

Stellungnahme

Referentenentwurf

**Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungs
änderungsgesetz (InfrGFinÄndG)**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der
Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bun-
desfernstraßen**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Stand: 24.09.2026

Vorbemerkung

Aus Sicht des BDI braucht es für alle Verkehrsträger und die Verkehrsinfrastruktur insgesamt eine passgenaue, verlässliche und bedarfsgerecht ausgestattete Finanzierungsarchitektur. Mehrjährige, rollierende Infrastrukturentwicklungspläne müssen mit verbindlichen, überjährigen Finanzierungszusagen verknüpft werden. Dies setzt voraus, dass ergänzende Haushaltsmittel nicht lediglich im Ermessen des Bundes stehen, sondern verbindlich und langfristig abgesichert sind. Die notwendige Stärkung eines Verkehrsträgers darf dabei nicht zulasten der Investitionen in andere Verkehrsträger gehen. Nur so entsteht eine verlässliche Perspektive für Investitionen und den notwendigen Kapazitätsaufbau aufseiten der Planungsbranche und Bauindustrie.

Neue Finanzierungsarchitektur für die Autobahn GmbH verlässlich ausgestalten

Vor diesem Hintergrund unterstützt der BDI das Ziel des Referentenentwurfs, die Autobahn GmbH finanziell eigenständiger aufzustellen und ihre Investitionsfähigkeit strukturell zu stärken. Die unmittelbare Zuweisung des auf die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung entfallenden Infrastrukturkostenanteils der Lkw-Maut und ein fünfjähriger Finanz- und Maßnahmenplan mitsamt ergänzender Kreditfähigkeit können dazu beitragen, Projekte verlässlicher zu gestalten und effizienter umzusetzen. Entscheidend ist, dass die neue Finanzierungsarchitektur tatsächlich zusätzliche Investitionssicherheit schafft und nicht lediglich bestehende Zahlungsströme verändert. Die vorgesehene Evaluierung bis Ende 2050 greift angesichts der Tragweite der neuen Finanzierungsarchitektur dabei zu kurz. Daher sollte bereits wenige Jahre nach Inkrafttreten eine Zwischenevaluierung erfolgen.

Haushaltsfinanzierung bedarfsgerecht absichern

Eine tragfähige Finanzierungsarchitektur für die Verkehrsinfrastruktur muss nutzerfinanzierte Einnahmen und ergänzende Haushaltsmittel in einem verbindlichen und zugriffsfesten überjährigen Rahmen zusammenführen. Die öffentliche Hand bleibt in der Verantwortung, eine auskömmliche und bedarfsgerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sicherzustellen. Kritisch ist daher, dass der vorliegende Entwurf keine gesetzlich abgesicherte Mindesthöhe und keine bedarfsgerechte Fortschreibung der Bundesmittel vorsieht. Gegenüber der vorherigen Entwurfsfassung wurde die Verbindlichkeit der Haushaltsfinanzierung sogar weiter abgeschwächt. Während bislang vorgesehen war, dass der Bund der Autobahn GmbH Haushaltsmittel zur Verfügung stellt und die nähere Ausgestaltung in einer mehrjährigen Vereinbarung geregelt wird, sieht der aktuelle Entwurf nur noch vor, dass der Bund nach § 7 Absatz 1a InfrGG-E

ergänzende Haushaltsmittel zur Verfügung stellen „kann“. Weder Höhe noch Fortschreibung noch ein Verfahren zur überjährigen Bereitstellung sind gesetzlich bestimmt. Damit fehlt nunmehr auch ein verbindlicher Mechanismus, der die Haushaltsmittel überjährig planbar macht und mit dem fünfjährigen Finanz- und Maßnahmenplan verzahnt. Die neue Finanzierungsarchitektur droht deshalb, die Abhängigkeit der Autobahn GmbH von der jährlichen Haushaltsaufstellung lediglich um Mautmittel und Fremdkapital zu ergänzen, ohne die erforderliche langfristige Investitionssicherheit herzustellen. Dass es zunächst um eine Umschichtung von Zahlungsströmen geht, zeigt der Entwurf selbst: Die Ausgaben für die Autobahn GmbH im Einzelplan 12 werden in exakt der Höhe der ihr künftig direkt zufließenden Lkw-Mauteinnahmen reduziert, 2028 um 4,585 Mrd. EUR. Zugleich sollen die nicht-investiven Kosten der Gesellschaft künftig vollständig nicht mehr im Einzelplan 12 veranschlagt werden. Damit fehlt weiterhin eine hinreichend belastbare Finanzierungsperspektive. Aus Sicht des BDI braucht es einen verbindlichen, über- und mehrjährig angelegten Entwicklungs- und Finanzierungsrahmen, der sich am tatsächlichen Erhaltungs-, Modernisierungs- und Investitionsbedarf orientiert, jährlich rollierend fortgeschrieben wird und dabei Kostenentwicklungen regelmäßig sowie angemessen berücksichtigt. Dabei darf die Stärkung der Finanzierungsbasis der Autobahn GmbH nicht zulasten der notwendigen Investitionen in andere Verkehrsträger gehen. Angesichts des erheblichen Investitions- und Nachholbedarfs bei Straße, Schiene und Wasserstraße dürfen diese nicht finanziell gegeneinander ausgespielt werden. Erforderlich sind vielmehr passgenaue, bedarfsgerecht ausgestattete und langfristig verlässliche Finanzierungslösungen für alle Verkehrsträger.

Kreditfähigkeit klar begrenzen und auf Investitionen ausrichten

Eine begrenzte Kreditfähigkeit kann dabei helfen, Investitionen zeitlich vorzuziehen und vorübergehende Finanzierungsspitzen auszugleichen, schafft jedoch keinen dauerhaften und nachhaltigen Mittelaufwuchs. Zins und Tilgung binden künftige Einnahmen und dürfen nicht dazu führen, dass reguläre Haushaltsmittel zurückgeführt oder laufende Ausgaben dauerhaft fremdfinanziert werden. Gerade weil der aktuelle Entwurf die Bereitstellung ergänzender Haushaltsmittel unter einen Kann-Vorbehalt stellt, muss sichergestellt werden, dass Fremdkapital nicht an die Stelle einer bedarfsgerechten Haushaltsfinanzierung tritt. Auch deshalb sollte der Entwurf einen transparenten und tragfähigen Kreditrahmen mitsamt einem verbindlichen Tilgungskonzept vorsehen. Die grundsätzliche Zweckbindung der durch die Kreditaufnahme beschafften Fremdkapitalmittel für investive Maßnahmen einschließlich der zugehörigen Planung muss

Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz (InfrGFinÄndG)

konsequent gewahrt werden. Der Finanz- und Maßnahmenplan sollte zudem transparent ausweisen, welche Investitionen durch Kredite zusätzlich ermöglicht oder zeitlich vorgezogen werden können.

Parlamentarische Kontrolle und Transparenz gewährleisten

Mehr finanzielle Eigenständigkeit muss auch mit mehr Transparenz und wirksamer parlamentarischer Kontrolle einhergehen. Der Bundestag sollte den Gesamtfinanzierungs- und Kreditrahmen sowie wesentliche Änderungen angemessen kontrollieren können und nicht lediglich über den neuen Finanz- und Maßnahmenplan unterrichtet werden. Dafür ist eine regelmäßige und transparente Berichterstattung über Mittelherkunft und Mittelverwendung (u.a. Investitionsausgaben sowie Zins- und Tilgungsverpflichtungen) vonnöten. Der Finanz- und Maßnahmenplan sollte darüber hinaus auch veröffentlicht und um eine rollierende Vorschau der geplanten Vergaben ergänzt werden. Denn nur auf Grundlage einer verlässlichen Projektpipeline können Unternehmen Personal, Geräte und Vorleistungen langfristig disponieren.

Vertragsübergang nach § 10 InfrGG-E

Der mit dem Vertragsübergang verbundene Erfüllungsaufwand der Auftragnehmer sollte ermittelt und ausgewiesen werden. Außerdem sollten umsatzsteuerliche Übergangsfragen (Stichtagsabgrenzung, Rechnungsadressat, Teilleistungen) rechtzeitig vor dem 1. Januar 2028 verbindlich geklärt sowie im Gesetz selbst klargestellt werden, dass bestehende Rechte, Sicherheiten und Zahlungsansprüche der Vertragspartner unberührt bleiben.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 38 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund acht Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu

Lobbyregisternummer: R000534

Ansprechpartner

Raffael Kalvelage
Senior Referent Energie, Mobilität und Umwelt
T: +49 30 20281528
r.kalvelage@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 2370