

Stellungnahme zum Entwurf für ein InfrGFinÄndG

Stellungnahme zum Entwurf für ein Infrastrukturfinanzierungsgesellschaftsänderungsgesetz

Der VDA bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Grundsätzlich begrüßt der VDA eine Neustrukturierung bei der Finanzierung der Bundesfernstraßen. Der jetzt vorliegende Entwurf für ein Infrastrukturfinanzierungsgesellschaftsänderungsgesetz (InfrGFinÄndG) wird den dabei bestehenden Reformnotwendigkeiten allerdings nur bedingt gerecht. Dies soll im Folgenden an einigen Punkten deutlich gemacht werden.

Zuweisung von Mauteinnahmen an die Autobahn GmbH

Es wird ausdrücklich begrüßt, dass die Autobahn GmbH künftig Mautgläubiger für die Einnahmen aus dem Mautteilsatz für Infrastrukturkosten ist, sofern die Baulast hierfür beim Bund liegt. Damit wird die Finanzierung der Bundesfernstraßen von jährlichen Haushaltsentscheidungen unabhängiger, was eine überjährige Planung erleichtert. Es ist allerdings klar, dass diese Mautmittel allein für eine bedarfsgerechte Finanzierung der Bundesfernstraßen nicht ausreichen.

Zuweisung von Mitteln aus dem Bundeshaushalt

Die Autobahn GmbH wird auch künftig Mittel aus dem Bundeshaushalt benötigen. Das InfrGFinÄndG sieht zu Recht weiterhin die Möglichkeit vor, entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen. Im Sinne einer erhöhten überjährigen Transparenz und Planbarkeit wäre dabei aber die gesetzliche Festlegung eines Mindestbetrags einschließlich einer bedarfsgerechten Fortschreibung sinnvoll gewesen. In jedem Fall sollte – analog zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schiene – zwischen Bund und Autobahn GmbH eine mehrjährige Vereinbarung bzgl. der bereitzustellenden Haushaltsmittel geschlossen werden. Eine solche Vereinbarung sollte im Gesetz explizit verankert werden.

Schließung des Finanzierungskreislaufs Straße

Mit der direkten Zuweisung der Einnahmen aus dem Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten wird noch nicht einmal die Hälfte des gesamten Mautaufkommens für die Bundesfernstraßen zweckgebunden. Der überwiegende Teil der Mauteinnahmen wird somit auch künftig dem Verkehrshaushalt zugeführt. Damit bleibt der Finanzierungskreislauf Straße weiterhin unvollständig. Insbesondere wäre es angesichts der enormen Herausforderungen bei der Transformation des Straßengüterverkehrs hin zur Klimaneutralität erforderlich, mindestens Teile des Aufkommens aus der CO₂-Maut für die Begleitung des Transformationsprozesses (z. B. den Aufbau einer Lade- und Wasserstoffinfrastruktur für Lkw) zweckzubinden.

Kreditfähigkeit mit Augenmaß

Eine begrenzte Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH ist sinnvoll, um dringende Investitionen vorzuziehen, Vergaben zu verstetigen, Finanzierungsspitzen auszugleichen oder eine Periode vorläufiger Haushaltsführung beim Bund zu überbrücken. Kredite sind jedoch kein dauerhafter Mittelaufwuchs. Zins und Tilgung binden künftige Mauteinnahmen und schränken den späteren Handlungsspielraum ein. Fremdkapital darf deshalb nur ergänzend eingesetzt werden, wenn die Wirtschaftlichkeit entsprechend nachgewiesen wurde. Problematisch in dem Gesetzesentwurf sind die fehlende Kreditobergrenze und die weite Ausnahme für Kontokorrentkredite. Ohne klare Leitplanken könnte ein wachsender Teil der

Mauteinnahmen für Schuldendienst oder laufenden Ausgaben eingesetzt werden. Die Kreditaufnahme durch die Autobahn GmbH kann auch nicht eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Mitteln aus dem Bundeshaushalt ersetzen.

Parlamentarische Kontrolle gewährleisten

Der Deutsche Bundestag sollte durch eine transparente Berichterstattung über Schuldenstand, Zins- und Tilgungslasten, gebundene Mauteinnahmen, Projektfortschritte und Netzzustand in die Lage versetzt werden, Mittelherkunft und Mittelverwendung angemessen kontrollieren zu können.

23.09.26

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 730.000 Menschen (2025) sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie