



Pressemitteilung

8. Dezember 2025

BVMB warnt vor ÖPP-Projekten im Fernstraßenbau

Verband beklagt Mittelstandsfeindlichkeit

Im Bundesfernstraßenbau wird aktuell der Ruf nach ÖPP-Projekten (Öffentlich-Private Partnerschaft) wieder lauter. Dabei baut der Bund nicht mehr selbst, sondern ein privater Partner übernimmt für einen festgelegten Streckenabschnitt Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb sowie die Finanzierung des Projekts für in der Regel 30 Jahre. Kritik kommt dazu vom Arbeitskreis Straße/Brücke der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB): „Das ist aus unserer Sicht der falsche Weg!“, kritisiert der stellvertretende Präsident der BVMB, RA Jürgen Faupel. Nicht umsonst hätten der Bundesrechnungshof und der Europäische Rechnungshof diese Modelle immer wieder beanstandet. „Wir brauchen stattdessen eine realitätsnahe und bedarfsgerechte Finanzausstattung durch den Bund. Gerade die sehen wir momentan aber nicht“, macht Faupel deutlich. Dem Verband stößt insbesondere auf, dass ÖPP „mittelstandsfeindlich“ sei: „ÖPP im Bundesfernstraßenbau verhindert einen breiten Wettbewerb. Solch große Projektvolumen können aufgrund der Finanzierungsanforderungen und Risiken nur Großkonzerne anbieten. Ausgerechnet Mittelständler als tragende Säule des Straßenbaus in Deutschland haben dabei das Nachsehen.“

„Flucht“ in ÖPP ist die teuerste Lösung

„Die mittelständischen Straßenbauer haben eine überragende Kompetenz im Planen, Bauen und dem Erhalt von Bauprojekten im Bundesfernstraßenbau. Es kann aus wirtschaftlichen und mittelstandspolitischen Gründen nicht im Interesse der Politik sein, ausgerechnet den Mittelstand auszusgrenzen“, kritisiert Faupel. Bei den sogenannten ÖPP-Projekten habe der Mittelstand das Nachsehen und spielt allenfalls noch eine Nebenrolle als Subunternehmer beim Bau. BVMB-Geschäftsführer Daniel Jonas hält deshalb die konsequente Trennung der Finanzierung und des Betriebes vom Bau der Verkehrsinfrastruktur für zwingend erforderlich. „ÖPP im Bundesfernstraßenbau ist vor allem ein Finanzierungswettbewerb, in dem der Mittelstand bei Großprojekten im dreistelligen Millionenbereich nicht gegen Großkonzerne und Banken bestehen kann“, so Faupel. „Fairer, breiter und mittelstandsgerechter Wettbewerb sieht anders aus.“

Teure Risiken, wenig Wettbewerb: Warum ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau scheitern

Rückendeckung bekommt der Verband im Ergebnis vom Bundesrechnungshof und dem Europäischen Rechnungshof. Beide hatten vor mehreren Jahren ausdrücklich davor gewarnt, einen unzureichenden Wettbewerb festgestellt und die Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau in Frage gestellt. Mehrere Autobahnabschnitte wurden in Deutschland bereits als ÖPP-Projekt neu- oder ausgebaut – so etwa die A8 zwischen Augsburg und München, die A7 bei Hamburg oder die A 10 und A 24 zwischen Neuruppin und Pankow. „Diese Projekte sind zwar fertig gebaut worden, aber bei all diesen Projekten haben mittelständischen Bauunternehmen keine Rolle als Hauptauftragnehmer des Bundes gespielt“, stellt Jonas fest. Kein Mittelständler und kein mittelständisches Konsortium seien in der Lage, solche Projekte und das damit verbundene Finanzierungsrisiko auch für 30 Jahre Betrieb der Straße für den Bund zu stemmen. Der Ausbau der A8 beispielsweise sollte 350 Millionen Euro kosten. Am Ende musste das Baukonsortium nach einem Urteil des OLG München noch einmal 34 Millionen Euro drauflegen.

Fernstraßenbau funktioniert nur gemeinsam

„Wenn der Bund sich eine konventionelle Realisierung seiner Bauprojekte aus dem Bundeshaushalt nicht leisten kann, dann kann er sich erst recht kein ÖPP leisten – das ist für ihn die teuerste Variante“, analysiert Faupel. Die Vergabe einer Leistung an einen Privaten könne nicht wirtschaftlicher sein als die Erledigung in Eigenregie durch den Bund. Darüber hinaus sei die Finanzierung von Fernstraßenprojekten eine Kernaufgabe, die sich der Staat nicht aus der Hand nehmen lassen dürfe. Die öffentliche Hand müsse grundsätzlich mehr in die eigenen Kapazitäten und Kompetenzen investieren, um selbstständig öffentliche Beschaffungen durchführen zu können. „Fernstraßenbau in Deutschland funktioniert nur gemeinsam mit dem Mittelstand und nicht unter Ausgrenzung der Mittelständler“, betont Jonas.

RA Dirk Stauf

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
Königswinterer Straße 329
53227 Bonn
Tel.: 0228 91185-16
E-Mail: stauf@bvmb.de

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 kleinen 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.