Bundesrat **Drucksache** **592/1/26**

06.11.26

Empfehlungen Vk - Fz
der Ausschüsse

zu **Punkt ...** der 1070. Sitzung des Bundesrates am 20. November 2026

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen

Der **federführende Verkehrsausschuss** (Vk) und

der **Finanzausschuss** (Fz)

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Fz

(bei Annahme entfällt Ziffer 3)

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

a) Der Bundesrat nimmt das Vorhaben der Bundesregierung zur Kenntnis, im Wege verschiedener legislativer Maßnahmen künftig eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung der Autobahn GmbH zu garantieren.

b) Der Bundesrat stellt fest, dass dieses Vorhaben aufgrund eines dann erwartbaren Vorsteuerüberhangs der Autobahn GmbH zu erheblichen Umsatzsteuer-Mindereinnahmen für Länder und Kommunen führen würde. Laut Schätzung der Bundesregierung beliefen sich diese in den Jahren 2028 bis 2030 auf einen Betrag von etwa einer halben Milliarde Euro jährlich. Länder und Kommunen würden damit de facto eine im Rahmen der originären Bundeszuständigkeit und -kompetenz durchgeführte Maß-

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0720-2946

nahme etwa hälftig finanzieren, ohne dass hierfür eine angemessene Kompensation vorgesehen ist.

c) Der Bundesrat erwartet daher, dass im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Regelung implementiert wird, die eine vollständige Kompensation der saldierten Steuermindereinnahmen der Länder und Kommunen vorsieht.

Vk 2. Zum Gesetzentwurf allgemein

a) Der Bundesrat erkennt die Bemühungen der Bundesregierung an, mit dem Gesetzentwurf eine verlässliche Finanzierung insbesondere mehrjähriger Straßeninfrastrukturprojekte zu erreichen, die vor allem für die Sanierung und Erneuerung von maroden Straßenbrücken dringend erforderlich ist. Bislang besteht aufgrund der lediglich jährlichen Haushaltsaufstellungsprozesse oft keine langfristige Planungssicherheit. Mittelkürzungen oder -umschichtungen im Haushaltsverfahren führen häufig zu Anpassungen bei laufenden Projekten oder verzögern Vorhaben.

b) Mit Blick auf die vorgesehene Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH außerhalb der grundgesetzlichen Schuldenbremse unterstreicht der Bundesrat die daraus resultierende besondere Verantwortung für Politik und Verwaltung. Aus Sicht des Bundesrates ist deshalb insbesondere eine Zweckmittelbindung für die dringend notwendige Sanierung und Erneuerung von Brückenbauwerken sicherzustellen und der im Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien vorgesehene Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ einzuhalten. Dabei ist sicherzustellen, dass zwischen Erhaltungsmaßnahmen und Neubauvorhaben differenziert wird und die hierfür vorgesehenen Bewirtschaftungstitel zweckentsprechend erhalten bleiben. Zudem muss die parlamentarische Kontrolle von Infrastrukturprojekten beibehalten werden.

c) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die verschiedenen Verkehrsträger und ihre Finanzierung nicht gegeneinander ausgespielt werden sollten. Er stellt jedoch fest, dass die bisher in § 11 Absatz 3 BFStrMG vorgeschriebene hälftige Verausgabung der Mauteinnahmen des Bundes „ganz überwiegend“ für Bundesschienenwege-Maßnahmen laut Gesetzentwurf ent-

fallen soll. Aus Sicht des Bundesrates ist es vielmehr entscheidend, dass die Schieneninfrastrukturfinanzierung nicht geschwächt, sondern weiter gestärkt wird.

d) Der Bundesrat weist erneut darauf hin, dass die Finanzierungssituation nicht nur bei den Bundesfernstraßenprojekten, sondern auch bei Projekten der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen unzureichend ist. Der Bundesrat erneuert deshalb seine Forderung an die Bundesregierung aus seiner Stellungnahme zum Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, einen verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfonds einzurichten, um eine mehrjährige und somit verlässliche Finanzierung nicht nur für einen einzelnen Verkehrsträger, sondern für alle Bundesverkehrswegeprojekte zu erreichen (vgl. BR-Drucksache 780/25 (Beschluss), Ziffer 129).

e) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass zumindest der im Koalitionsvertrag vorgesehene Eisenbahninfrastrukturfonds zügig eingerichtet werden sollte, um eine mehrjährige und somit verlässliche Finanzierung über den Bereich der Bundesfernstraßen hinaus zu erreichen.

(entfällt bei Annahme von Ziffer 1)

3. [f) Der Bundesrat ist besorgt über die negativen finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die ohnehin angespannte Haushaltslage in den Ländern und Kommunen: Da die Autobahn GmbH künftig als Unternehmerin im Sinne des Umsatzsteuergesetzes gelten soll, wäre sie zum Vorsteuerabzug berechtigt. Dies würde laut Schätzung im Gesetzentwurf selbst bei Gegenrechnung der zusätzlichen Umsatz- und Ertragsteuern zu erheblichen Mindereinnahmen für die Länder und Kommunen im dreistelligen Millionenbereich führen. Der Bundesrat ist besorgt, dass durch diese Regelungen je nach landesinternem Umgang mittelbar weniger Haushaltsmittel für wichtige Projekte im Verkehrsbereich zur Verfügung stehen könnten. Er bittet die Bundesregierung deshalb um einen vollständigen Ausgleich dieser Mindereinnahmen.]

g) Der Bundesrat befürchtet, dass das im Gesetzentwurf vorgeschlagene Finanzierungsmodell und insbesondere die konkrete Ausgestaltung der avisierten Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH zu einer Überschuldung und in der Folge zu einer finanziellen Schieflage der Autobahn GmbH führen könnten. Dies könnte die Finanzierungssicherheit dieser kritischen Infrastruktur gefährden und wäre nicht akzeptabel. Der Bundesrat bittet daher, im weiteren Gesetzgebungsverfahren entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen und insbesondere eine Verschuldungsobergrenze sowie geeignete Tilgungsinstrumente festzulegen. Zudem sollte vor dem Hintergrund, dass mangels staatlicher Garantien schlechtere Zinskonditionen für die Autobahn GmbH gegenüber klassischen Bundesanleihen zu erwarten sind, ein Zinsdeckel eingeführt werden. Schließlich sind auch eine Wirtschaftlichkeitsprüfung sowie eine parlamentarische Kontrolle der Verschuldung und der Finanzierungskosten vorzusehen.

h) Der Bundesrat weist darauf hin, dass die avisierten Neuerungen mit dem allgemeinen Ziel des Bürokratieabbaus übereinstimmen müssen. Insbesondere die geplante Berechtigung der Autobahn GmbH zum Vorsteuerabzug darf nicht zu unverhältnismäßigem zusätzlichem Verwaltungsaufwand führen. Dabei ist sicherzustellen, dass keine vermeidbaren Doppelstrukturen oder zusätzlichen Nachweis- und Dokumentationspflichten entstehen. Der Bundesrat bittet daher, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Ausgestaltung und Umsetzung der Neuregelung auf eine möglichst bürokratiearme und verwaltungspraktikable Anwendung auszurichten.

i) Der Bundesrat weist auf die Problematik hin, dass von den intendierten Verbesserungen für Straßeninfrastrukturprojekte nur diejenigen Bundesfernstraßenprojekte profitieren würden, die von der Autobahn GmbH verantwortet werden. Ein Großteil der Bundesstraßenprojekte gehört jedoch nicht dazu, da sie in der Auftragsverwaltung der Länder liegen. Auch bei vielen dieser Bundesfernstraßen bestehen jedoch erhebliche Sanierungs- und Erneuerungsbedarfe, darunter bei zahlreichen Brückenbauwerken. Der Bundesrat bittet deshalb, im weiteren Gesetzgebungsverfahren Regelungen zu ergänzen, dass auch Bundesfernstraßenprojekte in der Auftragsverwaltung der Länder von einer verlässlicheren Finanzierung durch Bundesmittel profitieren. Mindestens erwartet der Bundesrat jedoch, dass durch den Aufwuchs der Bundesmittel für die Projekte der Autobahn GmbH über die vorgesehene Kreditfinanzierung ein höherer Anteil der be-

stehenden Haushaltsmittel künftig für die Bundesfernstraßenprojekte in der Auftragsverwaltung der Länder und dort insbesondere für Sanierung und Erneuerung zur Verfügung stehen wird.

j) Der Bundesrat betont, dass die Bundesfernstraßen zur kritischen Infrastruktur gehören. Er ist daher der Ansicht, dass das geplante Gesetz nicht zu privaten Betreibermodellen führen darf. Für den Bundesrat steht weiterhin fest, dass Planung, Genehmigung, Finanzierung, Bau, Erhalt und Betrieb der Autobahnen in der Zuständigkeit und Verantwortung der öffentlichen Hand bleiben müssen.