

Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Verbände- und Länderbeteiligung zum vorliegenden Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr (Bearbeitungsstand 23.09.2026) Stellung nehmen zu können und nehmen diese Möglichkeit gerne wahr. Die DUH merkt kritisch an, dass die Frist zur Einreichung einer Stellungnahme bis zum 25.09.2026 nicht ausreicht für eine fundierte Abwägung und nicht hinnehmbar ist mit Blick auf die Aarhus-Konvention für eine angemessene und rechtzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit bei Gesetzgebungsprozessen. Wir bedauern, dass die in der Konvention vereinbarten Regeln zur Stärkung der Demokratie vom Bundesministerium für Verkehr in diesem Fall nicht praktiziert werden. Aus unserer Sicht wirft ein derart verkürztes Verfahren, wie es vom BMV forciert wird, entsprechende Fragen nach der Vereinbarkeit mit Art. 8 der Aarhus-Konvention sowie dem Anlass für die kurze Beteiligungsfrist auf, der in den vorliegenden Unterlagen nicht transparent dargelegt wird. Dies vorweggeschickt, möchten wir zum vorliegenden Referentenentwurf folgende Punkte benennen:

Privatkapital führt zu vermeidbaren Mehrkosten

Das Vorhaben, eine überjährige und verlässliche Finanzierung für die Instandhaltung und Modernisierung der bundeseigenen Verkehrsinfrastruktur einzurichten, ist grundsätzlich zu begrüßen. Nicht nachvollziehbar ist jedoch, weshalb nun für die Straßeninfrastruktur des Bundes eine überjährige Finanzierung umgesetzt werden soll, während für die in einem maroden Zustand befindliche Schieneninfrastruktur eine überjährige Finanzierung seit Jahren überfällig ist. Der im Koalitionsvertrag angekündigte Schienenfonds wird vom Bundesministerium für Verkehr nicht erkennbar vorangetrieben und nun durch den vorliegenden Entwurf sogar noch erschwert. Kritisch sehen wir darüber hinaus die geplante eigenständige Kreditaufnahme der Autobahn GmbH am Kapitalmarkt. Dadurch entstehen kapitalmarktbedingte Mehrkosten im Vergleich zur Ausgabe von Bundesanleihen. Im Referentenentwurf wird festgestellt, dass die Autobahn GmbH weiterhin dem Staat zugeordnet wird und ihre Fremdkapitalaufnahme grundsätzlich den nach europäischen Fiskalregeln ermittelten staatlichen Schuldenstand und damit die Staatsschuldenquote Deutschlands erhöht. Einen Vorteil im Hinblick auf die Staatsschuldenquote bietet die Konstruktion gegenüber einer staatlichen Finanzierung somit nicht. Die Einrichtung staatlicher Fonds für die Verkehrsinfrastruktur wäre nach Ansicht der DUH der kostensparendere Weg, um das Ziel einer überjährigen Finanzierung zu erreichen.

Der Entwurf sieht vor, dass der Autobahn GmbH die Absicherung des Fremdkapitals obliegt. Garantien des Bundes sind dagegen ausgeschlossen, ebenso wie Beteiligungen Dritter und eine Belastung der Bundesautobahnen. Die einzige Möglichkeit der Autobahn GmbH, den Kreditgebern eine Rückzahlung in Aussicht zu stellen, besteht über ihr Nutzziehungsrecht für den Anteil der Infrastrukturkostenkomponente der LKW-Maut entsprechend dem Entwurf für § 5a InfrGG. Dabei handelt es sich um eine Einnahmequelle, die von der Entwicklung der Gesetzgebung abhängt und entsprechend Unsicherheiten unterliegt. Bis mindestens 2031 verringern sich voraussichtlich die Einnahmen aus der Infrastrukturkostenkomponente

aufgrund der Mautausnahme für emissionsfreie Nutzfahrzeuge entsprechend § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 BFStrMG bei einem gleichzeitig weiter steigenden Anteil batterieelektrischer LKW. Ein dazu passendes Abschmelzen der voraussichtlichen jährlichen Einnahmen zwischen 2028 und 2030 ist im Entwurf vermerkt. Gleichzeitig steht noch nicht fest, wie hoch der Mautsatz für emissionsfreie Fahrzeuge ab 2031 ausfallen wird. Die Kreditwürdigkeit der Autobahn GmbH hängt damit von einem Einnahmestrom ab, dessen Höhe durch politische und gesetzgeberische Entscheidungen des Bundes und der EU bestimmt wird.

Es ist daher davon auszugehen, dass der Zinssatz für Kredite der Autobahn GmbH höher sein würde als bei Bundesanleihen. Selbst geringe Unterschiede der Zinssätze führen zu einer massiven Differenz der Gesamtkosten. Gleichzeitig ist es gemäß § 7 Absatz 3 InfrGG Aufgabe der Autobahn GmbH, „die ihr zur Verfügung stehenden Mittel unter Beachtung des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung einzusetzen“. Die DUH zweifelt an, dass die Zinskosten im Falle einer Kreditaufnahme auf dem privaten Kapitalmarkt im Vergleich zu den Zinskosten eines Bundesdarlehens als sparsame Mittelverwendung angesehen werden können.

Wir merken dazu kritisch an, dass im vorliegenden Entwurf in keiner Weise dargelegt wird, auf welcher Grundlage privates Kapital als Teil des Drei-Säulen-Modells als vorteilhaft oder notwendig beurteilt wird. Aus Sicht der DUH ergeben sich daraus Nachteile, die nicht aufgewogen werden können. Wir regen daher dringend an, eine überjährige Finanzierung für die Instandhaltung der Bundesfernstraßen über einen Fonds anzulegen und durch Bundesanleihen zu finanzieren. Auch ein solcher Fonds würde die überjährige und verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßeninstandhaltung regeln, jedoch zu den bestmöglichen Finanzierungsbedingungen.

Finanzierung der Verkehrswende sichern, nicht rückabwickeln

Nach geltendem Recht wird das Mautaufkommen vollständig im Bundeshaushalt vereinnahmt. Das dem Bund zustehende Aufkommen ist zur Hälfte für die Bundesfernstraßen und im Übrigen für Maßnahmen im Bereich Mobilität zu verwenden, wobei dieser zweite Teil ganz überwiegend den Bundesschienenwegen zugutekommen soll. Damit enthält das geltende Recht eine ausdrückliche gesetzliche Absicherung der Schienenfinanzierung aus der LKW-Maut.

Der vorliegende Referentenentwurf sieht vor, die bisher vorgeschriebene hälftige Verausgabung des dem Bund zustehenden Mautaufkommens für Mobilität und überwiegend für die Bundesschieneninfrastruktur zu streichen (§ 11 BFStrMG). Damit würde ein zentraler Mechanismus zur Finanzierung der Verkehrswende rückabgewickelt werden. Es handelt sich um einen erheblichen Einschnitt in die zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Hinzu kommt, dass sich § 11 Absatz 3 Satz 3 BFStrMG auch in der aktuellen Fassung nur auf das Mautaufkommen bezieht, welches dem Bund zusteht. Auch ohne Änderung von § 11 Absatz 4 Satz 2 BFStrMG entsprechend dem vorliegenden Entwurf würden die Mittel, die bisher vorwiegend für die Schiene verausgabt werden sollen, massiv durch den restlichen Gesetzentwurf verringert werden, da sich dieser Satz nur auf das „dem Bund zustehende Mautaufkommen“ bezieht. Dieses Mautaufkommen wird jedoch angesichts der Einnahmen, die dann an die Autobahn GmbH fließen, erheblich schrumpfen, da die Einnahmen aus den übrigen Mautkomponenten aufgrund der Dekarbonisierung des Sektors voraussichtlich erheblich sinken werden. Das gefährdet auch die Schienenfinanzierung, für die diese Zweckbindung eine gewisse Finanzierungssicherheit in den jährlichen Haushaltsverhandlungen darstellt und zugleich eine wichtige Finanzierungsquelle für einen Schienenfonds wäre.

Das Nutzziehungsrecht der Autobahn GmbH darf nicht dazu führen, dass die für die Verkehrswende zweckgebundenen Einnahmen des Bundes reduziert werden, weder kurzzeitig noch dauerhaft. Die DUH fordert daher, die bisherige Absicherung der Schienenfinanzierung im BFStrMG beizubehalten und weiterhin anteilig aus der Gesamtsumme der Mauteinnahmen zu berechnen.

Hinzu kommt, dass auch Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bundesfernstraßen über die Kreditaufnahme finanziert werden sollen. Angesichts der Begründung des Vorhabens, in der es heißt, es sei weiterhin eine erhebliche finanzielle Herausforderung, dem zunehmenden Sanierungsbedarf der Fernstraßen nachzukommen, ist dies nicht nachvollziehbar. Wenn Milliarden für die Instandhaltung eines Fernstraßennetzes fehlen, während gleichzeitig im Bundeshaushalt 2027 über 3,4 Milliarden Euro in den Ausbau dieses Netzes fließen sollen, so ist jede finanzielle Herausforderung, den Sanierungsbedarf der Fernstraßen zu finanzieren, schlichtweg konstruiert und darf nicht zur Begründung eines solchen Gesetzes herangezogen werden. Die DUH fordert die sofortige Umschichtung der Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen hin zum Erhalt dieser und zur Finanzierung der Bundesschienenwege.

Der Neu- und Ausbau der Straße wirkt dem Ziel der Verkehrsverlagerung sowie dem Umwelt- und Klimaschutz entgegen. Die Begründung, dass das Regelungsvorhaben zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der UN beitrage, ist aus Sicht der DUH in diesem Kontext geradezu widersprüchlich, da finanzielle Mittel in Milliardenhöhe, die bisher für Schieneninvestitionen vorgesehen sind, zukünftig in Straßeninvestitionen umgeschichtet werden sollen.

Parlamentarische Kontrolle über die Investitionen in die Bundesfernstraßen sichern, nicht abbauen

Die geplante Neufassung von § 8 Absatz 1 InfrGG, nach der der Finanz- und Maßnahmenplan zukünftig nur noch der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr bedürfen soll und nicht mehr der Zustimmung der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Bundestages, folgt laut Begründung dem Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses vom 17. Dezember 2025, der sich wiederum einer Empfehlung des Bundesrechnungshofes anschließt. In dieser Empfehlung wird für die Streichung von § 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG angeführt, dass der darin geregelte Kontrollmechanismus redundant sei. Dies wird mit dem Mechanismus, der sich aus der Finanzierung der Autobahninvestitionen über den Bundeshaushalt ergibt und der damit einhergehenden parlamentarischen Kontrolle begründet. Angesichts des Vorhabens der Bundesregierung, die Autobahn GmbH mit Kreditfähigkeit und Nutzziehungsrecht auszustatten, ist diese Redundanz jedoch nicht gegeben. Infolgedessen kann diese Begründung für die vorgesehene Neufassung nicht tragen.

Das InfrGFinÄndG würde den zweiten benannten Kontrollmechanismus, der sich aus der Finanzierung der Autobahninvestitionen über den Bundeshaushalt ergibt, erheblich einschränken. Denn eine kreditfähige Autobahn GmbH könnte viele Investitionen unabhängig von Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt tätigen. Das bisherige Kontrollinstrument entsprechend § 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG ist daher nicht redundant. Die Neufassung reduziert die Kontrollmöglichkeiten des Bundestages über die Investitionen in die bundeseigenen Autobahnen erheblich und beschränkt die Kontrolle über den Finanzierungs- und Maßnahmenplan der Autobahn GmbH weitgehend auf das Bundesministerium für Verkehr. Damit verfehlt die Neufassung das Ziel der Empfehlung, die der Bundesrechnungshof ursprünglich abgegeben hat.

Die parlamentarische Kontrolle über Investitionen in Milliardenhöhe, die die zukünftige Verkehrsinfrastruktur des Landes gestalten, darf nicht geschwächt werden. Daher sollte der Zustimmungsvorbehalt der parlamentarischen Ausschüsse nicht abgeschafft werden. Stattdessen sollte der Zustimmungsvorbehalt mindestens für Vorhaben fortgelten, die über kreditfinanzierte Eigenmittel der Autobahn GmbH oder Zuflüsse aus der LKW-Maut finanziert werden. So würde Bürokratie entsprechend der Empfehlung des Bundesrechnungshofes abgebaut und gleichzeitig die Kontrollinstanz gesichert.

Stand: 25.09.2026



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 99 95 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

 www.duh.de  info@duh.de  www.duh.de/newsletter-abo

       [.../umwelthilfe](https://www.duh.de/umwelthilfe)

Als gemeinnütziger und politisch unabhängiger Verein machen wir uns bereits seit 50 Jahren für Natur-, Umwelt- und Verbraucherrechte stark. Von der Einführung des Dosenpfands über unsere historische Klimaklage bis zum Kampf gegen Greenwashing-Kampagnen:

Wir setzen Umweltschutz durch. Für uns alle.

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft, dem DZI Spenden-Siegel und dem Deutschen Spendenrat.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft



Deutscher
Spendenrat e.V.
Die gute Tat im Blick



Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit: www.duh.de/spenden

Spendenkonto: SozialBank | Deutsche Umwelthilfe | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX