



Bundesministerium für Verkehr, 11030 Berlin

An die Mitglieder
der Fraktionen von CDU/CSU und SPD
im Deutschen Bundestag

Steffen Bilger MdB
Bundesminister

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-0

poststelle@bmv.bund.de

www.bmv.de

Betreff: Reform der Finanzierungsstruktur der Autobahn

Datum: Berlin, 07.10.2026

Seite 1 von 3

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Bundesregierung hat heute den von meinem Haus vorgelegten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz) beschlossen.

In Übereinstimmung mit dem Koalitionsvertrag ist es unser Ziel, ein dauerhaftes Modell der Nutzerfinanzierung zu etablieren, das die Aufgaben der Verkehrspolitik adressiert und zugleich staatschuldenneutral finanzielle Spielräume eröffnet. Die Autobahn GmbH des Bundes soll dabei eine Einnahmenkompetenz an der Lkw-Maut erhalten, um kreditfähig zu werden. Somit wäre eine dauerhaft stabile Finanzierung unter Gewährleistung parlamentarischer Kontrolle gewährleistet.

Bislang fließen die Einnahmen aus der Lkw-Maut in den allgemeinen Bundeshaushalt. Dadurch fehlt eine direkte Zweckbindung für die Bundesfernstraßen und die Anreizwirkung der Nutzerfinanzierung bleibt ungenutzt. Um die Vorgaben des Koalitionsvertrages umzusetzen, hat das Bundesministerium für Verkehr deshalb ein Modell für eine neue Finanzarchitektur der Autobahn GmbH entwickelt.





Das Modell umfasst im Kern vier Anpassungen:

1. Wir erweitern den gesetzlichen Aufgabenbereich der Autobahn GmbH.

Künftig soll der Autobahn GmbH die Aufgabe übertragen werden, die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Gebrauch bereitzustellen.

2. Wir räumen der Autobahn GmbH ein öffentlich-rechtliches Nutzniehungsrecht ein.

Dieses soll ihr an mautpflichtigen Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung zunächst für 30 Jahren eingeräumt werden. Das Nutzniehungsrecht dient dazu, der Autobahn GmbH die unmittelbare Vereinnahmung des ihr zustehenden Anteils am Lkw-Mautaufkommen zu ermöglichen. Damit erhält sie eine eigene Einnahmenkompetenz als sachliche Grundlage dafür, Kredite am Markt aufzunehmen und Anleihen zu begeben. Mit diesem Recht wird weder sachenrechtliches noch wirtschaftliches Eigentum an der Infrastruktur übertragen. Das Nutzniehungsrecht kann von der Autobahn GmbH weder übertragen noch belastet oder veräußert werden.

3. Wir ordnen die Finanzierungsstruktur neu.

Die Finanzierung der Autobahn GmbH soll künftig auf drei Säulen beruhen: anteilige eigene Mauteinnahmen, anteilige und zweckgebundene Mittel aus dem Bundeshaushalt sowie ergänzend privates Kapital.

Die Autobahn GmbH soll hierzu Gläubigerin des Infrastrukturkostenanteils der Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen und den Bundesstraßen in Bundesverwaltung werden. Dieser Anteil umfasst aktuell rund 4,5 Milliarden Euro der gesamten Lkw-Maut von gut 13 Milliarden Euro. Dieses Mautaufkommen soll künftig direkt an sie ausgekehrt werden. Die Erhebung und Festsetzung der Mautgebühr verbleiben weiterhin beim Bund.

4. Wir ermöglichen die Aufnahme von Fremdkapital.

Es wird die Möglichkeit geschaffen, Investitionen in die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung ergänzend durch





Seite 3 von 3

privates Kapital zu finanzieren. Dafür soll das bestehende Verbot der Kreditaufnahme aufgehoben werden. Den Schuldendienst soll die Autobahn GmbH aus den Einnahmen aus der Lkw-Maut leisten. Der Schuldendienst wird dabei weder mittelbar noch unmittelbar vom Bund übernommen.

Mit der Möglichkeit zur Fremdkapitalaufnahme wird zugleich die Skalierung von ÖPP-Vorhaben im Verfügbarkeitsmodell erleichtert. Dies ermöglicht den mittelbaren Einsatz privaten Kapitals als Booster für Infrastrukturinvestitionen in Deutschland.

Die verfassungsrechtlichen Vorgaben wurden bei der Ausgestaltung des Modells eingehalten; das Eigentum des Bundes an den Bundesfernstraßen bleibt unangetastet. Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht ist ausschließlich auf die Vereinnahmung der Lkw-Maut an den betreffenden Bundesfernstraßen gerichtet und zunächst auf 30 Jahre befristet.

Die Einräumung des Nutzziehungsrechts stellt keine materielle Privatisierung dar. Auch eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Autobahn GmbH bleibt ausgeschlossen. Die Aufnahme von Fremdkapital ist deshalb auf Kredite und Anleihen beschränkt.

Durch die neue Finanzarchitektur für unsere Bundesfernstraßen ermöglichen wir somit zusätzliche Investitionen sowohl in den Erhalt der Bundesfernstraßen als auch in die Umsetzung des Bedarfsplans und entwickeln den Finanzierungskreislauf Straße auch strukturell weiter. Wir sorgen dafür, dass Zahlungen der Nutzer künftig unmittelbarer für einen guten Zustand der Bundesfernstraßen genutzt werden und alle Erhaltungs-, Aus- und Neubauvorhaben, die in dieser Legislaturperiode umsetzbar sind, gebaut werden. Auch in Bezug auf die Finanzierung aus dem Verkehrshaushalt wollen wir damit sicherstellen, dass das Ziel „alles, was baureif ist, wird gebaut“ uneingeschränkt realisiert werden kann.

Für Ihre Unterstützung bei der Umsetzung dieses zentralen Reformvorhabens des Koalitionsvertrages danke ich Ihnen bereits heute.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Bilger MdB

