

Pressemitteilung

24. August 2026

„Alles, was baureif ist, wird gebaut“?

BVMB fordert die Bundesregierung auf, ihr Versprechen einzulösen

Der politische Wille schien klar: 169 Milliarden Euro wollte die Große Koalition in dieser Legislaturperiode in Straße, Schiene und Wasserstraße investieren. Der jahrelange Sanierungsstau bei der Verkehrsinfrastruktur sollte damit endlich aufgelöst werden. Die Botschaft von Kanzler Merz war eindeutig: „Alles, was baureif ist, wird gebaut.“ Umso größer ist nicht nur für die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) die Ernüchterung. Trotz Sondervermögen, Infrastruktur-Zukunftsgesetz und Rekordinvestitionen fehlen weiterhin die nötigen Mittel, um dringend notwendige Projekte umzusetzen. „Brücken verfallen, Straßen werden gesperrt, und der Sanierungsstau wird nicht kleiner, sondern noch dramatischer“, fasst der stellvertretende Präsident der BVMB, Jürgen Faupel, die Lage zusammen. „Kaum jemand versteht noch, warum trotz Milliarden aus dem Sondervermögen das Geld für dringend notwendige Infrastrukturprojekte fehlt“, kritisiert er. Fehler bei der Finanzplanung drohen jetzt zum Nadelöhr der angekündigten Infrastruktur-Offensive zu werden.

Projekte sind da, Geld aber nicht

„Der Bundeskanzler hat angekündigt, dass alles gebaut werde, was baureif ist – dieses Versprechen wird die Bundesregierung nicht halten können“, verweist Hauptgeschäftsführer Michael Gilka auf eine Finanzierungslücke bei den Bundesfernstraßen von rund 12 Milliarden Euro bis 2029. „Wir wirtschaften damit unsere Infrastruktur weiter runter bis zum großen Verkehrskollaps“, warnt er. Wie gravierend die Folgen sein können, zeigt die jüngste Vollsperrung der Bonner Nordbrücke. Bereits eine ADAC-Modellstudie aus dem Jahr 2025 bezifferte die möglichen wirtschaftlichen Folgen eines Ausfalls der Brücke auf mehr als 170 Millionen Euro jährlich. „Die Warnsignale waren bekannt, die Konsequenzen ebenso – gehört wurden sie nicht. Derartige Notsituationen dürfen nicht zur neuen Normalität werden!“, so Gilka weiter.

Droht ein erneuter Ausschreibungsstopp?

„Wenn jetzt nicht schnell haushälterisch oder finanziell nachgesteuert wird, kommt im Herbst kaum noch etwas auf den Markt. Ein erneuter Ausschreibungsstopp wäre politisch ein Desaster und würde nach 2025 auch das letzte Vertrauen in eine verlässliche Infrastrukturpolitik verspielen“, warnt Faupel. Bei wichtigen Bundesfernstraßenprojekten drohen aufgrund der ungeklärten Finanzierung Verzögerungen – darunter die Tunnel Bubenrad und Dachsloch im Zuge der A 44 bei Sontra, der Riederwaldtunnel, Projekte der A 20 und A 14, der A 8-Albaufstieg sowie der zweite Teil der Rader Hochbrücke.

Die BVMB fordert die öffentlichen Auftraggeber daher auf, offenzulegen, welche baureifen bzw. in den kommenden Monaten baureif werdenden Projekte derzeit nicht finanziert sind. „Es kann nicht sein, dass bei wichtigen Infrastrukturprojekten Spatenstiche gefeiert werden, während die Finanzierung nicht gesichert ist“, kritisiert Faupel. „Die Bundesregierung muss ihr Versprechen jetzt einlösen und die Finanzierung dieser Projekte im Rahmen der laufenden Haushaltsberatungen sicherstellen.“

Neuer Verkehrsminister in der Verantwortung

Der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger steht vor einer zentralen Aufgabe: Das von seinem Vorgänger angekündigte „Comeback der Infrastruktur“ muss jetzt mit einer verlässlichen Finanzierung unterlegt werden. Die von der Bundesregierung aktuell wiederholt ins Spiel gebrachte Mobilisierung privaten Kapitals (Öffentlich-Private-Partnerschaft) darf dabei nicht zum Ersatz für eine auskömmliche öffentliche Finanzierung werden. „Wenn der Bund sich notwendige Straßenbauprojekte aus dem Bundeshaushalt nicht leisten kann, ist ÖPP erst recht keine Lösung. Der Staat muss die Finanzierung seiner Fernstraßen dauerhaft selbst sicherstellen“, betont Faupel.

„Große Infrastrukturprojekte brauchen Wettbewerb. Die mittelständische Bauwirtschaft sichert Angebotsvielfalt, wirtschaftliche Preise und einen effizienten Einsatz von Steuergeldern. Vergangene ÖPP-Modelle dürfen deshalb nicht unreflektiert zur Blaupause künftiger Finanzierungsmodelle werden, sondern müssen daran gemessen werden, ob sie Wettbewerb und Marktzugang fördern“, ergänzt Gilka.

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