veraltet und modernisierungsbedürftig“, unterstreicht auch BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka. Der Hauptgrund dafür ist aber nach seiner Überzeugung, dass über Jahrzehnte zu wenig in die Modernisierung der Gleise, Brücken und Bahnhöfe investiert wurde. Das könne man „jetzt nicht hopplahopp aufholen“. Dass angedachte Projekte auch jetzt noch „viel zu langsam“ in die Umsetzung gingen, liegt laut Gilka an „zu langsamen Planungen und ewig lang dauernden Genehmigungsverfahren“. Dies und die „überbordende Bürokratie“ seien der „Flaschenhals, der die nötige Dynamik bei Sanierung und Modernisierung behindert“.

Die Rolle der Bauwirtschaft sieht Gilka in diesem Zusammenhang sehr klar: „Es liegt ganz sicher nicht an den Baufirmen, wenn es nicht schnell genug vorangeht“, betont er. Die Bahnbaufirmen stünden allesamt bereit und hätten bis jetzt „jeden Auftrag, der endlich einmal von der Bahn freigegeben wurde“, schnell und zuverlässig abgearbeitet, betont der BVMB-Hauptgeschäftsführer. Allerdings würden sich die Bahnbaunternehmen seit Jahren schwertun, ihre Kapazitäten zu planen oder gar auszubauen.

„Vor dem Hintergrund der wenig verlässlichen und kontinuierlichen Haushaltspolitik zum Thema Schiene müssen die Bahnbauunternehmen zu sehr die berühmte Kristallkugel bemühen, was wohl wann an Aufträgen tatsächlich auf den Markt kommen wird.“ Das seien für ein Bauunternehmen „nicht ausreichende Planungskriterien“, fordert Gilka verlässliche und konkrete Bauprogramme, „die dann aber auch nicht nur über das nächste Jahr reichen dürfen, sondern deutliche längere Zeiträume abbilden müssen.“ In diesem Zusammenhang müssten die Finanzmittel auch weiter aufgestockt werden. „Auch aktuell bilden die vom Bundeskabinett veranschlagten Investitionsmittel für die Bahn im Jahr 2024 erneut nicht den Bedarf ab, den das marode Netz benötigt“, kritisiert Hauptgeschäftsführer Gilka.

„Nicht die Ideologie über die Vernunft stellen!“

60:40 sind die staatlichen Verkehrsinvestitionen laut Allianz pro Schiene jetzt zu Gunsten der Schiene verteilt. Dass der Lobbyverband dies nicht nur begrüßt, sondern eine noch weitere Verschiebung der Investitionen weg von der Straße in Richtung Schiene fordert, stößt bei der BVMB auf erhebliche Bedenken. „Wir warnen intensiv davor, allzu ideologisch gesteuert solche Richtungsentscheidungen zu empfehlen“, unterstreicht Gilka. „Unabhängig von der Klimaproblematik wird die Straße definitiv der Hauptlastträger für die Mobilität in Deutschland bleiben“, ist er sich sicher. Das begründet er damit, dass die Schiene „nie die Kapazitäten haben kann, um den heutigen Straßenverkehr aufzunehmen“.

Das gelte auch für den Güterverkehr, der auf der Straße deutlich flexibler unterwegs sei als per Schiene. „Und selbst wenn Güter mit dem Zug transportiert werden, müssen sie von irgendeinem Ladebahnhof zum Verbraucher transportiert werden – und auch das kann nur auf der Straße passieren. „Das Eine darf insoweit das Andere nicht ausschließen“, fordert Gilka daher für die BVMB. Mehr Geld für die Schiene dürfe nicht dazu führen, dass das Straßennetz finanziell vernachlässigt werde: „Wir sehen ja an inzwischen mehreren namhaften Problemen mit baufälligen Autobahnbrücken, wie fragil unser Straßennetz inzwischen geworden ist – wir können es uns schlicht nicht leisten, die Ideologie über die Vernunft zu stellen.“ Insoweit sei es „unerlässlich“, die Investitionen in die Straße, die Schiene und die Wasserstraße parallel in einen Hochlauf zu bringen und dort kontinuierlich langfristig hochzuhalten. Nur so könne sichergestellt werden, dass Wirtschaft und Bürger dauerhaft zuverlässig mit Mobilität versorgt werden können und auch die Bauunternehmen in zusätzliche Kapazitäten investieren.

RA Dirk Stauf

Bundesvereinigung Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.
Kaiserplatz 3
53113 Bonn
Tel.: 0228 91185-16
E-Mail: 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.