



**Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.**

Bundesgeschäftsstelle
Jens Hilgenberg
Leiter Verkehrspolitik
Kaiserin-Augusta-Allee 5
10553 Berlin
Tel. +49 30 27586-467
jens.hilgenberg@bund.net

An die
Abgeordneten der Regierungsfractionen
des Verkehrs- und des
Haushaltsausschusses
Deutscher Bundestag
Berlin

Entwurf Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz (InfrGFinÄndG)

Sehr geehrte/r Herr/Frau Abgeordnete/r,

mit Blick auf das InfrGFinÄndG treten wir mit zentralen infrastruktur- und haushaltspolitischen Anliegen an Sie heran. In diesem Zusammenhang liegt unser Interesse darin, die Funktionsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes zu sichern sowie finanzielle Risiken für künftige Generationen und Naturzerstörung durch eine nicht ausreichende Prioritätensetzung zu vermeiden. Der vorliegende Gesetzentwurf bedarf hierzu in entscheidenden Punkten einer parlamentarischen Nachbesserung.

Ein zentraler Aspekt unserer Bedenken betrifft die geplante Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH. Während eine Erhöhung des finanziellen Spielraums grundsätzlich nachvollziehbar erscheint, birgt der aktuelle Entwurf erhebliche fiskalische Risiken, da er keinerlei gesetzliche Obergrenze für die Kreditaufnahme vorsieht. Dies hebt aus unserer Sicht das Prinzip der haushaltspolitischen Gesamtverantwortung aus. Um zu verhindern, dass die künftige Last aus Zins und Tilgung erhebliche Teile der Lkw-Maut dauerhaft auffrisst, fordern wir die Einführung strikter gesetzlicher Leitplanken. Konkret plädieren wir für eine jährliche Kreditbegrenzung auf maximal eine Milliarde Euro, was rund 25 Prozent der Mauteinnahmen entspricht, die der Autobahn GmbH zugeleitet werden sollen. Flankierend muss eine absolute, gesamthafte Kreditobergrenze von zehn Milliarden Euro im Gesetz verankert werden.

Darüber hinaus zeigt der aktuelle Zustand unserer Verkehrswege, dass die Prioritätensetzung bei den Investitionen grundlegend neu geordnet werden muss. Die marode Brückeninfrastruktur stellt das Nadelöhr der deutschen Wirtschaft dar. Die bisherigen Ankündigungen aus dem Bundesverkehrsministerium greifen jedoch nachweislich zu kurz, da sich das Ministerium bei der Zielgröße von jährlich 400 modernisierten Brücken

Spendenkonto
GLS Gemeinschaftsbank eG
IBAN DE43 4306 0967 8016 0847 00
BIC GENODEM1GLS

Geschäftskonto
Sozialbank
IBAN DE51 3702 0500 0008 2802 01
BIC BFS WDE33 XXX

Vereinsregister
Berlin VR 21148 B
Steuernummer
27/026/35703
USt-ID-Nr.
DE 216308839

Der BUND ist ein anerkannter Verbraucher-schutzverband sowie eine anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigung i.S.d. UmwRG. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerab-zugsfähig, Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind erbschaftssteuerbefreit.

lediglich auf das sogenannte Brückenmodernisierungsnetz stützt. Dieses Netz erfasst jedoch nur rund die Hälfte des deutschen Autobahnnetzes und spart die andere Hälfte schlichtweg aus. Diese Betrachtung blendet die Realität schlichtweg aus, denn es müssen nicht nur 4.000, sondern gut 8.000 Autobahnbrücken beziehungsweise Brücken-Teilbauwerke dringend saniert oder neu gebaut werden. Dass die bisherige parallele Planung von Erhalt und Neubau scheitert, belegen die letzte Woche vom Spiegel veröffentlichten Zahlen eindeutig. Nur 170 von angekündigten 400 Brücken werden 2026 saniert oder neu gebaut sein.

Wir fordern daher die gesetzliche Etablierung einer verbindlichen Investitionskaskade. Das Ministerium muss die Autobahn GmbH prioritär dazu verpflichten, alle 8.000 Brücken zu sanieren und das Bestandsnetz konsequent auf den neuesten Stand zu bringen. Dazu gehört auch Lärmschutz, Bau von Grünbrücken zur Wiedervernetzung und der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für E-Lkw. Erst wenn dieser Substanzerhalt vollständig gesichert ist, darf in einem zweiten Schritt die Beseitigung bestehender Engpässe im Netz (VB-E) unter Einhaltung aller Naturschutz- und Nachhaltigkeitszielen erfolgen. Die Planung und der Bau neuer Strecken – inklusive sogenannter Lückenschlüsse – müssen, wenn überhaupt mit Klima-, Biodiversitäts- und Flächenversiegelungszielen vereinbar, konsequent ans Ende dieser Kaskade gestellt werden.

Neben den rein finanziellen und planerischen Aspekten sehen wir im aktuellen Gesetzentwurf zudem eine besorgniserregende Beschneidung der parlamentarischen Kontrolle. Würde das Gesetz in der vorliegenden Form umgesetzt, bekäme die Autobahn GmbH zukünftig einseitig mehr Entscheidungsbefugnisse, während die Kontrollrechte des Bundestags geschwächt würden. Die politische Abwägung der einzelnen Abgeordneten wird faktisch abgeschafft. Investitionsvorhaben im Rahmen des neu aufzustellenden Finanzierungs- und Maßnahmenplans müssten dann lediglich zwischen Autobahn GmbH und Bundesverkehrsministerium abgestimmt werden, wohingegen dem Parlament diese weitreichenden Entscheidungen zukünftig nur noch zur reinen Kenntnisnahme zugeleitet würden. Die geplante Aufhebung des bestehenden Zustimmungsvorbehalts der für Haushalt und Verkehr zuständigen Bundestagsausschüsse hebt die verfassungsmäßige Steuerungsfunktion des Bundestags aus. Statt das Budgetrecht und die damit verbundene Kontrolle abzubauen, fordern wir eine Stärkung der demokratischen Mitsprache. Daher muss der bestehende Zustimmungsvorbehalt zwingend erhalten bleiben und im Sinne einer ganzheitlichen und zukunftsfähigen Infrastrukturpolitik um die Einbeziehung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit erweitert werden.

Zuletzt betrachten wir die von Minister Bilger angekündigte, stärkere Nutzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften, in Form des sogenannten Verfügbarkeitsmodells, mit großer Skepsis. Auch wenn dieses Modell vordergründig die Attraktivität besitzt, einmalige hohe Investitionsausgaben im Kernhaushalt zu vermeiden, stellt auch dies bei genauerer Betrachtung eine verdeckte Verschuldung an der Schuldenbremse vorbei dar. Die langfristigen, jährlichen Zahlungsverpflichtungen der öffentlichen Hand an private Partner, binden über Jahrzehnte hinweg erhebliche Haushaltsmittel. Die kommenden Generationen zahlen somit die Renditen von privaten Investoren und werden so in Ihrer Handlungs- und Gestaltungsfreiheit beraubt. Angesichts von erwarteten Netto-Renditen der privaten

Investoren im Bereich von sechs bis zehn Prozent kommt dieses Verfahren den Steuerzahler am Ende deutlich teurer als die konventionelle Beschaffung. Im Sinne einer generationengerechten Finanzpolitik und der Vermeidung von Schattenhaushalten bitten wir Sie dringend, diesen teuren Finanzierungsmechanismen im parlamentarischen Verfahren entgegenzuwirken.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung für eine nachhaltige, transparente und substanzorientierte Infrastrukturpolitik und stehen Ihnen für einen vertiefenden Austausch jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jens Hilgenberg
Leiter Verkehrspolitik