



Pressemitteilung

8. Mai 2026

BVMB warnt vor anhaltendem Stop-and-Go im Straßenbau

Arbeitskreis des mittelständischen Spitzenverbands fordert mehr Planungssicherheit für Straßenbauunternehmen

Der Bund hat im vergangenen Jahr ein Sondervermögen aufgelegt, um die marode Infrastruktur in Deutschland zu modernisieren. Das „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ umfasst 500 Milliarden Euro. „Unsere Mitgliedsbetriebe merken bis heute wenig bis gar nichts von dem Sondervermögen“, analysiert RA Jürgen Faupel, stellvertretender Präsident der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB). Der Arbeitskreis Straße/Brücke des Verbandes hatte in seiner Frühjahrstagung eine zunehmende Verwässerung der Finanzierung des Fernstraßenbaus beklagt. Zudem lehnte der Arbeitskreis sogenannte ÖPP-Projekte in ihrer bisherigen Ausgestaltung ab, bei denen ein Teil der Finanzierung zunächst auf die ausführenden Unternehmen verlagert wird. „Das ist in hohem Maße mittelstandsfeindlich“, kritisiert BVMB-Geschäftsführer Daniel Jonas derartige Vorgehensweisen.

Wie geht es mit dem Sondervermögen weiter?

Was ist jetzt für eine verlässliche Infrastruktur zu tun? „Wenn wir wollen, dass baureife Projekte auch tatsächlich gebaut werden, dann muss das Gesamtsystem der Finanzierung stimmen“, fordert Jonas. Das Sondervermögen sei „ohne Frage ein wichtiges Signal“. Er schränkt allerdings ein: „Wir müssen auch klar sagen: Es schließt nur einen Teil der Finanzierungslücken und ersetzt keine dauerhaft tragfähige Finanzierungsarchitektur.“ Deshalb stelle sich eine ganz entscheidende Frage: Wie geht es nach dem Sondervermögen weiter? Ein möglicher Ansatz liegt nach Überzeugung des Verbandes im Finanzierungskreislauf Straße, also in der Nutzung der Mauteinnahmen, kombiniert mit einer Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH und damit einer überjährigen, verlässlichen Finanzierung. „Diesen Finanzierungskreislauf hatten wir schonmal, aber aktuell fließt rund die Hälfte der LKW-Mauteinnahmen in die Schiene. Aber auch die Schiene braucht eine stabile Finanzierungsgrundlage – das heißt, wenn der Finanzierungskreislauf Straße wieder geschlossen wird, dann müssen auch die bei der Bahn wegfallenden Mittel ausgeglichen werden.“

Positiv ist aus Sicht der BVMB, dass Mittel aus dem Sondervermögen nun auch für Brücken und Tunnel der gesamten Bundesfernstraßen eingesetzt werden können. Dadurch werden im konventionellen Verkehrshaushalt Mittel frei, die für neue Bedarfsplanmaßnahmen bei Autobahnen und Bundesstraßen genutzt werden sollen. Gleichzeitig macht diese Entwicklung deutlich, dass das Sondervermögen zunehmend unterschiedliche Finanzierungsbedarfe abdecken muss. Zugleich dürfe das notwendige Aussteuern der Projekte über die aktuell unterschiedlichen Finanzierungstöcke – etwa aus dem Verkehrs- und Verteidigungshaushalt sowie dem Sondervermögen – nicht zu Verzögerungen bei Projekten führen. Hier ist mehr Flexibilität erforderlich! Planungssicherheit entstehe nur dann, wenn die Mittel verlässlich, flexibel und ohne zusätzlichen administrativen Aufwand verfügbar seien.

Transparente Vergabevorschau gefordert

Mindestens genauso wichtig wie ausreichende Finanzmittel – darüber waren sich die im Arbeitskreis vertretenen Straßenbauunternehmerinnen und Unternehmer einig – ist für die Baufirmen allerdings Planungssicherheit. „Wenn der Finanzierungskreislauf Straße also konsequent umgesetzt wird, kann daraus echte Planungssicherheit entstehen – und eine Vergabepaxis ohne Stop-and-Go“, stellt Jonas fest. „Und damit Verlässlichkeit auch tatsächlich bei den Unternehmen ankommt, braucht es einen operativen Beleg: die Vergabevorschau. Informationen zu Projekten wurden uns seitens der Autobahn angekündigt, aber die Umsetzung ist bislang sehr uneinheitlich und oft nicht ausreichend konkret.“ Es brauche daher eine transparente Vorschau, wann was gebaut werde.

Eine Absage erteilte der Arbeitskreis Straße/Brücke sogenannten ÖPP-Projekten. Dabei finanzieren die ausführenden Unternehmen selbst eine Baumaßnahme wesentlich vor und erhalten ihre Vergütung über Nutzungsentgelte. „Für den Mittelstand sind ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau in der bisherigen Form nicht schulterbar. Diese Strukturen sind mittelstandsfeindlich, da werden wir weiter gehalten“, protestiert Faupel.

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.