

Pressemitteilung

9. Juli 2026

Kommt jetzt der nächste Ausschreibungsstopp?

Haushalt 2027: BVMB fordert endlich eine verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßen

„33,7 Milliarden Euro für die Verkehrsinfrastruktur sind eine gute Grundlage. Entscheidend ist nicht nur die Gesamtsumme, sondern dass die Mittel dort ankommen, wo sie tatsächlich benötigt werden“, so der stellvertretende Präsident der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), RA Jürgen Faupel. Den Bundesfernstraßen fehlen noch immer jährlich rund 2 bis 2,2 Milliarden Euro an Investitionsmitteln. Gleichzeitig reichen die Mittel für Planung, Betrieb und Verwaltung der Autobahn GmbH weiterhin nicht aus. „Das gefährdet Planungssicherheit und verzögert dringend notwendige Infrastrukturprojekte“, mahnt Hauptgeschäftsführer Michael Gilka und sieht erheblichen Nachbesserungsbedarf bei den wiederholt ungelösten Finanzierungsproblemen der Bundesfernstraßen. Das Bundeskabinett hatte kürzlich den Entwurf für den Bundeshaushalt 2027 und den Finanzplan bis 2030 beschlossen. Die vorgesehenen Mittel reichen nicht aus, um dauerhaft Planungssicherheit zu schaffen, Projekte verlässlich umzusetzen und den Sanierungstau nachhaltig abzubauen. Angesprochen auf die Entwicklungen im Schienenbereich sieht Gilka die Zahlen ebenfalls kritisch. „Wer die Verkehrswende ernst meint, darf die Schiene nicht mit weniger Geld als im Vorjahr ins Rennen schicken.“ Für die Schiene sind 2027 insgesamt Kürzungen in Höhe von 1,1 Mrd. Euro veranschlagt.

Probleme vertagt: Bundeshaushalt 2027 bringt lediglich zwischen den einzelnen Finanzierungstöpfen Bewegung

Zwar steigen die Investitionsmittel im Bereich der Bundesfernstraßen im Haushaltsentwurf 2027 auf insgesamt 11,2 Milliarden Euro an, jedoch wird der ohnehin geringe Mittelaufwuchs durch steigende Energie-, Lohn- und Baukosten vollständig aufgezehrt werden. Nach Auffassung des Verbandes könnte die vollständige Verwendung der erwarteten Einnahmen aus der Lkw-Maut von rund 13,2 Milliarden Euro einen entscheidenden Beitrag zur Stabilisierung der Straßeninfrastruktur leisten. Voraussetzung wäre hierfür jedoch ein vollständig geschlossener Finanzierungskreislauf Straße. Ein aktuell kursierender Gesetzesentwurf sieht lediglich die Übertragung eines Teils der Lkw-Mauteinnahmen an die Autobahn GmbH vor. Rund 50 % der Mauteinnahmen kämen damit weiterhin der Schiene zugute, die ebenfalls einen enormen Bedarf hat. Die ebenfalls unterfinanzierten Bundesstraßen blieben dabei außen vor.

Dabei erinnert die BVMB an den Koalitionsvertrag: Dort haben die Koalitionspartner vereinbart, Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsträger einzuführen, bei denen die Einnahmen dem jeweiligen Verkehrsträger zugutekommen und eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung gewährleistet wird. „13 Milliarden Euro Maut-Einnahmen auf der einen Seite, fehlende Investitionsmittel auf der anderen – diese Rechnung versteht außerhalb Berlins niemand“, so Faupel konsterniert. „Nach unserer Auffassung muss der Finanzierungskreislauf Straße endlich wieder vollständig geschlossen werden.“

Kreditfähigkeit der Autobahn ersetzt keine auskömmliche Finanzierung

Die Einnahmen aus der Lkw Maut würden die Autobahn GmbH dazu befähigen, Kredite aufzunehmen, was wir begrüßen. Allerdings könnten nach der aktuellen Planung dadurch höchstens bestehende Finanzierungslücken verringert werden. Fraglich bleibt daher aus Sicht des Verbandes insbesondere, wie die Autobahn die aufgenommenen Kredite zukünftig bedienen soll. Wird hier tatsächlich ein neuer Finanzierungsspielraum geschaffen oder lediglich eine neue Verschuldungsmöglichkeit ohne ausreichende Rückzahlungsbasis entstehen?

Ausschreibungsstopps dürfen kein Instrument der Haushaltssteuerung werden

Besonders kritisch bewertet die BVMB die fehlende Planungssicherheit für Auftraggeber und Bauwirtschaft. Wer alle baureifen Projekte zügig umsetzen will – so wie es der Bundeskanzler angekündigt hatte – muss ihre Finanzierung sichern. Beispiele wie der Weiterbau der A 44 bei Sontra mit den Tunneln Bubenrad und Dachsloch, bei der die Finanzierung nicht gesichert ist, zeigt: Es braucht jetzt schnell Klarheit und verbindliche Entscheidungen.

Die BVMB fordert daher die öffentlichen Auftraggeber auf, baureife bzw. in den nächsten Monaten baureife erlangende Projekte – deren Finanzierung aktuell nicht gesichert ist – aufzuzeigen. Bundestag und Bundesrat müssen auf dieser Grundlage im weiteren parlamentarischen Verfahren nachsteuern.

Seite 2

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