Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV) e. V.

17. November 2026

Stellungnahme

GFE, EPI, KB

zur Anhörung „Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft" – Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Drucksache 21/8868)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten erkennt die Zielsetzung des oben genannten Gesetzesentwurfes zur Umsetzung eines im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Auftrags an.

Mit dem Gesetzesentwurf werden der Autobahn GmbH durch begrenzte Kreditfähigkeit und eigene Einnahmen aus der Lkw-Maut zusätzliche Finanzierungsoptionen eröffnet. Diese überjährige, verlässliche Finanzierung für die Verkehrsinfrastruktur ist grundsätzlich nachvollziehbar und vor dem Hintergrund des aktuellen Zustandes von Teilen der Infrastruktur zwingend. Sie muss jedoch für *alle* Verkehrsträger gewährleistet werden. Auch dies ist im Koalitionsvertrag hinterlegt. Dieser enthält neben Finanzierungszusagen für die Autobahn GmbH einen ebenso eindeutigen Auftrag für die Schiene. Dort heißt es: „Der Infraplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage (‚Eisenbahninfrastrukturfonds') versehen." Auch diese Zusage muss durch den Bund mit gleicher Verbindlichkeit umgesetzt werden, um eine bedarfsgerechte, überjährige und mehrjährig abgesicherte Finanzierung der Schieneninfrastruktur sicherzustellen.

Zudem muss aus Sicht der Branche die im Gesetzesentwurf vorgesehene **Schwächung der gesetzlichen Zweckbindung von Mautmitteln zugunsten der Schiene kritisch** bewertet werden, zumal hiermit eine erst vor rund drei Jahren bewusst eingeführte Änderung des Finanzierungskreislaufes für die Verkehrsinfrastruktur wieder rückgängig gemacht wird. Gemeint sind hier die Änderungen mautrechtlicher Vorschriften von 2023, mit denen bewusst der bis dahin geschlossene Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße" durchbrochen wurde. Der nun vorliegende Gesetzentwurf weicht genau diese Neuregelung wieder auf (siehe auch unten).

Ferner besteht aus unserer Sicht für den Bund die Pflicht, dass der verkehrsträgerübergreifende **Konsens des Infrastrukturdialogs** berücksichtigt werden muss: Erhalt und Ersatz haben Vorrang vor Aus- und Neubau; das Ziel der Steigerung der Energieeffizienz soll gestärkt werden. Eine bedarfsgerechte Mittelverwendung muss diese Grundsätze und die gesetzlichen Klimaschutzziele berücksichtigen. Hier gilt: Investitionen in Schiene und Wasserstraße ermöglichen energieeffiziente Verkehre und entlasten zugleich die Straßeninfrastruktur.

Dieser Anspruch wird im derzeitig geltenden § 11 Absatz 3 BFStrMG abgebildet. Demnach ist die Hälfte des dem Bund zustehenden Mautaufkommens für die Bundesfernstraßen und der übrige Anteil für Mobilitätsmaßnahmen, dabei ganz überwiegend für die Bundesschienenwege bestimmt. Diese besondere **Finanzierungsabsicherung der Schiene entfällt im vorliegenden Gesetzentwurf**. Die allgemeine Zweckbindung für Mobilität lässt Schieneninvestitionen zwar weiterhin zu, sichert deren Finanzierung jedoch deutlich weniger ab.

Zwar wird dieser verkehrsträgerübergreifende Ansatz in der Begründung zu § 11 Absatz 4 des Entwurfs aufgegriffen. Hier werden die Bundesschienenwege und -wasserstraßen und das Ziel einer „bedarfsgerechten und passgenauen Verwendung der Haushaltsmittel für Investitionen aller Verkehrsträger" ausdrücklich genannt. Zudem verweist sie auf Artikel 9 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie 1999/62/EG und die Optimierung des gesamten

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung" registriert. Die Registernummer lautet: R001242. Darüber hinaus ist der VDV im Transparenzregister bei der Europäischen Union (EU) registriert. Die Nummer lautet 50254292140-86.

Verkehrssektors. Im Gesetzeswortlaut kommen dieser Anspruch und die genannten Ziele jedoch nicht ausreichend zum Ausdruck – Erläuterungen in der Begründung ersetzen keine klare gesetzliche Zweckbindung.

Der VDV schlägt deshalb vor, **§ 11 Absatz 4 Satz 2 BFStrMG in Artikel 3 Nummer 4** des Entwurfs wie folgt zu ändern:

Das dem Bund nach Absatz 3 Satz 1 und 3 zustehende Mautaufkommen ist zweckgebunden **und bedarfsgerecht** für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen**, für die Bundesschienenwege und für die Bundeswasserstraßen** ~~und~~ **sowie** für **weitere** Maßnahmen im Bereich Mobilität~~, einschließlich Maßnahmen aus dem Bereich Schiene,~~ zu verwenden.

(Änderungen gegenüber dem Gesetzesentwurf: Ergänzungen fett und unterstrichen; Streichung durchgestrichen.)

Die Ergänzung überführt den Anspruch der Gesetzesbegründung in den Normtext und schafft einen ausdrücklichen gesetzlichen Bezug zu *allen drei* Verkehrsträgern.