



# Pressemitteilung

24. April 2024

## BVMB warnt vor Verschiebung von Bahnbauprojekten

### Der Deutschen Bahn fehlen aktuell 17 Milliarden Euro für Bauvorhaben

Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) sieht zunehmend Gefahr für die angekündigte Mobilitäts- und Verkehrswende. Die bahneigene Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG hat die Spitzenverbände der Bauwirtschaft aktuell mit einem Schreiben darüber informiert, dass sich die Vergabevorschau für die anstehenden Bauprojekte vom ersten Quartal in den Herbst verschiebe. Die Mittelbereitstellung für die Schieneninfrastruktur habe angepasst werden müssen. Konkret würden 17 Milliarden Euro bis 2027 fehlen. „Das ist fatal“, warnt BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka noch einmal deutlich davor, bereits geplante Bahnbauprojekte jetzt erneut auf die lange Bank zu schieben. „Wann bekommt auch die Bauwirtschaft von der Bundesregierung endlich die Verlässlichkeit, die wir dringend brauchen, um vernünftig Kapazitäten aufbauen zu können?“, kritisiert zudem Gilka. An der Sanierung der Infrastruktur zu sparen, bezeichnete Gilka darüber hinaus als „dramatischen Hemmschuh für die deutsche Wirtschaft“.

### „Völlig unzumutbar für die Bahnbaunternehmen!“

17 Milliarden Euro fehlen der Deutschen Bahn laut dem Schreiben der DB InfraGO aktuell für die Jahre 2024 bis 2027, damit sie all die Projekte für die Sanierung des deutschen Schienennetzes umsetzen kann, die sie zugesagt hat. Man wolle dennoch an den Projekten gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium festhalten. „Dem Schreiben entnehmen wir die klare Botschaft, dass sich die geplanten Vergaben von Projekten aus dem Bedarfsplan schon wieder nach hinten verschieben – und es bleibt bis Herbst schon einmal völlig unklar, über welche Zeiträume wir hier eigentlich reden, bis die angekündigten Projekte tatsächlich auf den Markt kommen“, so Gilka.

„Wir halten das für völlig unzumutbar für unsere Bahnbaunternehmen. Einerseits erwarten die Politik und die DB, dass die Bauwirtschaft zusätzliche Kapazitäten für die dringend notwendige Sanierung des maroden Schienennetzes aufbaut, andererseits besteht für die Bauwirtschaft nur wenig Verlässlichkeit über das Bauprogramm für die nächsten Jahre“, kritisiert Gilka. So wird man das Vertrauen der Bauwirtschaft nicht gewinnen. „Aber ohne die Bauwirtschaft wird die Sanierung des Schienennetzes nicht gelingen und die Verkehrs- und Mobilitätswende scheitern“, prophezeit der Verbandschef.



In diesem Zusammenhang kritisiert die Bauwirtschaft erneut, dass sie vom Verkehrsministerium nicht im Sektorbeirat der DB InfraGo AG berücksichtigt ist. „Genau dort müsste nämlich mit der DB InfraGo abgestimmt und abgewogen werden, wann was und wie viel gebaut werden muss, wie viel Baustellen der Betrieb ertragen kann, welche Planungen und Genehmigungen konkret für Projekte vorliegen und welche Kapazitäten bei wem aufgebaut werden müssen, um die Projekte erfolgreich umzusetzen“, fordert der BVMB-Hauptgeschäftsführer. Oftmals erfolgen stattdessen politisch motivierte und von Bonuszahlungen für Manager getriebene Sanierungsziele für das Schienennetz, für die aber die planerischen, kapazitiven, technischen und finanziellen Voraussetzungen fehlen und deren „Halbwertszeit“ maximal bis zur nächsten Bundestagswahl reichen.

### **„So funktioniert nicht eine seriöse Verkehrspolitik!“**

Kürzlich hatte die BVMB bereits einen „Masterplan Bau“ gefordert, in dem die Maßnahmen und Vorgehensweisen definiert werden müssten, die dazu beitragen, dass die Bauwirtschaft auch in den Krisenbereichen, insbesondere im Wohnungsbau wieder auf die Beine kommt. „Beim Thema Schieneninfrastruktur waren wir da ja – jedenfalls theoretisch – sogar schon einen Schritt weiter“, verweist Gilka auf den von der Politik und der Bahn im vergangenen Jahr beim Schienengipfel bereits konkret angekündigten Investitionshochlauf. Nun sei der erst einmal aus Sicht der Bauwirtschaft aber wieder einkassiert worden, vermisst Gilka erneut Verlässlichkeit der Politik.

Ein leistungsfähiges und funktionsfähiges Schienennetz sieht die BVMB dabei nicht nur als wichtig für die Auftragslage der Bauunternehmen an. „Das ist eine wesentliche Grundlage dafür, dass die Wirtschaft zuverlässig und vernünftig mit dem Schienennetz als Transportweg in Ergänzung zur Straße arbeiten kann“, verweist Gilka auf die vielen knappen und überlasteten Transport- und Lieferwege in Deutschland. „Geradezu fatal“ wäre es nach Überzeugung der BVMB, wenn die Finanzmittel für die Sanierung der Bahninfrastruktur am Ende sogar noch von den 45 Milliarden für die Jahre 2024 bis 2027 gekürzt und Projekte komplett wegfallen würden. „So funktioniert nicht eine seriöse Verkehrspolitik für ein Industrieland“, moniert Gilka. „Entsprechend erwarten die Bauwirtschaft aber auch die Industrie von der Politik und von der Deutschen Bahn, dass kurzfristig ein verlässliches und umsetzbares Finanz- und Projektkorsett für die Sanierung der Schieneninfrastruktur aufgelegt wird.“

## **RA Dirk Stauf**

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