



Pressemitteilung

24. September 2024

BVMB fordert ganzheitliches Konzept für die Schiene

InnoTrans 2024 – Verband erwartet mehr Geld und bessere Planungen für die Sanierung

In Berlin öffnet am heutigen Dienstag die InnoTrans 2024 ihre Pforten. Zum Start der weltweit führenden Eisenbahnmesse unterstreicht Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB), die zentrale Rolle der mittelständischen Bahnbauunternehmen für einen intakten Bahnverkehr in Deutschland. „Die Betriebe sind eine entscheidende Säule für die Entwicklung der Infrastruktur. Ohne sie wird es keine Verkehrswende in Deutschland geben“, betont Gilka. Er nimmt allerdings die Bundesregierung und die Deutsche Bahn in die Pflicht: „Die bisherigen Maßnahmen wie die Korridorsanierung der Riedbahn sind ein guter Anfang, aber der Bund muss mit Blick auf das gesamte Netz schon noch eine deutliche Schippe drauflegen“, fordert der BVMB-Vertreter eine nachhaltigere und verlässlichere Finanzierungsstrategie für die Sanierung und den Ausbau des deutschen Schienennetzes. „Da braucht es eine klare Perspektive, das funktioniert nicht von der Hand in den Mund“, hält Gilka zudem eine partnerschaftliche Zusammenarbeit von Bahn und Bahnbauunternehmen für zwingend erforderlich.

„Marode Bahnbrücken, Bahnhöfe und Nebenstrecken nicht vergessen!“

Die DB lässt gerade nach ihrem neuen Konzept die Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt am Main sanieren. Sie ist dafür über Monate hinweg noch bis Dezember komplett gesperrt, um in einem Guss zukunftsfähig gemacht zu werden. „Der Aufschlag ist gut und eine wichtige Nagelprobe“, begrüßt Michael Gilka für die BVMB die Maßnahme, der bis 2030 mindestens noch rund 40 vergleichbare Projekte in Deutschland folgen sollen. „Es reicht allerdings bei weitem nicht aus, nur die Hochleistungsstrecken zu ertüchtigen“, verweist er auf „unzählige Bahnbrücken, Bahnhöfe und Nebenstrecken“, die zum Teil „völlig marode“ seien und „mit Technik aus der Pionierzeit der Eisenbahn“ auskommen müssen. „Ohne ein ganzheitliches Konzept für das Gleisnetz in Deutschland werden der Bahnverkehr in die Knie gehen und die Verkehrswende scheitern“, prophezeit Gilka.

„Die Welt und Europa beobachten gespannt, ob es Deutschland gelingt, seine Schieneninfrastruktur auf Stand zu bringen. Es ist das Rückgrat des Bahnverkehrs in Deutschland“, betont der BVMB-Chef. Die mittelständische Bauwirtschaft spiele dabei eine Hauptrolle bei der Bewältigung „einer der größten Mobilitätsherausforderungen unserer Zeit“. Auf der InnoTrans 2024 würden die hoch spezialisierten Unternehmen erneut eine beeindruckende Visitenkarte ihrer Leistungsfähigkeit abgeben.

Verlässliche Finanzmittel, Partnerschaft und mehr Planungsqualität erforderlich

„Die beste Qualifikation hilft aber nichts, wenn die Rahmenbedingungen nicht stimmen“, berichtet Gilka von einer „nicht unerheblichen Unsicherheit“ bei den Baufirmen. Der Grund dafür liege in einer „undurchsichtigen Finanzierungssituation“ des Schienennetzes zwischen Bund und Bahn, da sich beide derzeit Sparziele verordnet hätten. Der Bund und die Bahn fahren das Bestandsnetz aktuell auf Verschleiß und denken strategisch nicht ausreichend langfristig voraus. Eine substanzielle Verbesserung der Qualität der Infrastruktur habe schon in den vergangenen Jahren nicht stattgefunden. Die BVMB fordert die Bundesregierung deshalb auf, unverzüglich eine verlässliche und vor allem langfristige Finanzierungsgarantie für die Sanierung und Modernisierung des Eisenbahnnetzes zu schaffen. Ein geeignetes Instrument hierfür wäre aus Sicht des Verbands ein Infrastrukturfonds, wie ihn die Beschleunigungskommission Schiene schon 2022 vorgeschlagen habe. Von der Bahn fordert der Verband eine verlässliche Transparenz über das Bauprogramm für mindestens fünf Jahre. Bahnbauunternehmen bräuchten neben hoch qualifiziertem Personal sehr teure Maschinen, um effizient und sicher arbeiten zu können. „Solche Maschineninvestitionen mit langen Liefer- und Abschreibungszeiten kann eine Baufirma nur tätigen, wenn sie sicher sein kann, dass der Markt auch dauerhaft ausreichend Aufträge für die Refinanzierung bietet“, so Gilka.

Ausreichende und zuverlässig fließende Finanzmittel allein reichen der BVMB allerdings nicht aus, um das deutsche Schienennetz nachhaltig sanieren und modernisieren zu können. Hauptgeschäftsführer Michael Gilka blickt mit Sorgenfalten auf aktuell laufende Vergabeverfahren: „Wir brauchen insbesondere eine deutliche Verbesserung der Planungsqualität bei Ausschreibungen, eine faire Risikoverteilung in den Bauprojekten und die Einhaltung der klar definierten Prozesse im Nachtragsmanagement, um Bauprojekte termingerecht umsetzen zu können.“ Die mittelständischen Bauunternehmen als verlässliche Partner der DB AG und der InfraGO AG erwarten eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, die auf Transparenz, Fairness und gegenseitigem Vertrauen beruht. Gilka: „Dieses Jahrhundertprojekt kann nur gemeinsam und auf Augenhöhe gelingen!“

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.