



Pressemitteilung

14. Juli 2025

BVMB kritisiert Ausschreibungsstopp bei Autobahnen

Bauwirtschaft fordert schnelle Mittelbereitstellung und grundlegende Finanzreform

Eine aktuelle Mitteilung der Autobahn GmbH des Bundes hat in der Bauwirtschaft für große Verunsicherung gesorgt: Der zentrale Auftraggeber für die Autobahnen hat einen sofortigen Ausschreibungsstopp verhängt. Als Grund nennt das Unternehmen fehlende Finanzierungsfreigaben – obwohl die entsprechenden Mittel eigentlich bereitstehen. Im Wesentlichen geht es dabei um eine „Vorverflüssigung“ von Mitteln aus dem Sondervermögen. Für die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) ist dieser Schritt ein alarmierendes Signal. BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka kritisiert insbesondere das politische Vorgehen im Zusammenhang mit dem zuvor beschlossenen Sondervermögen: „Direkt nach dessen Ankündigung wurden – völlig unbegründete – Zweifel an der Leistungsfähigkeit der Bauwirtschaft zur Umsetzung der Maßnahmen laut, und nur wenige Wochen später müssen wir dann erleben, dass selbst laufende Projekte aufgrund von Unsicherheiten in der Finanzierung gefährdet sind. Trotz Sondervermögen fehlt es offenbar an klaren Entscheidungen. Das ist inakzeptabel und konterkariert die politische Zielsetzung, die Infrastruktur in Deutschland zu stärken. Wir fordern eine schnellstmögliche Mittelfreigabe – damit 2025 nicht endgültig zu einem verlorenen Baujahr wird!“

Ausschreibungsstopp ist Warnsignal – BVMB fordert Finanzreform

Die aktuelle Finanzplanung reicht bei weitem nicht aus, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Deshalb fordert die BVMB nicht nur die umgehende Freigabe der bereitstehenden Mittel, sondern auch eine deutliche Erhöhung der Investitionsvolumina. Der zuständige BVMB-Geschäftsführer Daniel Jonas macht deutlich: „Der Ausschreibungsstopp bei der Autobahn GmbH ist nur das sichtbare Symptom eines tieferliegenden strukturellen Problems. Die Finanzierung der Bundesfernstraßen insgesamt ist seit Jahren unzureichend aufgestellt.“ Mit Blick auf die laufenden Haushaltsberatungen fordert er, „dass dieses Problem endlich adäquat behandelt wird“. Jonas betont, dass „der geplante Kabinettsbeschluss zum Bundeshaushalt 2026 und der Finanzplanung bis 2029 am 30. Juli endlich genutzt werden muss, um die strukturellen Mängel in der Finanzierung der Bundesfernstraßen grundlegend zu beheben“. Bleibe eine solche Reform aus, drohten ab dem Jahr 2026 weitere gravierende Investitionsengpässe. Die BVMB fordert daher neben der sofortigen Freigabe der Mittel für 2025 auch langfristige Strukturreformen. Ein zentraler Punkt dabei ist der Ausgleich der erwarteten Mautmindererlöse – anderenfalls werde die Investitionsseite des Haushalts direkt geschwächt. Wie im Koalitionsvertrag angekündigt, müsse der Finanzierungskreislauf Straße ab 2026 wieder geschlossen werden: durch die vollständige und zweckgebundene Zuweisung aller Mauteinnahmen an die Bundesfernstraßen und ohne Kürzungen bei den regulären Haushaltsmitteln.

„Um dringend benötigte Handlungsspielräume zu schaffen, müssen Teile der Mauteinnahmen außerdem direkt der Autobahn GmbH zugewiesen werden“, fordert der BVMB-Geschäftsführer. Gleichzeitig müssen die wegfallenden Mittel im Bereich Schiene ausgeglichen werden, denn alle Verkehrsträger sind unterfinanziert.

Zweckbindung des Sondervermögens greift zu kurz

Kritisch sieht die BVMB auch die aktuelle Ausgestaltung des Sondervermögens, das derzeit ausschließlich für Brückenprojekte der Autobahn vorgesehen ist. Diese enge Zweckbindung führe bereits im laufenden Jahr zu Problemen. Michael Gilka warnt vor den Folgen einer zu einseitigen Schwerpunktsetzung: „Natürlich ist der Erneuerungsbedarf bei den Brücken riesig. Aber wenn wir ausschließlich Brücken modernisieren dürfen, bleiben andere wichtige zentrale Infrastrukturmaßnahmen buchstäblich auf der Strecke. Die Politik hat angekündigt, die Infrastruktur zu stärken – dann muss sie auch die finanziellen Grundlagen dafür schaffen und diese zügig und flexibel nutzbar machen. Daniel Jonas ergänzt: „Unterschiedliche Finanzierungstöpfe dürfen dabei nicht zu Verzögerungen bei Vergaben führen – und vor allem darf das Sondervermögen nicht dazu führen, dass im Gegenzug reguläre Haushaltsmittel gekürzt werden.“ Der Verband kritisiert eine mangelnde Planungssicherheit und eine „viel zu zögerliche Umsetzung“ der nötigen Schritte beim Sondervermögen Infrastruktur. „Gerade die Baumittelständler kaufen Maschinen und halten qualifiziertes Personal vor – und stehen dann allein gelassen da, weil der Bund es nicht schafft, Aufträge auf die Straße zu bringen“, kritisiert Jonas.

Kanzler soll Thema zur Chefsache machen

BVMB-Hauptgeschäftsführer Gilka appelliert abschließend an die politische Spitze: „Es braucht jetzt klare Führung. Der Bundesverkehrsminister muss beim Bundeskanzler das Thema zur Priorität machen – und das Bundesfinanzministerium muss die angekündigten Mittel für 2025 umgehend freigeben, um Planung und Bau nicht weiter zu blockieren. Die dringend notwendige Reform des Finanzierungssystems Straße darf nicht länger aufgeschoben werden. Nur wenn Finanzmittel konsequent, effizient und planbar eingesetzt werden, können unsere Bundesfernstraßen zukunftssicher erhalten und modernisiert werden.“ Die mittelständischen Bauunternehmen seien bereit, ihre Kapazitäten jederzeit bereitzustellen und diese weiter zu erhöhen – doch dafür brauche es stabile Rahmenbedingungen und eine verlässliche Finanzplanung.

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.