

Pressemitteilung

16. Juni 2026

BVMB sieht sinkende Investitionsquote im Haushalt kritisch

Verband sieht sich durch den Bericht des Bundesfinanzministeriums bestätigt

Mehr Geld allein macht noch keine bessere Infrastruktur – wenn es nicht ankommt. Mehr als ein Jahr nach Auflage des 500-Milliarden-Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität wächst der Zweifel, ob die Mittel tatsächlich die dringend benötigte Modernisierung von Straßen, Schienen und Brücken erreichen. Selbst das Bundesfinanzministerium stellt inzwischen fest: Die Umsetzung kommt zu langsam voran. „Genau darauf weisen wir seit Monaten immer wieder hin: Die Gelder müssen viel schneller auf die Straße und Schiene gebracht werden – sprich in konkrete Bauaufträge“, betont der Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen Michael Gilka. Während Milliarden auf dem Papier stehen, bleibt die Realität vielerorts geprägt von Investitionsstau, Verzögerungen und zunehmenden Schäden – mit spürbaren Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft. Wie teuer dieses Zögern wird, zeigt sich exemplarisch in Bonn: Die Vollsperrung der Friedrich-Ebert-Brücke (Nordbrücke) steht sinnbildlich für die volkswirtschaftlichen Kosten verschleppter Sanierungen und ein systemisches Versagen. Jetzt braucht es politischen Willen, Planungsbeschleunigung und vor allem eines: Tempo, damit aus Kreditermächtigungen endlich sichtbare Infrastruktur wird. „Wer heute auf Kosten zukünftiger Generationen Schulden macht, der muss morgen auch eine „volkswirtschaftliche Rendite“ vorweisen können und nicht nur Zins- und Tilgungslasten“, so Gilka eindringlich.

Milliarden bereitgestellt – doch 2025 fließen deutlich weniger Mittel als geplant

Das Bundesministerium der Finanzen hat erstmals ein Monitoring zum Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität vorgelegt – und dabei eingeräumt: Die Umsetzung des 500-Milliarden-Euro-Programms kommt voran, bleibt aber deutlich hinter den Erwartungen zurück. Aus Sicht der Bauwirtschaft ein unbefriedigendes Ergebnis. „Das reicht nicht“, stellt BVMB-Hauptgeschäftsführer Michael Gilka klar. Auch beim Mittelabfluss offenbart sich die Lücke zwischen Anspruch und Realität: Von den für 2025 vorgesehenen 37,2 Milliarden Euro sind bislang nur rund 24 Milliarden Euro tatsächlich in Projekte geflossen. Für Gilka ist die Bilanz eindeutig: „Mit diesem Tempo können wir nicht zufrieden sein. Die Menschen in Deutschland erwarten sichtbare Fortschritte – und zwar auf der Straße, auf der Schiene und in den Städten. Nur wenn Investitionen endlich spürbar umgesetzt werden, entsteht Vertrauen in staatliches Handeln.“

Neue Kultur des Entscheidens

Hinzu kommt ein weiteres Problem, das der BVMB-Hauptgeschäftsführer immer wieder aus Gesprächen mit Mitgliedsunternehmen hört: „Off ist in den Bauämtern schlicht niemand erreichbar – zuständige Sachbearbeiter sind im Urlaub, Vertretungen fehlen oder es gibt niemanden mit der nötigen Entscheidungsbefugnis.“ Unter solchen Bedingungen gerät selbst das laufende Projektgeschäft ins Stocken. Viele Unternehmen fragen sich zu Recht, wie Planung und Bau überhaupt verlässlich vorangebracht werden sollen. Aus Sicht der Praxis braucht es daher dringend eine neue Kultur des Entscheidens in den Behörden. Gerade angesichts komplexer werdender Verfahren, gestiegener rechtlicher Anforderungen und zunehmender Klagemöglichkeiten darf Verwaltung nicht im Zustand der Unsicherheit verharren. Entscheidungsfreude und klare Zuständigkeiten sind zentrale Voraussetzungen, damit Infrastrukturprojekte überhaupt umgesetzt werden können.

Personalausstattung wird zum demografischen Problem

Die Personalausstattung in den kommunalen Bauämtern entwickelt sich zudem zu einem echten demografischen Risiko für die Infrastruktur in Deutschland. Darauf weist eine aktuelle Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft hin, die eine dramatische Verschärfung der Besetzungsprobleme belegt: Immer mehr Leitungsstellen bleiben unbesetzt, Ausschreibungen dauern länger und müssen wiederholt werden. Ursache ist ein nahezu unrealistisches Anforderungsprofil – gesucht werden Bauingenieure mit Führungserfahrung, Verhandlungskompetenz sowie umfassendem Know-how im Bau- und Verwaltungsrecht. Doch genau diese Kandidaten sind am Arbeitsmarkt faktisch nicht verfügbar. Im Gegenteil: Selbst für Führungspositionen übersteigt die Zahl offener Stellen deutlich die der verfügbaren Fachkräfte. „Die Politik muss sich endlich ehrlich machen: Wir reden nicht nur über fehlendes Geld, sondern über fehlende Köpfe“, mahnt der Verbandsvertreter. „Wenn die Bauverwaltungen die Infrastruktur tragen sollen, brauchen sie auch das Personal dafür. Andernfalls bleiben Planung, Genehmigung und Vergabe der Projekte auf der Strecke.“

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.

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
Wir l(i)eben Mittelstand