



# Pressemitteilung

24. Februar 2025

## Deutschland ein Sanierungsfall?

### Schonungslose Analyse des Infrastrukturzustandes im Rahmen des Tages der mittelständischen Bauwirtschaft in Berlin

„Deutschland, das Land der Schlaglöcher?“ Das deutsche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz verkommt zusehends. Diese drastische, aber nicht neue Botschaft hatte Dr. Klaus-Heiner Röhl vom Institut der deutschen Wirtschaft (IW) anlässlich des Tages der mittelständischen Bauwirtschaft am 17. Februar 2025 in Berlin wissenschaftlich aufbereitet und präsentierte in seinem Vortrag mit dem Titel „Zukunftsperspektiven für den Bau – Verstetigung der Investitionen für eine leistungsfähige Infrastruktur?“ die nackten Fakten. Sein Fazit: Bis auf die Binnenschifffahrt steigt das Verkehrsaufkommen in Deutschland an. Die Verkehrsinfrastruktur dagegen ist hoffnungslos überaltert. Bei den Bundesfernstraßen sind gut 41 Prozent des Bestandes älter als 30 Jahre. Beim Schienennetz sind es 28 Prozent. Bei den Binnenwasserstraßen sind sogar fast 55 Prozent aktuell mehr als drei Jahrzehnte alt. Dennoch, so Röhl, investiere der Staat in Deutschland zu wenig in die Infrastruktur, obwohl ausreichend Geld da sei. Für die Bauwirtschaft sieht Röhl Probleme vor allem im Fachkräftemangel und durch einen Rückgang der Arbeitsproduktivität. Martin Steinbrecher, Präsident der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB), verknüpfte Röhl's Analyse in seiner Festrede am Abend mit einem deutlichen Appell an die Politik, in der er forderte, dass die Infrastruktur und der Wohnungsbau höchste Priorität genießen müssten.

### Fachkräftemangel und zu lange Planungsverfahren hemmen die Bauwirtschaft

Die Infrastruktur hierzulande bekommt schlechte Noten von Institut der deutschen Wirtschaft. Ein Großteil der Straßen, Schienen und Wasserstraßen ist demnach bereits deutlich überaltert und dringend sanierungs- oder erneuerungsbedürftig. Das wirkt sich auch auf die Wirtschaftsbetriebe in Deutschland aus. Bis zu einem Drittel der Betriebe je nach Größe sieht sich durch die schlechte Infrastruktur bereits in seinem Geschäftsablauf beeinträchtigt. Über die Hälfte empfindet eine geringe Beeinträchtigung dadurch. Das Güterverkehrsvolumens zeigt Jahr für Jahr nach wie vor einen deutlichen Anstieg mit Ausnahme des Jahres 2023. Der mit Abstand größten Anteil am Güterverkehr haben deutsche und ausländische Lkw. Trotz des maroden Zustandes, so Klaus-Heiner Röhl, investiere der Staat deutlich zu wenig. Er verzehre damit im Ergebnis sein Kapital. Bis zum Jahr 2030 sieht das Institut einen Investitionsbedarf in den Verkehrssektor von knapp 120 Milliarden Euro pro Jahr.

Die schlechtesten Zustände weisen dabei kommunale Verkehrswege auf. Obwohl in den vergangenen Jahren mehr investiert wurde, wurde dadurch laut Röhl nicht mehr gebaut, weil steigende Baupreise die investierten Gelder aufgezehrt haben. Das Institut sieht hier Luft nach oben, da Deutschland im europäischen Vergleich von der Schuldenstandsquote (Prognose 63 Prozent des BIP in 2024) her sehr gut dastehe.

### **Politischer Wille? Fehlanzeige!**

Auch die Lage der Bauwirtschaft hat das Institut eingehend untersucht. Den größten Anteil der Bauinvestitionen nimmt dort der Wohnungsbau mit 61 Prozent ein, gefolgt von 27 Prozent Gewerbebau und 12 Prozent öffentlichem Bau. Große Probleme bereitet der Baubranche der Fachkräftemangel. 2023 fehlten bereits fast 50.000 Fachkräfte, gut 6.000 Spezialisten und über 16.000 Experten. Der Stellenüberhang beträgt zwischen 53 und 88 Prozent in diesen Kategorien. Die Arbeitsproduktivität der Bauindustrie zeige deshalb seit dem Jahr 2020 einen beunruhigenden Trend nach unten. Das IW macht dabei auch deutlich zu lang dauernde Planungsverfahren als Ursache aus. Vom Planungsbeginn bis zur Fertigstellung dauere es bei einem Schienenweg über 30 Kilometer durchschnittlich 23 Jahre, bei einer Bundesfernstraße über 20 Kilometer Länge rund 19 Jahre. Als Lösungsvorschlag empfiehlt das Institut eine Verstetigung der Investitionen und eine Investitionsförderung mit 400 bis 600 Milliarden Euro über einen fixen Zeitraum von 10-12 Jahren, um nachhaltig den Rückstau bekämpfen zu können. Dafür sei aber der politische Wille nötig, an dem es aktuell fehle.

### **Appell an die Politik**

Martin Steinbrecher, Präsident der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), appellierte später in seiner Festrede an die Politik, den echten politischen Willen auch aufzubringen: „Neben der inneren und äußeren Sicherheit, die Grundvoraussetzung für unser Zusammenleben ist, muss dabei dicht gefolgt die deutsche Infrastruktur und der Wohnungsbau höchste Priorität haben.“

## **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.