



Pressemitteilung

11. September 2024

Bahnbrücken: „Katastrophe mit Ansage!“

BVMB kritisiert Rückstand bei Brückensanierungen

„Was derzeit an Bauprojekten an Bahnbrücken auf den Markt kommt, grenzt an einen kompletten Stillstand“ – so fasst Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), das Ergebnis einer Mitgliederbefragung zusammen. Selbst nach eigener Bewertung der Deutschen Bahn in ihrem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2023 sind 1.160 (2023) Bahnbrücken in Deutschland in einem so schlechten Zustand, dass eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich, sondern ein Ersatzneubau notwendig ist. Dennoch, so das Ergebnis einer BVMB-Umfrage im Mitgliederkreis, gibt es aktuell kaum Ausschreibungen für Brückenbauprojekte. „Das wird eine Katastrophe mit Ansage“, warnt Gilka davor, die dringend nötigen Sanierungen in der Fläche zu vernachlässigen. Hierfür müsse der Bund dringend langfristig ausreichend Finanzmittel bereitstellen. Es reiche nicht aus, nur plakativ Hochleistungskorridore zu sanieren, weil dann der Bahnverkehr in der Fläche irgendwann in die Knie gehe. Laut Gilka würden Spezialunternehmen zeitweilig in andere Bereiche ausweichen und über Kurzarbeit nachdenken. Diese Entwicklung sei fatal, weil einmal abgebaut Kapazitäten nicht so schnell wieder zurückzuholen seien.

Nur 33 Brückenerneuerungen im ersten Halbjahr 2024 ausgeschrieben

Rund 25.740 (2023) Bahnbrücken gibt es in Deutschland. Die DB hatte sich im Jahr 2020 mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) bis 2029 verpflichtet, insgesamt 2.000 dieser Brücken zu modernisieren. Mindestens 1.200 davon müssen voll- oder teilerneuert werden. Um die Vorgaben der LuFV III einzuhalten, müsste die DB AG also im Durchschnitt jährlich 120 Brücken erneuern und in Betrieb nehmen. Demgegenüber hat die DB InfraGO im ersten Halbjahr 2024 nach Recherchen der BVMB jedoch nur 33 Brückenerneuerungen auf den Markt gebracht. Auf den Brückenbau spezialisierte Baufirmen berichten von einem nahezu kompletten Stillstand bei der Vergabe von Brückenbauten. In einigen Regionen hätten die Bahnverantwortlichen erklärt, dass es dort in diesem Jahr überhaupt keine weiteren Brückenausschreibungen mehr geben werde. „Diese Entwicklung ist fatal, wenn hier Bund und Bahn nicht schnellstens gegensteuern, wird sich der Zustand der noch wirtschaftlich sanierungsfähigen Brücken rapide verschlechtern“, kommentiert Gilka die aktuelle Lage. Er sieht die akute Gefahr, dass sanierungsbedürftige Bahnbrücken plötzlich kollabieren und Bahnverbindungen über Monate oder Jahre hinweg gesperrt werden müssten und damit ausfallen. Ein Verkehrschaos im Straßennetz wie beispielsweise bei der Rahmedetalbrücke an der A 45 sei die Folge.

„Wenn der Bund die Verkehrswende auch nur ansatzweise ernst nimmt, muss die Ampelkoalition jetzt endlich die entsprechenden Zeichen setzen und ausreichende Finanzmittel für die Sanierung und Modernisierung der Bahnbrücken zur Verfügung stellen – und das langfristig verankert“, so Gilka weiter. Die jährlich wiederkehrenden Unsicherheiten bei der Gesamtfinanzierung des Systems Bahn im Rahmen der Haushaltsberatungen bezeichnet er als „Gift sowohl für unsere Infrastruktur als auch für unsere Wirtschaft“. Die Schieneninfrastruktur werde aktuell „auf Verschleiß gefahren, bis irgendwann einmal die Signale auf Rot stehen.“

Fatale Folgen auch für die Bahnbaunternehmen

Fatale Folgen hat dieser Stillstand laut dem BVMB-Hauptgeschäftsführer auch für die Bahnbaunternehmen. Nach Einschätzung des Verbands werden Unternehmen ohne ausreichende Auslastung im Brückenbau in andere Bereiche ausweichen und ihre Mitarbeiter dort einsetzen. „Aus der Branche ist schon zu hören, dass Nachunternehmerbeauftragungen ausbleiben und teilweise über Kurzarbeit nachgedacht wird“, ergänzt Gilka. Dieser Kapazitätsabbau werde langfristige Auswirkungen haben. Unternehmen oder Mitarbeiter, die einmal in einem anderen Bereich angekommen seien, kämen nicht so schnell wieder zurück in den Brücken- bzw. konstruktiven Ingenieurbau. Das somit verringerte Angebot werde dazu führen, dass bei einer wieder steigenden Nachfrage bei zukünftigen Brückenausschreibungen die Preise deutlich steigen werden. „Die dadurch entstehende Baukostensteigerung wird dann zulasten anderer erforderlicher Sanierungsgewerke im Bahnbau gehen“, so Gilka. Die Folge sei, dass die Gesamtqualität des Schienennetzes in Deutschland noch weiter abnehme und die Zahl der Verspätungen und Zugausfälle dafür noch weiter zunehme.

RA Dirk Stauf

Bundesvereinigung Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.
Königswinterer Straße 329
53227 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.