



**Verband
Beratender
Ingenieure**

Berlin, 25. September 2026

Budapester Straße 31
10787 Berlin
Lobbyregisternummer R000122
www.vbi.de

Stellungnahme

zum Referentenentwurf des

„Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für
Autobahnen und andere Bundesfernstraßen
(Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz –
InfrGFinÄndG)“.

Stand: 25.09.2026

Der Verband Beratender Ingenieure (VBI) ist die Vertretung der unabhängig beratenden und planenden Ingenieurunternehmen in Deutschland. Im VBI sind rund 1.300 Unternehmen mit mehr als 53.000 hochqualifizierten Mitarbeitenden organisiert – von freiberuflich Tätigen über mittelständische Fachplanungsbüros bis hin zu international tätigen Consultingunternehmen.

Die VBI-Mitgliedsunternehmen sind ausschließlich dem Projekterfolg und den Interessen ihrer Auftraggeber verpflichtet. Entsprechend stellt der VBI hohe Anforderungen an die fachliche Qualifikation, die Unabhängigkeit sowie die Integrität seiner Mitglieder.

Der VBI richtet sein Handeln an der 2021 verabschiedeten Compliance-Richtlinie aus. Der Verband ist zudem im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen (Registereintrag: R000122) und gewährleistet damit Transparenz in seiner Interessenvertretung gegenüber Parlament und Bundesregierung.

Vorbemerkung

Straße, Schiene und Wasserstraße benötigen gleichermaßen eine auskömmliche und verlässliche Finanzierung. Nur so können notwendige Sanierungen durchgeführt und neue Vorhaben rechtzeitig geplant werden. Als wichtigster Verkehrsträger kommt der Straße dabei eine besondere Rolle zu. Hinzu kommt der zum Teil marode Zustand der Straßeninfrastruktur, der Investitionen in erheblichem Umfang erfordert. So soll die Straße wieder zum Rückgrat einer funktionierenden Gesamtinfrastruktur werden. Der Verband Beratender Ingenieure bewertet vor diesem Hintergrund das für die Autobahn GmbH vorgesehene Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Mauteinnahmen und Fremdkapital grundsätzlich positiv. Es bietet die Chance, die Finanzierung der Bundesfernstraßen langfristiger auszurichten und zusätzliche Spielräume zu schaffen, die nicht von jährlich wechselnden politischen Entscheidungen abhängen. Entscheidend ist, dass die geplanten Maßnahmen insgesamt zu deutlich mehr verfügbaren Mitteln und zu einer kontinuierlichen Umsetzung von Projekten führen.

1. Kreditfähigkeit ist für langfristige Planbarkeit zwingend notwendig

Die geplante Kreditfähigkeit ist aus Sicht des VBI ein sehr wichtiger Schritt zur Sicherstellung einer langfristig angelegten Finanzierungsarchitektur für die Autobahn GmbH. Bislang ist die Finanzierung an die jährliche Bereitstellung von Bundesmitteln gebunden und unterliegt so permanent politischen Entscheidungen. Künftig könnten Investitionen auch mithilfe von Fremdkapital finanziert werden, was die Umsetzung von Projekten und die langfristige Planbarkeit sichert. Zusammen mit eigenen Mauteinnahmen schafft das eine bessere Grundlage, um Maßnahmen über mehrere Jahre vorzubereiten und umzusetzen.

Langfristige Planbarkeit muss sich in einer kontinuierlichen Projektdurchführung niederschlagen. Wenn Planungen wegen fehlender Sicherheit bei der Verfügbarkeit von Mitteln verschoben oder unterbrochen werden, gehen Zeit und eingearbeitete Kapazitäten verloren. Auftragnehmer können Fachpersonal zudem nur dann dauerhaft aufbauen und halten, wenn absehbar ist, dass Projekte verlässlich beauftragt und fortgeführt werden. Positiv ist daher, dass der Entwurf die mit Investitionen verbundenen Planungsaufwendungen ausdrücklich in die Finanzierung durch Fremdkapital einbezieht.

2. Mauteinnahmen müssen der Autobahn GmbH in erheblichem Umfang zugutekommen

Die Kreditfähigkeit kann ihre Wirkung nur entfalten, wenn die Autobahn GmbH über verlässliche eigene Einnahmen verfügt. Der VBI unterstützt deshalb, dass ihr nach dem Entwurf der Infrastrukturkostenanteil der Lkw-Maut auf den betreffenden Bundesfernstraßen direkt zufließen soll. Dieser Anteil muss ihr dauerhaft in erheblichem Umfang für ihre Aufgaben zur Verfügung stehen. Damit wird der Finanzierungskreislauf Straße wiederhergestellt, was für die Autarkie und Handlungsfähigkeit der Autobahn GmbH und damit für ein funktionierendes Straßennetz essentiell ist.

Mauteinnahmen geben der Autobahn GmbH eine besser planbare Grundlage für Investitionsentscheidungen und für die Bedienung aufgenommenen Kredite. Entscheidend ist, dass diese Mittel tatsächlich für die Infrastruktur und die damit verbundenen Planungsleistungen eingesetzt werden können. Zugleich muss die Finanzierung von Schiene und Wasserstraße gesichert bleiben. Eine verlässlich finanzierte Autobahn GmbH darf nicht zulasten anderer Verkehrsträger gehen.

3. Mittel aus dem Bundeshaushalt müssen verstetigt und ausgebaut werden

Eigene Mauteinnahmen und die Möglichkeit zur Kreditaufnahme entlassen den Bund nicht aus seiner Finanzierungsverantwortung. Haushaltsmittel bleiben eine tragende Säule des Modells und müssen über mehrere Jahre verlässlich bereitgestellt werden. Angesichts des Sanierungsbedarfs müssen sie aus Sicht des VBI langfristig deutlich ausgebaut werden.

Das neue Gesetz darf kein Freifahrtschein sein, bisher für die Autobahn GmbH vorgesehene Bundesmittel anderweitig auszugeben. Würden Haushaltsmittel im gleichen Umfang sinken, in dem Mautmittel oder Kredite hinzukommen, wäre für die Infrastruktur wenig gewonnen. Die drei Finanzierungssäulen müssen sich ergänzen und insgesamt für einen Mittelaufwuchs sorgen. Nur dann kann die Reform zusätzliche Handlungsspielräume schaffen und die versprochene Planungssicherheit einlösen.

4. Die insgesamt verfügbaren Mittel müssen deutlich wachsen

Maßstab für den Erfolg der Reform ist die finanzielle Ausstattung der Autobahn GmbH insgesamt. Entscheidend ist nicht allein, wie viel Geld ihr aus den einzelnen Säulen zufließt, sondern wie viel nach Zinsen, Tilgungen und weiteren Finanzierungskosten tatsächlich für Planung, Erhaltung sowie Aus- und Neubau zur Verfügung steht. Dieser Betrag muss deutlich wachsen.

Bereits steigende Bau- und Planungskosten erfordern höhere Mittel, damit bestehende Vorhaben ohne Kaufkraftverlust umgesetzt werden können. Auch ein reiner Inflationsausgleich reicht angesichts des Sanierungsbedarfs nicht aus. Der vorgesehene Finanz- und Maßnahmenplan sollte deshalb nachvollziehbar zeigen, wie sich die insgesamt verfügbaren Mittel über mehrere Jahre entwickeln und welche zusätzlichen Projekte damit umgesetzt werden können. Daran muss sich das Drei-Säulen-Modell in der Praxis messen lassen.

Ansprechpartner

Moritz Seubert

Referent Infrastruktur & Energie

T: +49 30 260 62-263

seubert@vbi.de