Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8868**

21. Wahlperiode 02.11.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

A. Problem und Ziel

Die Straßen tragen die Hauptverkehrslast in Deutschland und werden absehbar auch zukünftig der Verkehrsträger mit der mit Abstand größten Verkehrsleistung bleiben und ist elementar für die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität in Deutschland. Um diese Aufgabe bewältigen zu können, ist eine verlässliche und nachhaltige Finanzierung der Bundesfernstraßen notwendig.

Die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg werden seit dem 1. Januar 2021 in Bundesverwaltung geführt (Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung). Der Bund bedient sich zur Erledigung dieser Aufgabe auf der Grundlage von Artikel 90 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes und nach Maßgabe des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes einer Gesellschaft privaten Rechts, der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ (Autobahn GmbH bzw. Gesellschaft privaten Rechts). In den vergangenen Jahren wurden die Investitionen in die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung zwar kontinuierlich gesteigert. Trotzdem bestehen weiterhin erhebliche finanzielle Herausforderungen, um den zunehmenden Sanierungsbedarf nachzukommen. Die Finanzierung der Autobahn GmbH erfolgt bisher ausschließlich aus dem Bundeshaushalt (§ 7 Absatz 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes) und ist somit an die jährliche Haushaltsaufstellung gebunden.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode wurde vereinbart, dass zukünftig eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung der Autobahn GmbH garantiert wird. Hierfür soll die Finanzierung der Autobahn GmbH in einem Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital erfolgen. Die Autobahn GmbH soll begrenzt kreditfähig werden und ihr sollen Lkw-Mauteinnahmen direkt zufließen.

B. Lösung

Um das Drei-Säulen-Modell mit einer begrenzten Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH umzusetzen, sind Änderungen des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und des Bundesfernstraßenmautgesetzes notwendig.

Im Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz wird das bisherige Verbot der Aufnahme von Krediten am Markt gestrichen. Zugleich wird die Autobahn GmbH ausdrücklich ermächtigt, Fremdkapital in Form von Krediten oder Anleihen aufzunehmen oder zu begeben. Der Autobahn GmbH wird eine Einnahmekompetenz an der Lkw-Maut verschafft, um dadurch den Schuldendienst für das Fremdkapital zu gewährleisten. Die Autobahn GmbH wird durch Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zur Mautgläubigerin des Mautteilsatzes der Lkw-Maut für die Infrastrukturkosten der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, für die der Bund Träger der Straßenbaulast ist. Um die Maut vereinnahmen zu können, wird im Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz ein öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht an den Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung zur Übertragung an die Autobahn GmbH begründet. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Anpassung im Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz zu den Aufsichtsbefugnissen des Fernstraßen-Bundesamtes über die Autobahn GmbH.

C. Alternativen

Es bestehen keine Alternativen zu den in diesem Entwurf getroffenen Regelungen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsentlastung

- durch Mehreinnahmen bei der Umsatzsteuer der Mautschuldner

Aufgrund der geplanten Änderungen ist davon auszugehen, dass die Autobahn GmbH zukünftig – anders als heute – als Unternehmerin im Sinne des § 2 des Umsatzsteuergesetzes tätig werden wird. Aufgrund dieser Unternehmereigenschaft der Autobahn GmbH wird der ihr zustehende Anteil des Mautaufkommens – der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, deren Träger der Straßenbaulast der Bund ist – der Umsatzsteuer unterworfen. Aus der Umsatzsteuerpflicht resultieren folgende Mehreinnahmen gerundet in Millionen Euro, die anteilig auf Bund, Länder und Kommunen entfallen:

In Millionen Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Mautanteil Autobahn GmbH	4 996,94	4 800,81	4 782,53
Umsatzsteueraufkommen gesamt	13,29	12,77	12,72

- durch Mehreinnahmen bei der Umsatzsteuer der Autobahn GmbH

Aufgrund der geplanten Änderungen ist davon auszugehen, dass im Zusammenhang mit dem entgeltlichen Bau von Neu- und Ausbaumaßnahmen eine steuerbare und steuerpflichtige Leistung entsteht. Die Autobahn GmbH weist Umsatzsteuer an den Bund aus und führt diese ab. Es resultieren folgende Mehreinnahmen gerundet in Millionen Euro, die anteilig auf Bund, Länder und Kommunen entfallen:

In Millionen Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Umsatzsteueraufkommen gesamt	418	398	360

- durch Mehreinnahmen bei Ertragssteuern der Autobahn GmbH

Aufgrund der geplanten Änderungen ist davon auszugehen, dass die Autobahn GmbH künftig kalkulatorische Gewinne erzielt, auf die Ertragssteuern anfallen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Es resultieren folgende Mehreinnahmen gerundet in Millionen Euro, die anteilig auf Bund, Länder und Kommunen entfallen:

In Millionen Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Ertragssteueraufkommen gesamt	100	100	100

- durch Reduzierung der Ausgaben für die Autobahn GmbH

Die Ausgaben für die Autobahn GmbH werden in Höhe der Lkw-Mauteinnahmen, die direkt der Autobahn GmbH zufließen, im Einzelplan 12 reduziert. Die Entlastung für den Bundeshaushalt beträgt in Millionen Euro:

2028	**2029**	**2030**
4 585	4 383	4 371

Haushaltsbelastung

- durch Mindereinnahmen infolge Vorsteuerabzug der Autobahn GmbH

Vor dem Hintergrund der umsatzsteuerrechtlichen Unternehmereigenschaft der Autobahn GmbH wird die Autobahn GmbH unter den Voraussetzungen des § 15 UStG vorsteuerabzugsberechtigt sein. Aus der Möglichkeit des Vorsteuerabzugs resultieren schätzungsweise folgende Mindereinnahmen gerundet in Millionen Euro, die anteilig auf Bund, Länder und Kommunen entfallen:

In Millionen Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Vorsteueraufkommen gesamt	1 505	1 454	1 369

- durch Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut

Die Lkw-Mauteinnahmen, hier Infrastrukturkostenanteil auf Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, deren Träger der Straßenbaulast der Bund ist, abzüglich anteiliger gesetzlicher Abzugsbeträge (u.a. Systemkosten), fließen zukünftig nicht mehr dem Bundeshaushalt, sondern direkt der Autobahn GmbH zu. Auf Basis der geltenden Finanzplanung betragen die Mindereinnahmen für den Bundeshaushalt in Millionen Euro:

2028	**2029**	**2030**
4 585	4 383	4 371

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bei den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch den Gesetzentwurf kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ist durch den Gesetzentwurf ein Erfüllungsaufwand in Höhe von schätzungsweise 2 Millionen Euro zu erwarten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch den Gesetzentwurf entsteht dem Bund ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 23,90 Millionen Euro und ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 6,36 Millionen Euro.

Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Änderung der Mautprozesse zur Herstellung der Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH beträgt 21,016 Millionen Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand bei der Autobahn GmbH zur Herstellung der Kreditfähigkeit beträgt 2 885 000 Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Änderung der Mautprozesse beträgt 7,04 Millionen Euro. Bei der Autobahn GmbH entsteht durch die Einführung der Kreditfähigkeit eine jährliche Entlastung von 680 000 Euro.

Der Mehrbedarf an Personal- und Sachkosten wird stellenmäßig und finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Bei den Ländern einschließlich Kommunen entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Die Mehrkosten für nicht vorsteuerabzugsberechtigte Mautschuldner werden auf 13,29 Millionen Euro geschätzt (siehe auch im Vorblatt zu D).

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, 2. November 2026

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Julia Klöckner
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Bundestagspräsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 9. Oktober 2026 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen
Friedrich Merz

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 1

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

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 7 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird durch folgenden Absatz 1 ersetzt:

   „Der Bund stellt der Gesellschaft privaten Rechts die für eine ordnungsgemäße Geschäftsführung erforderlichen Mittel aus dem Gebührenaufkommen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz in der geltenden Fassung anteilig für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz zur Finanzierung der ihr obliegenden Aufgaben aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung. Ergänzend kann der Bund zur Finanzierung der in Satz 1 genannten Aufgaben weitere Haushaltsmittel zur Verfügung stellen.“

2. Nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1a eingefügt:

   „(1a) Die Gesellschaft privaten Rechts ist berechtigt, zur Finanzierung von Maßnahmen Kredite aufzunehmen oder Anleihen zu begeben (Fremdkapitalaufnahme). Mittel aus der Aufnahme von Fremdkapital darf die Gesellschaft privaten Rechts vorbehaltlich Satz 3 nur für Investitionen einschließlich der damit im Zusammenhang stehenden Planungsaufwendungen bei der Ausführung der ihr nach Maßgabe von § 1 Absatz 1 übertragenen Aufgaben verwenden. Die Zweckbindung nach Satz 2 gilt nicht für Kontokorrentkredite. Die Fremdkapitalaufnahme durch die Gesellschaft privaten Rechts darf nicht zu einer Beteiligung des Kreditgebers an der Gesellschaft privaten Rechts oder deren Tochtergesellschaften nach § 4 Absatz 2 führen. Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens von Artikel 2] aufgenommenes Fremdkapital ist von der Gesellschaft privaten Rechts vertraglich sicherzustellen, dass der Schuldendienst (Zinsen und Tilgung) erst ab dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens von Artikel 2] zahlungswirksam wird. Der Bund übernimmt für das Fremdkapital der Gesellschaft privaten Rechts weder unmittelbar noch mittelbar den Schuldendienst und übernimmt keine Sicherheiten. Insbesondere gibt der Bund keine Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen oder sonstige Gewährleistungen ab. Eine Belastung der Bundesautobahnen zur Absicherung des Fremdkapitals ist ausgeschlossen.“

Artikel 2

Weitere Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1. § 1 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

   „(1) Das Bundesministerium für Verkehr überträgt die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung, die Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch und die vermögensmäßige Verwaltung von Bundesautobahnen, soweit es sich um Aufgaben des Bundes handelt, zur Ausführung auf eine Gesellschaft privaten Rechts, unbeschadet der Aufgaben, die dem Fernstraßen-Bundesamt nach § 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes obliegen, nach Maßgabe der folgenden Vorschriften.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 wird gestrichen.

   b) Absatz 3 wird zu Absatz 2.

3. In § 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

4. Die Überschrift zu Abschnitt 2 wird die Angabe „Gegenstand und Aufgaben“ durch die Angabe „Gegenstand, Aufgaben, Nutzziehungsrecht, Verordnungsermächtigung“ ersetzt.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

   „(1) Der Gesellschaft privaten Rechts wird die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast im Sinne des § 3 des Bundesfernstraßengesetzes sowie der Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch übertragen. Gegenstand der Gesellschaft privaten Rechts sind die nach § 1 Absatz 1 übertragenen Aufgaben des Bundes. Die Gesellschaft ist auch für das Finanzmanagement für die Bundesstraßen zuständig.“

   b) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

6. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

   „§ 5a

   Öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht

   (1) Der Bund begründet durch dieses Gesetz ein öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht an den Bundesautobahnen zur Übertragung an die Gesellschaft privaten Rechts. Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht gemäß Satz 1 umfasst ausschließlich die Vereinnahmung der Maut an den Bundesautobahnen, soweit eine Maut nach Maßgabe des § 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu entrichten ist und die Gesellschaft privaten Rechts Mautgläubigerin ist. Die weitere Übertragung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts durch die Gesellschaft privaten Rechts sowie dessen Belastung oder Veräußerung sind ausgeschlossen. Eine Übertragung des Eigentums an den Bundesautobahnen vom Bund auf die Gesellschaft privaten Rechts erfolgt nicht.

   (2) Der Gesellschaft privaten Rechts ist das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht gemäß Absatz 1 bis zum 31. Dezember 2057 zu übertragen. Die Übertragung erfolgt nicht gegen Zahlung eines Entgelts.“

7. § 6 Satz 1 wird durch den folgenden Satz 1 ersetzt:

   „Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, die Gesellschaft privaten Rechts durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates mit den Befugnissen, die für die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung, die Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch und die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen erforderlich sind, zu beleihen.“

8. § 7 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

   „(1) Der Gesellschaft privaten Rechts steht das Mautaufkommen mit der Zweckbindung nach § 11 Absatz 4 Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu, sobald und soweit ihr gemäß § 5a das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht übertragen worden ist und sie Mautgläubigerin ist.“

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

b) Absatz 1a wird durch den folgenden Absatz 1a ersetzt:

„(1a) Neben den Mitteln gemäß Absatz 1 kann der Bund der Gesellschaft privaten Rechts zur Finanzierung der ihr obliegenden Aufgaben Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung stellen. Die Mittel aus dem Bundeshaushalt dürfen nicht zur Bedienung oder Rückführung von Fremdkapital gemäß Absatz 1b verwendet werden."

c) Nach Absatz 1a wird der folgende Absatz 1b eingefügt:

„(1b) Die Gesellschaft privaten Rechts ist berechtigt, zur Finanzierung von Maßnahmen Kredite aufzunehmen oder Anleihen zu begeben (Fremdkapitalaufnahme). Mittel aus der Aufnahme von Fremdkapital darf die Gesellschaft privaten Rechts vorbehaltlich Satz 3 nur für Investitionen einschließlich der damit im Zusammenhang stehenden Planungsaufwendungen bei der Ausführung der ihr nach Maßgabe von § 1 Absatz 1 übertragenen Aufgaben verwenden. Die Zweckbindung nach Satz 2 gilt nicht für Kontokorrentkredite. Die Fremdkapitalaufnahme durch die Gesellschaft privaten Rechts darf nicht zu einer Beteiligung des Kreditgebers an der Gesellschaft privaten Rechts oder deren Tochtergesellschaften nach § 4 Absatz 2 führen. Der Bund übernimmt für das Fremdkapital der Gesellschaft privaten Rechts weder unmittelbar noch mittelbar den Schuldendienst (Zinsen und Tilgung) und übernimmt keine Sicherheiten. Insbesondere gibt der Bund keine Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen oder sonstige Gewährleistungen ab. Eine Belastung der Bundesautobahnen zur Absicherung des Fremdkapitals ist ausgeschlossen."

d) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe „Finanzierungs- und Realisierungsplan" wird durch die Angabe „Finanz- und Maßnahmenplan" ersetzt.

bb) Satz 2 wird gestrichen.

e) Absatz 3 wird gestrichen. f) Absatz 4 wird zu Absatz 3.

9. § 8 wird durch den folgenden § 8 ersetzt:

„§ 8

Finanz- und Maßnahmenplan, Verkehrsinvestitionsbericht

(1) Die Gesellschaft privaten Rechts erstellt unter Berücksichtigung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einen Finanz- und Maßnahmenplan über alle der Gesellschaft bei Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 entstehenden Ausgaben für Investitionen für einen Zeitraum von regelmäßig jeweils fünf Jahren. Im Finanz- und Maßnahmenplan ist die Herkunft der Mittel gemäß § 7 Absatz 1, 1a und 1b aufzuzeigen. Der Finanz- und Maßnahmenplan bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr. Das Bundesministerium für Verkehr leitet den Finanz- und Maßnahmenplan dem Deutschen Bundestag zu.

(2) Die Gesellschaft privaten Rechts erstellt jährlich einen Bericht zum Sach- und Kostenstand der Projekte, die Gegenstand des jeweils geltenden Finanz- und Maßnahmenplans nach Absatz 1 sind, sowie zum Zustand des Bundesautobahnnetzes und dem daraus folgenden mittelfristigen Ausgabenrahmen sowie den für sie damit verbundenen Tätigkeitsfeldern. Das Bundesministerium für Verkehr leitet diesen Bericht als Bestandteil des verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinvestitionsberichts gemäß § 6 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes, § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes dem Deutschen Bundestag zu."

10. § 10 wird gestrichen.

Artikel 3

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 des Gesetzes vom 15. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 148) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1. § 2 Absatz 2 wird durch folgenden Absatz 2 ersetzt:

   „(2) Für das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz nach § 3 Absatz 1 Nummer 1, das auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen nach § 1 Absatz 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, für die der Bund Träger der Straßenbaulast ist, anfällt, ist Mautgläubigerin die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, solange und soweit ihr ein öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht nach § 5a des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung übertragen ist. Die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes wird insoweit mit der Vereinnahmung der Maut beliehen. Im Übrigen ist Mautgläubiger der Bund.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

   „§ 4

   Mauterheber, Mautentrichtung und Mauterstattung“

   b) In Absatz 1 wird vor Satz 1 der folgende Satz eingefügt:

   „Das Bundesamt für Logistik und Mobilität ist die zuständige Behörde für die Erhebung der Maut.“

   c) Nach Absatz 5 Satz 1 werden die folgenden Sätze eingefügt:

   „Zuständig für die Erstattung der Maut ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität. Soweit für das Mautaufkommen, auf das sich das Erstattungsverfahren bezieht, die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Mautgläubigerin ist, ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität berechtigt, die durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität erstatteten Beträge mit dem der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes zustehenden Mautaufkommen nach § 2 Absatz 2 Satz 1 zu verrechnen.“

3. § 8 Absatz 2 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

   „Kann im Verwaltungsverfahren über die nachträgliche Mauterhebung die tatsächliche Wegstrecke der Benutzung mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 nicht festgestellt werden, wird eine Maut erhoben, die einer Wegstrecke von 420 Kilometern auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen nach § 1 Absatz 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und 80 Kilometern auf Bundesstraßen, die nicht unter § 1 Absatz 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung fallen, im Sinne des § 1 entspricht.“

4. § 11 wird durch den folgenden § 11 ersetzt:

   „§ 11

   Mautaufkommen

   (1) Das Mautaufkommen wird nach Auskehr durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität entsprechend § 2 Absatz 2 Satz 1 von der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes vereinnahmt. Im Übrigen wird das Mautaufkommen im Bundeshaushalt vereinnahmt. Das im Bundeshaushalt vereinnahmte Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt.

   (2) Aus dem Mautaufkommen werden die folgenden Ausgaben geleistet:

   1. für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems,

   2. von jährlich bis zu 450 Millionen Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit, Digitalisierung, Resilienz und Krisenprävention in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs sowie

   3. im Zusammenhang mit der Durchführung des Mautsystemgesetzes.

   (3) Den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße steht das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen aus den

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Mautteilsätzen nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 unter anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Ist der Bund Träger der Straßenbaulast, steht der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes das auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen nach § 1 Absatz 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes angefallene Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Das angefallene Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 steht dem Bund zu.

(4) Das der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes nach Absatz 3 Satz 2 zustehende Mautaufkommen ist zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen nach § 1 Absatz 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen, Finanzierung und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes zu verwenden. Das dem Bund nach Absatz 3 Satz 1 und 3 zustehende Mautaufkommen ist zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen und für Maßnahmen im Bereich Mobilität, einschließlich Maßnahmen aus dem Bereich Schiene, zu verwenden.

(5) Ist der Träger der Straßenbaulast nicht der Bund, wird das dem Träger nach Absatz 3 Satz 1 zustehende Mautaufkommen über den Bundeshaushalt zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zugewiesen.

(6) Für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen findet die Zweckbindung nach Absatz 4 keine Anwendung.

(7) In einem Haushaltsjahr nicht verausgabte Mittel nach Absatz 1 Satz 3 sind im jeweils übernächsten Haushaltsjahr dem Verkehrshaushalt zusätzlich zur Verfügung zu stellen. Nicht durch Einnahmen nach Absatz 1 Satz 3 gedeckte Ausgaben sind im übernächsten Haushaltsjahr im Verkehrshaushalt einzusparen. Dabei sind die tatsächlichen Ist-Einnahmen und Ist-Ausgaben zu berücksichtigen.“

Artikel 4

Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

Das Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3143), das zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 2 Absatz 1 Nummer 5 wird durch die folgende Nummer 5 ersetzt:

„5. die Wahrnehmung der Rechts- und Fachaufsicht über die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, soweit diese auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes mit hoheitlichen Befugnissen beliehen ist, mit Ausnahme der Rechts- und Fachaufsicht über die hoheitlichen Befugnisse der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes für die Ausführung der Aufgaben der Finanzierung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung und für die Ausführung der Aufgaben des Finanzmanagements für die Bundesfernstraßen.“

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 2 und Artikel 3 treten am 1. Januar 2028 in Kraft.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Verkehrsinfrastruktur gilt als Lebensader, die wesentliche Grundlage für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands und zugleich ein Garant für die individuelle Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger ist. Sie ermöglicht Wachstum, Wohlstand, Freiheit und Teilhabe. Als Exportnation, als Hochtechnologie- und Transitland ist Deutschland auf einen reibungslos funktionierenden Personen- und Güterverkehr angewiesen.

Die Straßen tragen die Hauptverkehrslast in Deutschland. Der Verkehrsträger Straße wird absehbar auch zukünftig der Verkehrsträger mit der mit Abstand größten Verkehrsleistung bleiben. Dies zeigt, die Straße ist elementar für die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität in Deutschland. Um diese Aufgabe bewältigen zu können, ist eine verlässliche und nachhaltige Finanzierung notwendig.

Die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg werden seit dem 1. Januar 2021 in Bundesverwaltung geführt (Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung). Der Bund bedient sich zur Erledigung dieser Aufgabe auf der Grundlage von Artikel 90 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) und nach Maßgabe des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG) einer Gesellschaft privaten Rechts, der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ (Autobahn GmbH bzw. Gesellschaft privaten Rechts). In den vergangenen Jahren wurden die Investitionen in die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung zwar kontinuierlich gesteigert. Trotzdem bestehen weiterhin erhebliche finanzielle Herausforderungen, um den zunehmenden Sanierungsbedarf nachzukommen. Die Finanzierung der Autobahn GmbH erfolgt bisher ausschließlich aus dem Bundeshaushalt und ist somit an die jährliche Haushaltsaufstellung gebunden.

Daher soll die bisherige Finanzarchitektur der Autobahn GmbH auf Grundlage des Koalitionsvertrages der 21. Legislaturperiode neu strukturiert werden.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode wurde vereinbart, dass zukünftig eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung der Autobahn GmbH garantiert wird. Hierfür soll die Finanzierung der Autobahn GmbH in einem Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital erfolgen. Die Autobahn GmbH soll begrenzt kreditfähig werden und ihr sollen Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt werden (Einnahmekompetenz).

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Gesetzentwurf sieht Änderungen im InfrGG, im Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) und im Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz (FStrBAG) vor.

Im InfrGG wird die Gesellschaft privaten Rechts berechtigt, Kredite aufzunehmen und Anleihen zu begeben (Fremdkapital). Das bisherige Kreditaufnahmeverbot in § 7 Absatz 1 Satz 3 InfrGG wird gestrichen. Außerdem wird im InfrGG ein zweckgerichtetes öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht an den Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung zur Übertragung an die Gesellschaft privaten Rechts begründet, um auf dieser Grundlage Einnahmen aus der Lkw-Maut vereinnahmen und damit den Schuldendienst (Zinsen und Tilgung) für das Fremdkapital gewährleisten zu können. Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht ermöglicht es der Gesellschaft privaten Rechts, die Einnahmen aus dem ihr zustehenden Mautteilsatz als Gegenleistung für die Erfüllung einer weiteren Sachaufgabe - Bereitstellung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Gebrauch - zu erhalten.

Durch Änderung des BFStrMG wird die Gesellschaft privaten Rechts zur Mautgläubigerin des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, für die der Bund Träger der Straßenbaulast

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ist. Die ihr zustehenden Lkw-Mauteinnahmen werden ihr nicht mehr aus dem Bundeshaushalt zugeführt, sondern sie erhält die Einnahmen durch Änderung des BFStrMG direkt vom Mauterheber, dem BALM.

Durch die konkrete Ausgestaltung im InfrGG und dem BFStrMG gemäß diesem Gesetzentwurf ist sichergestellt, dass die verfassungsrechtlichen Vorgaben der Artikel 90 und 115 GG eingehalten werden. Die Gesellschaft privaten Rechts hat die Kreditaufnahme auf ein Maß zu begrenzen, das die Erbringung des Schuldendienstes ausschließlich aus den verfügbaren Mauteinnahmen gewährleistet. Sie hat ferner rechtsgeschäftlich darauf hinzuwirken, dass sie Verträge mit Dritten im eigenen Namen abschließt und bestehende Verträge mit Dritten in eigenem Namen weiterführt; eine Ausnahme gilt insofern für den Grunderwerb.

Darüber hinaus wird eine Anpassung im FStrBAG vorgenommen. Die Änderung führt dazu, dass die Rechts- und Fachaufsicht des Fernstraßen-Bundesamtes (FBA) nicht für den Teil der hoheitlichen Befugnisse der Gesellschaft privaten Rechts besteht, die die Ausführung der Aufgaben der Finanzierung der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung und die Ausführung der Aufgaben des Finanzmanagements für die Bundesfernstraßen betrifft.

Mit der Änderung des InfrGG werden zudem Aktualisierungen ohne unmittelbaren Bezug zur Herstellung der Kreditfähigkeit der Gesellschaft privaten Rechts vorgenommen.

III. Exekutiver Fußabdruck

Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter haben nicht wesentlich zum Inhalt des Gesetzentwurfs beigetragen.

IV. Alternativen

Es bestehen keine Alternativen zu den in diesem Entwurf getroffenen Regelungen.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 1 und 2 (Änderung des InfrGG) ergibt sich aus Artikel 90 Absatz 2 Satz 6 GG.

Für Artikel 3 (Änderung des BFStrMG) ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor, da die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen insbesondere zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht. Nur durch bundesgesetzliche Bestimmungen können gleiche Wettbewerbsbedingungen für den gewerblichen Güterverkehr gewahrt werden. Bundesautobahnen und Bundesstraßen führen durch das gesamte Bundesgebiet, ungeachtet der Ländergrenzen. Würden die Länder auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen uneinheitliche Mautgebühren erheben, würde dies zu einer Wettbewerbsverzerrung führen und der Wahrung der Wirtschaftseinheit entgegenstehen.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 4 (Änderung des FStrBAG) ergibt sich aus Artikel 90 Absatz 2 Satz 6 GG.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union, insbesondere mit Artikel 107 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), vereinbar. Die künftige Einnahmekompetenz der Gesellschaft privaten Rechts in Folge der Übertragung eines öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts an den Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung und der Mautgläubigerstellung gegenüber den Nutzern führt nicht zu einer „drohenden Wettbewerbsverfälschung“ im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 AEUV. Die Gesellschaft privaten Rechts hat eine grundgesetzlich verankerte Monopolstellung inne. Gemäß Artikel 90 Absatz 2 GG kann sich der Bund zur Erledigung seiner Aufgaben zur Verwaltung der Bundesautobahnen einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Nach Artikel 90 GG und der einfachgesetzlichen Regelungen der §§ 1 und 5 InfrGG ist die Tätigkeit der Gesellschaft privaten Rechts auch klar beschränkt. Darüber hinaus ist gewährleistet, dass der Gesellschaft privaten Rechts kein Mitbestimmungsrecht an den Mautsätzen zukommt.

Nach Artikel 126 Absatz 1 AEUV sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, übermäßige öffentliche Defizite zu vermeiden. Die Kommission überwacht die Entwicklung der Haushaltslage und die Höhe des öffentlichen Schuldenstandes in den Mitgliedsstaaten (Artikel 126 Absatz 2 AEUV). Im Status quo ist die Autobahn GmbH dem Sektor Staat zuzurechnen. Insofern sind Schulden der Autobahn GmbH voraussichtlich nach den Kriterien des Europäischen Systems Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG) dem Sektor Staat, hier dem Bund, zuzurechnen. In der mit diesem Gesetzesvorhaben geplanten Finanzierungsstruktur der Autobahn GmbH wird sie weiterhin als Nichtmarktproduzentin zu qualifizieren sein, da sie insbesondere voraussichtlich weniger als 50 Prozent ihrer Kosten über einen aussagekräftigen Mehrjahreszeitraum durch eigene Einnahmen deckt und zudem keinen Einfluss auf die Gestaltung der Mauterhebung im Sinne einer Preisgestaltung hat.

Die Regelungen zur Änderung der Mautgläubigerstellung und die Folgeänderungen sind mit dem Recht der Europäischen Union, insbesondere mit der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), vereinbar.

Das Gesetz ist mit völkerrechtlichen Verträgen vereinbar.

VII. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die Finanzierung der Gesellschaft privaten Rechts dahingehend zu vereinfachen, dass eine flexible, verlässliche und überjährige Finanzierung der Gesellschaft privaten Rechts ermöglicht wird. Dies erleichtert die Planung und Umsetzung von Bundesfernstraßenmaßnahmen.

Mit Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe a und Nummer 10 werden Vorschriften gestrichen, deren Anwendungszeitraum abgelaufen ist. In Artikel 2 Nummer 9 wird der Zustimmungsvorbehalt der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages gestrichen. Die Änderung in Artikel 4 stellt klar, dass das FBA in Bezug auf die Finanzierung und das Finanzmanagement für die Bundesfernstraßen keine Aufsicht gegenüber der Autobahn GmbH hat, sondern diese durch das Bundesministerium für Verkehr ausgeführt wird.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die ihrerseits der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient.

Nach Überprüfung der Indikatoren und Prinzipien für nachhaltige Entwicklung trägt das Regelungsvorhaben insbesondere zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele bei. Betroffen von den 17 Nachhaltigkeitszielen, den Sustainable Development Goals (SDGs), ist das Ziel 9 „Industrie, Innovationen und Infrastruktur“, hier das Nachhaltigkeitsziel 9.1.

Das Regelungsvorhaben trägt zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 9.1. bei, nämlich eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang zur Verkehrsinfrastruktur für alle zu legen. Denn die mit diesem Gesetz avisierte neue Finanzierung der Gesellschaft privaten Rechts stellt sicher, den bestehenden und künftigen Herausforderungen im Bundesfernstraßenbau gerecht zu werden. Das Änderungsgesetz berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die Schuldentragfähigkeit Gesellschaft privaten Rechts ist mit den Einnahmen aus der Lkw-Maut gesichert und ermöglicht der Gesellschaft privaten Rechts die Aufnahme von Krediten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsentlastung

- durch Mehreinnahmen bei der Umsatzsteuer der Mautschuldner

Durch die Mautgläubigerstellung der Autobahn GmbH wird der ihr zustehende Anteil des Mautaufkommens, der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, deren Träger der Straßenbaulast der Bund ist, umsatzsteuerpflichtig. Aufgrund der geplanten Änderungen ist davon auszugehen, dass die Autobahn GmbH zu-künftig – anders als heute – als Unternehmerin im Sinne des § 2 Umsatzsteuergesetz (UStG) tätig werden wird. Aufgrund dieser Unternehmereigenschaft der Autobahn GmbH wird der ihr zustehende Anteil des Mautaufkommens – der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, deren Träger der Straßenbaulast der Bund ist – der Umsatzsteuer unterworfen.

Mautschuldner sind in der Regel unternehmerisch tätig und damit unter den Voraussetzungen des § 15 UStG zum Vorsteuerabzug berechtigt. Auch ausländische Unternehmen können sich die Umsatzsteuer in der Regel zurückerstatten lassen. Lediglich ein kleiner Anteil der Mautschuldner wird nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sein, insbesondere Privatpersonen, Vereine und umsatzsteuerliche Kleinunternehmer. Deren Anteil kann nicht verlässlich geschätzt werden, da die Berechtigung zum Vorsteuerabzug bislang kein für die Lkw-Maut relevantes Kriterium ist und auch nicht am tatsächlich die Maut zahlenden Mautschuldner (§ 2 Absatz 1 Satz 1 BFStrMG) festgemacht werden kann. Konservative Schätzungen belaufen sich auf einen niedrigen einstelligen Prozentsatz. Die tatsächlichen Mehreinnahmen lassen sich entsprechend nur sehr schwer schätzen.

Aus dieser Umsatzsteuerpflicht in Höhe von 19 Prozent auf den der Autobahn GmbH zufallenden Mautanteil (Berechnungsgrundlage sind die Mauteinnahmen gemäß geltender Finanzplanung) und unter der Annahme, dass 98,6 Prozent des Mautvolumens der Autobahn GmbH auf vorsteuerabzugsberechtigte Mautschuldner entfällt, resultieren folgende Mehreinnahmen aus der Umsatzsteuer gerundet in Mio. Euro:

In Mio. Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Mautanteil Autobahn GmbH	4 996,94	4 800,81	4 782,53
Umsatzsteueraufkommen gesamt (Mautanteil x 19 Prozent Umsatzsteuer x 1,4 Prozent Anteil ohne Vorsteuerabzug)	13,29	12,77	12,72
Umsatzsteueranteil Bund (rund 52,8 Prozent)	7,02	6,74	6,72
Umsatzsteueranteil Länder (rund 45,2 Prozent)	6,01	5,77	5,75
Umsatzsteueranteil Kommunen (rund 2 Prozent)	0,27	0,26	0,25

- durch Mehreinnahmen bei der Umsatzsteuer der Autobahn GmbH

Aufgrund der geplanten Änderungen ist davon auszugehen, dass im Zusammenhang mit dem entgeltlichen Bau von Neu- und Ausbauten eine steuerbare und steuerpflichtige Leistung entsteht. Die Autobahn GmbH weist Umsatzsteuer an den Bund aus und führt diese ab. Es resultieren folgende Mehreinnahmen gerundet in Mio. Euro:

In Mio. Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Umsatzsteueraufkommen gesamt	418	398	360
Umsatzsteueranteil Bund (rund 52,8 Prozent)	221	210	190
Umsatzsteueranteil Länder (rund 45,2 Prozent)	189	180	163

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Umsatzsteueranteil Kommunen (rund 2 Prozent)	8	8	7

Zur Ermittlung der Umsatzsteuer wurde der geschätzte Bruttoumsatz aus den zukünftigen Ausgangslieferungen und -leistungen (Ausgangsumsätze) der Autobahn GmbH an den Bund mit dem Bruchteil 19/119 multipliziert, um den darin voraussichtlich enthaltenen Steueranteil herauszurechnen.

- durch Mehreinnahmen bei Ertragssteuern der Autobahn GmbH

Aufgrund der geplanten Änderungen ist davon auszugehen, dass die Autobahn GmbH künftig kalkulatorische Gewinne erzielt, auf die Ertragssteuern anfallen. Es resultieren folgende Mehreinnahmen gerundet in Mio. Euro:

In Mio. Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Ertragssteueraufkommen gesamt	100	100	100
Ertragssteueranteil Bund	27	27	27
Ertragssteueranteil Länder	28	28	28
Ertragssteueranteil Kommunen	45	45	45

Für die Ermittlung der Ertragssteuer wurden die aus der Systemumstellung entstehenden geschätzten kalkulatorischen Gewinne herangezogen. Die Steuerlast setzt sich aus der Kombination von Körperschaftssteuer und Gewerbesteuer zusammen.

- durch Reduzierung der Ausgaben für die Autobahn GmbH

Die Ausgaben für die Autobahn GmbH werden in Höhe der Lkw-Mauteinnahmen, die direkt der Autobahn GmbH zufließen, im Einzelplan 12 reduziert. Die Entlastung für den Bundeshaushalt beträgt in Mio. Euro:

2028	**2029**	**2030**
4 585	4 383	4 371

Darunter fallen unter anderem auch die Nicht-Investiven Kosten der Autobahn GmbH, die künftig vollständig nicht mehr im Einzelplan 12 veranschlagt werden.

Haushaltsbelastung

- durch Mindereinnahmen infolge Vorsteuerabzug der Autobahn GmbH

Vor dem Hintergrund der umsatzsteuerlichen Unternehmereigenschaft der Autobahn GmbH wird die Autobahn GmbH unter den Voraussetzungen des § 15 UStG vorsteuerabzugsberechtigt sein. Aus der Möglichkeit des Vorsteuerabzugs resultieren schätzungsweise folgende Mindereinnahmen gerundet in Mio. Euro:

In Mio. Euro	**2028**	**2029**	**2030**
Vorsteueraufkommen gesamt	1 505	1 454	1 369
Vorsteueranteil Bund (rund 52,8 Prozent)	795	768	723
Vorsteueranteil Länder (rund 45,2 Prozent)	680	657	619
Vorsteueranteil Kommunen (rund 2 Prozent)	30	29	27

Das Vorsteueraufkommen wurde aus der Summe der im Betrachtungszeitraum geschätzten Eingangsleistungen der Autobahn GmbH ermittelt; da diese Bruttobeträge die 100-prozentige Bemessungsgrundlage zuzüglich des

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

19-prozentigen Steuersatzes umfassen, ergibt sich der enthaltene Vorsteuerbetrag rechnerisch durch Anwendung des Faktors 19/119.

- durch Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut werden ab 2028 nicht mehr vollständig im Bundeshaushalt vereinnahmt. Im Bundeshaushalt wird weiterhin das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, deren Träger der Straßenbaulast eine Kommune ist, und der Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung der Länder sowie das Mautaufkommen aus den Mautteilsätzen für die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Kohlenstoffdioxid-Emissionen vereinnahmt (rund 63 Prozent des Mautaufkommens). Das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten auf den Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, für die der Bund Träger der Straßenbaulast ist (rund 37 Prozent des Mautaufkommens), wird abzüglich der anteiligen gesetzlichen Abzüge nach § 11 Absatz 1 und 2 Bundesfernstraßenmautgesetz von der Autobahn GmbH vereinnahmt. Auf Basis der geltenden Finanzplanung betragen die entsprechenden Mindereinnahmen für den Bundeshaushalt in Mio. Euro:

2028	**2029**	**2030**
4 585	4 383	4 371

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ist durch den Gesetzentwurf ein Erfüllungsaufwand zu erwarten, der durch die notwendige Überleitung von laufenden Verträge verursacht wird. Dieser Aufwand wird mit rund 2 Mio. Euro abgeschätzt.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund / Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
3.1	§ 2 Abs. 2 BFStrMG	Bund						21 016
3.2	§ 2 Abs. 2 BFStrMG	Bund			7 040			
3.3	§ 7, 10 InfrGG	Bund			-680			2 885

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund / Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	Summe (in Tsd. Euro)		6 360			23 901		
	davon Bund							
	davon Land (inklusive Kommunen)							

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Aufwand der Autobahn GmbH

Die einmaligen Anpassungskosten der Autobahn GmbH belaufen sich nach deren Schätzungen auf insgesamt 2 885 000 Euro.

In den folgenden Bereichen sind Anpassungen notwendig:

- Kontierungs- und Bilanzierungsvorschriften und deren Anwendung,
- Ermittlung, Erfassung und Abführen der Steuern,
- IKS und Risikomanagement,
- Controlling, Projektmanagement und Berichtswesen,
- Überleitung der Verträge, die in Vertretung der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen wurden,
- Schulung und Qualifikation der Mitarbeitenden.

Die Anpassungen müssen im Rahmen eines Programms und mehrerer Teilprojekte umgesetzt werden. Dies bedarf zum einen einer Projektgruppe/eines Project Management Office mit zwei VZÄ für einen Zeitraum von einem Jahr, was einen Mehraufwand von rund 220 000 Euro verursacht. Zum anderen ist eine VZÄ für ca. 0,5 Jahre mit externer Unterstützung zur Anpassung des Regelwerks und der Prozesse beschäftigt. Dies entspricht einen Mehraufwand in Höhe von rund 55 000 Euro sowie pauschal 50 000 Euro für externe Unterstützung. um die fachliche Anpassung der Kontierungs- und Bilanzierungsvorgaben zu gewährleisten. Die angepassten Prozesse und Regelwerke müssen wiederum im ERP-System in den betroffenen Modulen gecustomized und geschult werden. Hierfür sind zwei VZÄ für 0,5 Jahre und externe Unterstützungsleistungen notwendig, was einem Mehraufwand in Höhe von rund 110 000 Euro entspricht. Für externe Unterstützungsleistungen werden pauschal rund 100 000 Euro angesetzt. Auf Basis des aktuellen Bestandes sind zudem vom Bund ca. 14 000 Bauverträge zu übernehmen. Für

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

diese Verträge muss die Schuldübernahme für jeden Vertrag einzeln mit dem Vertragspartner durch Rechtsgeschäft vereinbart werden. Hierfür werden 9 VZÄ für ein Jahr veranschlagt sowie für externe Unterstützungsleistungen pauschal 1 360 000 Euro.

Die Personal- und Sachkostenkosten bei der Autobahn GmbH stellen sich wie folgt dar:

Bedarf VZÄ in Prozent	Grund des erhöhten Erfüllungsaufwandes	Bewertung	Personalkosten pro Stelle (EUR)	Sachkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten (EUR)
200	Projektgruppe zur Umsetzung der neuen Finanzarchitektur	PK-Satz 110	110 000		110 000	220 000
50	Anpassung im Rechnungswesen	PK-Satz 110	110 000	50 000 (psch.)	55 000	105 000
100	Angepasste Prozesse und Regelwerke im ERP-System in den betroffenen Modulen customized und schulen	PK-Satz 110	110 000	100 000 (psch.)	110 000	210 000
	Vertragsübernahme der Bauverträge durch die Autobahn GmbH	14 000 Verträge a 60 min.	990 000	1 360 000	2 350 000	2 350 000
Personal- und Sachgesamtkosten (einmalig)						**2 885 000**

Aufwand beim BALM, TC und den EETS-Anbietern für die Änderung der Mautprozesse

Technische Anpassungen der IT-Systeme des BALM

Die Anpassungskosten der IT-Systeme des BALM belaufen sich nach Schätzungen des BALM auf insgesamt 4 Mio. Euro. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

- Entwicklungskosten aufgrund von Anpassungen am System EETS@BALM: 1,1 Mio. Euro
- Testkosten für die Gesamtintegration: 0,51 Mio. Euro
- Entwicklungs- und Testkosten der Änderungen am ZIS-System: 0,3 Mio. Euro
- Entwicklungs- und Testkosten der Änderungen am SC-OWI-System: 0,5 Mio. Euro
- Kosten für Gebrauchstauglichkeitsprüfungen von derzeit sechs EETS-Anbietern: 0,9 Mio. Euro
- ggf. erforderliche externe Unterstützungsleistungen mit Kosten: 0,7 Mio. Euro.

Anpassungen der IT-Systeme und Prozesse bei den EETS-Anbietern

Die Kosten für die Umsetzung der Änderungen der Mautprozesse bei den EETS-Anbietern betragen etwa 0,5 Mio. Euro je zugelassenen EETS-Anbieter, mithin insgesamt 3 Mio. Euro.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die von den EETS-Anbietern durchzuführenden Maßnahmen umfassen dabei Änderungen der Kundenabrechnung gegenüber den Endkunden und des Auskehrprozesses an das BALM inkl. der Speicherung der jeweils übermittelten Daten, Anpassungen des Prozesses der Mautausfallhaftung, Anpassungen bei Reklamationen /Gutschriftprozessen sowie Schnittstellenänderungen.

Anpassungen der IT-Systeme und Prozesse bei der TC

Die TC geht von einem einmaligen Umsetzungsaufwand in Höhe von bis zu 14 Mio. Euro aus. Diese Schätzung basiert auf der Annahme von umfangreichen Änderungen an den Mauterhebungs-, Kundenmanagement- und Abrechnungsprozessen der TC, die erstmalig Umsatzsteuerinformationen enthalten und entsprechend umzustellen sind. Daneben hat die TC Teilsysteme der Kontrolle und Schnittstellen anzupassen.

Der einmalige Umsetzungsaufwand für die Anpassungen der IT-Systeme und Prozesse bei der TC ist deutlich höher als bei den EETS-Anbietern, da bei der TC erheblich mehr technische Systeme und Prozesse anzupassen sind. Der angegebene Erfüllungsaufwand wurde vom BALM mit Hilfe einer Experteneinschätzung geprüft bzw. ermittelt und bewegt sich im Rahmen der Erfahrungswerte vergangener Systemanpassungen.

Personalkosten des BALM

Die Integration der Umsatzsteuerinformationen zum Mautinfrastrukturkostenanteil in die IT-Systeme des BALM erfordert zusätzlichen Personalaufwand. Dazu zählen auch Umstellungen in diversen Prozessen der technischen Systeme.

Bedarf VZÄ in Prozent	Grund des erhöhten Erfüllungsaufwandes	Bewertung	Personalkosten pro Stelle (EUR)	Sachkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten (EUR)
10	Implementierung der Umsatzsteueranteilinformationen in den BALM-Systemen	A11	114 892,23	44 319,50	159 211,73	15 921,17
Personal- und Sachgesamtkosten (einmalig)						**15 921,17**

Änderungen ohne Aufwand

Einmaliger Erfüllungsaufwand durch die Änderungen des FStrBAG entsteht nicht.

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Aufwand der Autobahn GmbH

Die Autobahn GmbH geht trotz Mehraufwendungen in den Bereichen Treasury, Risikomanagement, Berichtswesen und dem Monitoring der Mautauskehr von jährlichen Einsparungen von rund 680 000 Euro aus.

Die Mehraufwendungen im Treasury- und Risikomanagement beziehen sich auf die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Fremdkapitalaufnahme sowie die detailliertere Liquiditätsplanung und das erweiterte Risikomanagement. Hierfür sind drei zusätzliche VZÄ und externe Unterstützungsleistungen notwendig. Dies entspricht einem Mehraufwand in Höhe von rund 330 000 Euro p.a. Für die externe Unterstützungsleistung werden pauschal jährliche Kosten in Höhe von rund 100 000 Euro angesetzt.

Gleichzeitig verlangt die Fremdfinanzierung ein erweitertes Berichtswesen im Rahmen der Monats- und Quartalsberichte sowie der Jahresabschlüsse. Hierfür sind zwei VZÄ eingeplant, die einen Mehraufwand in Höhe von rund 220 000 Euro p.a. verursachen.

Ebenso sind für die Autobahn GmbH Kosten für ein Monitoring der Mautauskehr von pauschal 100 000 Euro p.a. einzukalkulieren.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Einführung der neuen Finanzarchitektur verursacht aber nicht nur zusätzliche Aufwendungen, sondern im hohen Maße auch Vereinfachungen und damit jährliche Kostenersparnisse in der Mittelbewirtschaftung. Zukünftig handelt die Autobahn GmbH bis auf den Grunderwerb ausschließlich im eigenen Namen. Damit wird die Vertrags- und Rechnungsbearbeitung deutlich einfacher erfolgen können. Dies erspart bei der Bewirtschaftung der Haushaltsmittel durch vereinfachte Planungs- und Abrufprozesse zwei VZÄ in Höhe von rund 220 000 Euro p.a. Bei der Vertrags- und Rechnungsbearbeitung liegt die Ersparnis sogar bei 11 VZÄ in Höhe von 1 210 000 Euro p.a. Dies resultiert aus der vereinfachten Bewirtschaftung von ca. 4 000 Verträgen (5x 10 min p.a.) und 60 000 Rechnungen (2 min pro Vorgang).

Bedarf VZÄ in Prozent	Grund des erhöhten Erfüllungsaufwandes	Bewertung	Personalkosten pro Stelle (EUR)	Sachkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten (EUR)
300	Mehraufwand im Treasury- und Risikomanagement	PK-Satz 110	110 000	100 000 (psch.)	330 000	430 000
200	Berichtswesen	PK-Satz 110	110 000		220 000	220 000
	Monitoring			100 000		100 000
Vereinfachungen in der Mittelbewirtschaftung durch das Zusammenlegen der Rechnungskreise und der vereinfachten Kontierung:						
200	Planung und Betreuung der Mittel aus dem Bundeshaushalt	PK-Satz 110	-110 000		-220 000	-220 000
1100	Vertrags- und Rechnungsbearbeitung	PK-Satz 110	-110 000		-1 210 000	-1 210 000
Personal- und Sachgesamtkosten (jährlich)						**-680 000**

Aufwand der TC, der EETS-Anbieter und des BALM

Mit der Änderung der Mautprozesse zur Herstellung der Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH ist ein jährlicher Personal- und Sachaufwand bei TC, den EETS-Anbietern und dem BALM von bis zu rund 7 Mio. Euro verbunden:

Aufwand der TC und der EETS-Anbieter

Die Höhe der Zahlungsprovisionen ist abhängig von den gezahlten Mautbeträgen und wird sich infolge der Umsatzsteuerpflicht des Infrastrukturkostenanteils erhöhen. Aufgrund der Zahlungsverkehrsprovisionen wird der laufende Aufwand bei der TC und den EETS-Anbietern zusammen unter der Annahme von 19 Prozent MwSt. auf bis zu 6 Mio. Euro pro Jahr geschätzt.

Aufwand des BALM

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die jährlichen Personal- und Sachgesamtkosten des BALM werden auf 1.040.702,39 Euro geschätzt. Bei der Abschätzung des jährlichen Personalaufwands des BALM sind insbesondere die aufgrund der Umsatzsteuerbarkeit des Mautinfrastrukturkostenanteils, der der Autobahn GmbH zusteht, sowie der Verteilung der Mauteinnahmen zwischen Bund und der Autobahn GmbH zu ändernden Abrechnungs- und Verrechnungsprozesse zu berücksichtigen. In der Einnahmeprüfung hat zudem erstmalig eine Verrechnung des Auszahlungsbetrags an die Autobahn GmbH mit dem von der Autobahn GmbH zu tragenden Anteil an den Betriebskosten des Mautsystems zu erfolgen. Daneben ist der Prozess der Mauterstattung infolge der Ausweisung der Umsatzsteuer anzupassen. Mautsystemänderungen sind wegen der neuen Mautarchitektur mit der Autobahn GmbH als weiterer beteiligter Stelle abzustimmen und zu koordinieren. Zusätzlich ergibt sich durch die Umsatzsteuerbarkeit Personalaufwand bei der Kontrolle und dem Support der EETS-Anbieter.

Im Einzelnen wird folgender Personalaufwand aufgrund der zusätzlichen Tätigkeiten angenommen:

Bedarf VZA in Prozent	Grund des erhöhten Erfüllungsaufwandes	Bewertung	Personalkosten pro Stelle (EUR)	Sachkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten (EUR)
200	Berücksichtigung der Umsatzsteuerabführung der TC und der EETS-Anbieter bei der Einnahmeprüfung.	A10	99 738,58	44 319,50	144 058.08	288 116,16
	Verrechnung von Mauterstattungen mit den Auszahlungsbeträgen (Infrastrukturkostenanteil) an die Autobahn GmbH					
	Feststellung der Auszahlungsbeträge					
	Aufteilung und Abrechnung der Betriebskosten des Mautsystems zwischen Autobahn GmbH und Bund					
100	Koordination künftiger technischer System- und Komponentenänderungen am Mautsystem mit TC sowie der des Bundes	A11	114 892,23	44 319,50	159 211,73	159 211,73
	Planung und Durchführung von Leistungsänderungen					
	Umsetzungskontrolle					

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

200	Berücksichtigung der Umsatzsteuer bei der Bearbeitung der Mauterstattungsverfahren Berechnung von Rückforderungen Feststellung der auf den Infrastrukturkostenanteil entfallenen Verrechnungsbeträge bei Mauterstattungen	A8	85 082,12	44 319,50	129 401,62	258 803,24
100	Support und Kontrolle der EETS-Anbieter bei der Umsatzsteuerberechnung/-ausweisung auf den Infrastrukturkostenanteil Qualitätssicherung der Auskehrprozesse der EETS-Anbieter	A9	95 025,51	44 319,50	139 345,01	139 345,01
25	Implementierung der Umsatzsteuersätze in den BALM-Mautsystemen Anpassung des Tarifmodells	A10	99 738,58	44 319,50	144 058,08	36 014,52
Summe			**494 477,02**	**221 597,50**	**427 958,36**	**881 490,66**

Dazu ergibt sich daraus nachfolgender Personalbedarf für Querschnittsaufgaben:

Bedarf VZÄ in Prozent	Grund des erhöhten Erfüllungsaufwandes	Bewertung	Personalkosten pro Stelle (EUR)	Sachkosten pro Stelle (EUR)	Gesamtkosten pro Stelle (EU)	Gesamtkosten (EUR
100	Personalsachbearbeitung	A11	144 058.08	44 319,50	159 211,73	159 211,73

Änderungen ohne Aufwand

Die Änderung des FStrBAG verursacht keinen jährlichen Erfüllungsaufwand. Eine Entlastung ist damit ebenfalls nicht verbunden, da das FBA bereits schon heute keine Rechts- und Fachaufsicht in Bezug auf die Befugnisse der Autobahn GmbH bei der Ausführung der Aufgaben Finanzierung der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung sowie bei der Ausführung der Aufgabe des Finanzmanagement für Bundesstraßen ausführt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5. Weitere Kosten

Durch die Mautgläubigerstellung der Autobahn GmbH wird der ihr zustehende Anteil des Mautaufkommens, der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, deren Träger der Straßenbaulast der Bund ist, umsatzsteuerpflichtig. Die Umsatzsteuerpflicht führt bei bestimmten Mautschuldnern zu tatsächlichen Mehrkosten, sofern sie die Umsatzsteuer nicht im Wege des Vorsteuerabzugs geltend machen können, und bei vorsteuerabzugsberechtigten Mautschuldnern bis zum Vorsteuerabzug zu einer Vorfinanzierung der angefallenen Umsatzsteuer.

Mautschuldner sind in der Regel gewerblich tätig und damit in der Regel grundsätzlich zum Vorsteuerabzug berechtigt. Auch ausländische Unternehmen können sich die Umsatzsteuer in der Regel zurückerstatten lassen. Lediglich ein kleiner Anteil der Mautschuldner wird nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sein, insbesondere Privatpersonen, Vereine und umsatzsteuerliche Kleinunternehmer im Sinne des § 19 Absatz 1 Satz 1 UStG. Deren Anteil kann nicht verlässlich geschätzt werden, konservative Schätzungen belaufen sich auf einen niedrigen einstelligen Prozentsatz. Die Mehrkosten für nicht vorsteuerabzugsberechtigte Mautschuldnern werden auf 13,29 Mio. Euro geschätzt (siehe Begründung zu VII.3).

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz trägt zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen bei. Der Gesetzentwurf ermöglicht eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung der Gesellschaft privaten Rechts, um eine verlässliche und zukunftssichere Straßenverkehrsinfrastruktur zu garantieren.

Die Neustrukturierung der Finanzierung auf Grundlage des Drei-Säulen-Modells und der damit verbundenen Mautgläubigerschaft der Gesellschaft privaten Rechts führt dazu, dass die der Gesellschaft privaten Rechts zustehenden Lkw-Mautmittel künftig umsatzsteuerpflichtig werden. Das beim Bund verbleibende Lkw-Mautaufkommen bleibt umsatzsteuerfrei.

Das Gesetz hat keine geschlechterspezifischen Auswirkungen. Es bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Der demografische Wandel wirkt sich nicht auf das Gesetz aus. Demografische Folgen und Risiken werden nicht begründet.

Spürbare Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher sind nicht zu erwarten.

VIII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt unbefristet.

Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht überträgt der Bund der Gesellschaft privaten Rechts nur befristet bis zum 31. Dezember 2057. Zu diesem Zeitpunkt endet auch die Mautgläubigerstellung der Gesellschaft privaten Rechts.

Die Regelungen sind daher bis Ende des Jahres 2050 zu evaluieren, damit der Gesetzgeber über eine Weiterführung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts und der Mautgläubigerstellung entscheiden und etwaige gesetzliche Änderungen vornehmen kann.

Bei Änderungen der den Regelungen zu Grunde liegender Ausgangsbasis, insbesondere der Dynamisierung der Einnahmen der Gesellschaft privaten Rechts, kann bei Bedarf auch eine deutlich frühere Evaluierung notwendig werden. Als Kriterien für die Evaluierung der Erreichung der Ziele des Gesetzes dienen zum Beispiel die Anzahl und der Umfang der Inanspruchnahme der zusätzlich gesetzlich eingeräumten Finanzierungsmöglichkeit durch Fremdkapital, die Höhe der Summe der einzelnen Kreditaufnahmen oder Begebung von Anleihen auch im Verhältnis zu den anderen Finanzquellen der Gesellschaft privaten Rechts sowie die Rückzahlungsmodalitäten im Einzelfall. Als Datengrundlage dienen Auswertungen der Gesellschaft privaten Rechts sowie die dem Bund vorliegenden Informationen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes)

Die Möglichkeit der Gesellschaft privaten Rechts Kredite aufzunehmen und Anleihen zu begeben, soll bereits im Jahr 2027 bestehen. Die weiteren, im Zusammenhang mit der Finanzierung der Gesellschaft privaten Rechts stehenden Änderungen treten zum 01.01.2028 in Kraft (siehe Artikel 5 dieses Gesetzes).

§ 7 Absatz 1 wird neu gefasst. In Satz 1 wird der Verweis auf das Infrastrukturabgabegesetz gestrichen. Die Streichung ist geboten, da das Infrastrukturabgabengesetz (InfrAG) mit Wirkung zum 25. November 2023 außer Kraft getreten ist (BGBl. 2023 I Nr. 315). Durch die Streichung des Satzes 3 wird das Verbot der Gesellschaft privaten Rechts, Kredite am Markt aufzunehmen, aufgehoben. Diese Streichung korrespondiert mit der Neuaufnahme des Absatzes 1a.

Der neue § 7 Absatz 1a eröffnet der Gesellschaft privaten Rechts die Möglichkeit, Kredite aufzunehmen und Anleihen zu begeben und erweitert damit die Finanzierungsmöglichkeiten der Gesellschaft privaten Rechts. Satz 1 enthält die Legaldefinition „Fremdkapitalaufnahme“ für die Angabe „Kredite aufnehmen und Anleihen zu begeben“.

Die Zweckbindung in Satz 2, die sich auf die Mittel aus der Aufnahme von Fremdkapital bezieht, dient der Eingrenzung des Finanzierungsinstruments. Sie stellt sicher, dass das private Kapital grundsätzlich nur für Investitionen und die hierfür erforderliche Planungs-aufwendungen eingesetzt wird und nicht für laufende Ausgaben oder sonstige Finanzbedarfe der Gesellschaft privaten Rechts. Zu den investiven Maßnahmen zählen Maßnahmen des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, die Erhaltung von Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung einschließlich der Brückenmodernisierung sowie sonstige investive Maßnahmen in die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung.

Satz 3 sieht von der grundsätzlichen Zweckbindung des Fremdkapitals eine Ausnahme vor. Zur Überbrückung von Liquiditätsengpässen darf die Gesellschaft privaten Rechts Mittel aus der Aufnahme von Kontokorrentkrediten auch in anderen Bereichen einsetzen.

Satz 4 regelt, dass die Fremdkapitalaufnahme nicht zu einer Beteiligung des Kreditgebers an der Gesellschaft privaten Rechts oder deren Tochtergesellschaften nach § 4 Absatz 2 führen darf. Die Regelung dient der Wahrung der verfassungsrechtlichen Vorgaben des Artikel 90 Absatz 2 Satz 3 und Satz 4 GG, wonach die Gesellschaft privaten Rechts im unveräußerlichen Eigentum des Bundes steht und unmittelbare oder mittelbare Beteiligungen Dritter an der Gesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften ausgeschlossen sind. Von dem Verbot umfasst ist auch die Gewährung von Sicherheiten unter Verwendung von Anteilen an der Gesellschaft privaten Rechts und ihren Tochtergesellschaften. Damit wird deutlich, dass eine Privatisierung der Gesellschaft privaten Rechts und ihrer Tochtergesellschaften nicht erfolgen kann und eine Haftung des Bundes nicht begründet wird. Die Kreditaufnahme führt in keiner Konstellation zur Einräumung einer gesellschaftsrechtlichen Beteiligung Dritter. Ausgeschlossen sind damit beispielsweise Wandeldarlehen oder die Verpfändung von Geschäftsanteilen.

Satz 5 stellt klar, dass von der Gesellschaft privaten Rechts vertraglich sicherzustellen ist, dass für vor dem 01.01.2028 aufgenommenes Fremdkapital der Schuldendienst (Zinsen und Tilgung) erst ab dem 01.01.2028 zahlungswirksam wird, da Gesellschaft privaten Rechts erst ab diesem Zeitpunkt über eigene Einnahmen zur Bedienung oder Rückführung von Fremdkapital verfügt (siehe Artikel 2 und 3 dieses Gesetzes).

Satz 6 legt fest, dass das unternehmerische Risiko für die Bedienung und Rückführung des Fremdkapitals ausschließlich bei der Gesellschaft privaten Rechts liegt. Diese Regelung gewährleistet eine klare Trennung der Finanzverantwortungen des Bundes und der Gesellschaft privaten Rechts. Als Gewähr gegenüber den Kreditgebern dient dementsprechend ausschließlich der Erlösstrom des Mautaufkommens, welcher der Gesellschaft privaten Rechts ab dem 01.01.2028 zufließt (siehe hierzu die Änderungen in den Artikeln 2 und 3 dieses Gesetzes, welche gemäß Artikel 5 dieses Gesetzes zum 01.01.2028 in Kraft treten).

Für die spätere Bedienung und Rückführung des Fremdkapitals gegenüber den Kreditgebern (frühestens ab 01.01.2028 – siehe Artikel 2 dieses Gesetztes) räumt der Bund gemäß Satz 7 keinerlei Gewähr wie etwa Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen und sonstige Gewährleistungen ein. Der Bund trägt die Kreditschulden

der Gesellschaft privaten Rechts weder unmittelbar noch mittelbar. Auch ein kurzfristiger Einsatz der Bundesmittel zur vorübergehenden Tilgung der Kredite der Gesellschaft ist untersagt.

Satz 8 stellt klar, dass die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung selbst nicht zur Besicherung der Aufnahme von Fremdkapital eingesetzt werden dürfen. Damit wird ausgeschlossen, dass private Kapitalgeber unmittelbare oder mittelbare Zugriffsrechte auf die Infrastruktur erhalten. Dies trägt der verfassungsrechtlichen Vorgabe des Art. 90 Absatz 1 GG Rechnung, nach dem der Bund Eigentümer der Bundesautobahnen bleibt und dieses Eigentum unveräußerlich ist.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1 InfrGG)

§ 1 Absatz 1 InfrGG wird neu gefasst.

Der Gesellschaft privaten Rechts wird in Satz 1 eine weitere Sachaufgabe, die Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch zugewiesen. Die weitere Sachaufgabe ist Teil der dem Bund zufallenden Aufgabe der „Verwaltung“ im Sinne des Artikel 90 Absatz 2 Satz 1 GG. Gemäß Artikel 90 Absatz 2 Satz 2 GG kann sich der Bund zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen. Die Formulierung „zum Gebrauch“ knüpft an die Legaldefinition des Gemeingebrauchs in § 7 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) an und dient ausschließlich der Wahrnehmung der Aufgaben der Autobahn GmbH; der Gemeingebrauch für Jedermann nach Maßgabe von § 7 FStrG bleibt hiervon unberührt und besteht unverändert.

Die weitere Sachaufgabe, die der Autobahn GmbH übertragen werden soll, führt zum Entstehen einer neuen Rechtsbeziehung der Autobahn GmbH gegenüber den Nutzern. Die weitere Sachaufgabe steht im Zusammenhang mit dem öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrecht des neuen § 5a (siehe Begründung zu Artikel 2 Nummer 6). Die weitere Sachaufgabe leistet die Gesellschaft privaten Rechts gegenüber allen Nutzern der Bundesautobahnen, d. h. sowohl gegenüber Nutzern, die nach Maßgabe des BFStrMG für die Benutzung eine Maut (Lkw-Maut) zu entrichten haben als auch gegenüber Nutzern, die keine Maut entrichten müssen.

Es erfolgt außerdem eine redaktionelle Anpassung, durch die die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 06. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) umgesetzt wird.

Nach § 1 Absatz 3 bezieht sich die weitere Sachaufgabe ebenfalls auf Bundesstraßen, soweit sie nach Artikel 90 Absatz 4 oder Artikel 143e Absatz 2 GG auf Antrag eines Landes in Bundesverwaltung übernommen worden sind oder werden (Bundesstraßen in Bundesverwaltung).

Näheres zu der Übertragung der Aufgaben zur Ausführung auf die Gesellschaft privaten Rechts nach Satz 1 wird in einer Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und der Gesellschaft privaten Rechts geregelt. Auch wenn die operative Verantwortlichkeit für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben bei der Gesellschaft privaten Rechts liegt, trägt der Bund als Straßenbaulastträger und Eigentümer der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung weiterhin die Aufgaben- und Gewährleistungsverantwortung, also die Gesamtverantwortung für diese Infrastruktur.

Zu Nummer 2 (§ 2 InfrGG)

Zu Buchstabe a

§ 2 Absatz 2 InfrGG wird ersatzlos gestrichen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2019 wurde die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft am 1. August 2019 zur Aufnahme als Ganzes auf die Gesellschaft privaten Rechts verschmolzen, so dass der Gesellschaft deren Aufgaben nach Maßgabe des § 2 Absatz 2 InfrGG übertragen wurden. Die Streichung ist geboten, da das Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG) mit Wirkung zum 1. August 2019 außer Kraft getreten ist (BGBl. I Seite 1376). Damit fehlt die in § 2 Absatz 2 Satz 2 ausdrücklich vorausgesetzte gesetzliche Grundlage. Der Regelungszweck dieser Vorschrift hat sich damit erledigt.

Zu Buchstabe b

Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2. Dies ist eine Folgeänderung aufgrund der Streichung des Absatzes 2.

Zu Nummer 3 (§ 3 InfrGG)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 06. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 4 (Abschnitt 2 InfrGG)

Die Überschrift zu Abschnitt 2 wird ergänzt um das das „Nutzziehungsrecht“, das im neuen § 5a geregelt wird, und das Wort „Verordnungsermächtigung“, die Gegenstand des § 6 ist.

Zu Nummer 5 (§ 5 InfrGG)

Zu Buchstabe a

In § 5 Absatz 1 Satz 1 InfrGG ist die Datumsangabe „ab dem 1. Januar 2021“ nach Eintritt dieses Zeitpunkts überholt und für die weitere Normenstruktur entbehrlich.

Satz 1 wird um die Worte „sowie die Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch“ ergänzt. Damit wird die weitere Sachaufgabe der Gesellschaft privaten Rechts (siehe Begründung zu Artikel 2 Nummer 1) auch im Gesellschaftsgegenstand verankert.

In Satz 2 wird bezüglich der übertragenen Aufgaben auf § 1 Absatz 1 InfrGG verwiesen.

Zu Buchstabe b

In Absatz 4 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung. Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 06. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 6 (§ 5a InfrGG)

§ 5a wird neu aufgenommen.

Mit § 5a wird per Gesetz ein öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht zur Übertragung an die Gesellschaft privaten Rechts begründet und ausgestaltet.

Zu Absatz 1:

Die Begründung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts zur Übertragung vom Bund auf die Gesellschaft privaten Rechts erfolgt per Gesetz gemäß § 5a Absatz 1 Satz 1 und bezieht sich auf die Bundesautobahnen. Gemäß § 1 Absatz 3 sind von dem Begriff der Bundesautobahnen auch die Bundesstraßen in Bundesverwaltung erfasst.

Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht ermöglicht der Gesellschaft privaten Rechts das ihr gemäß BFStrMG zustehende Lkw-Mautaufkommen zu vereinnahmen und so eine eigene Einnahmekompetenz zu erhalten, um Kredite am Markt aufnehmen zu können und Anleihen zu begeben (siehe weiterführende Begründung zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe c und Artikel 1). Korrespondierend hierzu wird durch Änderung des § 2 BFStrMG die Gesellschaft privaten Rechts Mautgläubigerin für das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 BFStrMG (Infrastrukturkosten) (siehe Artikel 3 Nummer 2 dieses Gesetzes).

Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht ist vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlichen Vorgaben des Artikel 90 Absatz 1 GG eng gefasst und wird zweckgerichtet folgendermaßen ausgestaltet:

Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht steht im Zusammenhang mit der Aufgabe der „Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch“ (siehe Begründung zu Artikel 2 Nummer 1). Zu den Nutzern, die nach Maßgabe des § 1 BFStrMG eine Maut zu entrichten haben, wird eine Leistungsbeziehung in der Weise begründet, dass die Entrichtung der Maut Gegenleistung für die Erfüllung der weiteren Sachaufgabe – Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch – durch die Gesellschaft privaten Rechts ist. Damit die Gesellschaft privaten Rechts den ihr nach Maßgabe des BFStrMG zustehenden Anteil am Mautaufkommen vereinnahmen kann, wird das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht zur Übertragung an die Gesellschaft privaten Rechts begründet. Da es ausschließlich dazu dient, der Gesellschaft privaten Rechts die Vereinnahmung des ihr zustehenden Mautaufkommens zu ermöglichen, beschränkt sich dieses Recht auch zwingend nur auf diejenigen Bestandteile der Bundesautobahnen, die bei der Mauterhebung nach dem BFStrMG relevant sind. Das Recht besteht nur insoweit, als es für die gesetzlich vorgesehene Fruchtziehung der Mauteinnahmen erforderlich ist. Darüber hinaus begründet es keinerlei sonstige Rechtspositionen an den Bundesautobahnen. Insbesondere geht auch nicht das dem Eigentum

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

innewohnende Recht zur Entscheidung über die Nutzung durch Dritte über. Dies trägt den verfassungsrechtlichen Bestimmungen des Artikel 90 Absatz 1 GG Rechnung, nach dem der Bund Eigentümer der Bundesautobahnen bleibt und dieses Eigentum unveräußerlich ist.

Satz 2 begrenzt das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht alleinig auf den Zweck der Vereinnahmung der Lkw-Maut. Deshalb wird mit dem Halbsatz 2 und der Bezugnahme auf § 1 BFStrMG das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht zweckgerichtet insoweit weiter eingeschränkt, dass es sich nur auf diejenigen Streckenabschnitte bezieht, für die eine Maut nach Maßgabe des § 1 BFStrMG entrichtet wird. Ausgenommen sind damit die in § 1 Absatz 3 BFStrMG aufgeführten Streckenabschnitte, auf denen keine Maut nach BFStrMG zu entrichten ist. Das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht wird korrespondierend zum Umfang der Mautgläubigerstellung der Gesellschaft privaten Rechts gemäß § 2 Absatz 2 Satz 1 BFStrMG auf den Infrastrukturkostenanteil beschränkt. Mit dem Recht zur Vereinnahmung der Maut sind keine Einflussmöglichkeiten der Gesellschaft privaten Rechts auf die Höhe der Mautgebühr verbunden. Diese bestimmt der Bund.

Das in Satz 3 statuierte Verbot der weiteren Übertragung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts durch die Gesellschaft privaten Rechts schließt aus, dass Dritte eine eigene Rechtsposition an der Nutzung der Bundesautobahnen erhalten. Das Verbot der Belastung oder Veräußerung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts verhindert, dass dieses Recht als eine frei verkehrsfähige oder besicherungsfähige Vermögensposition genutzt wird. Damit wird den verfassungsrechtlichen Bestimmungen des Artikel 90 Absatz 1 GG Rechnung getragen, nach dem der Bund Eigentümer der Bundesautobahnen bleibt und dieses Eigentum unveräußerlich ist. Zugleich wird verhindert, dass das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht als Sicherheit für privates Kapital eingesetzt wird.

Satz 4 stellt vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlichen Vorgaben des Art. 90 Absatz 1 GG ausdrücklich klar, dass Satz 1 keine Übertragung des Eigentums an den Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung bewirkt. Dieser Anforderung wird durch die oben dargestellte Ausgestaltung und Beschränkung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts Rechnung getragen. In der denklogischen Folge kann das Eigentum an den in Satz 1 genannten Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung auch nicht als Sicherheit für die Aufnahme von Krediten und die Begebung von Anleihen gemäß § 7 Absatz 1b dienen. Damit wird gleichzeitig sichergestellt, dass der Bund keine Finanzverantwortung für die Kreditschulden der Gesellschaft privaten Rechts trägt, sondern die Absicherung ausschließlich in der Finanzverantwortung der Gesellschaft privaten Rechts liegt (siehe hierzu Begründung zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe c und Artikel 1).

Zu Absatz 2:

Absatz 2 Satz 1 gibt vor, dass das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht bis zum 31. Dezember 2057 befristet wird. Die Befristungsregelung verhindert, dass der Gesellschaft privaten Rechts eine auf Dauer angelegte, eigentumsähnliche Position an den Bundesfernstraßen übertragen wird. Zugleich schafft die feste Dauer einen planbaren Rahmen für die kreditfinanzierte Aufgabenwahrnehmung. Sie dient damit auch der Kalkulierbarkeit der Finanzierung. Eine Beendigung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts mittels Gesetzesänderung durch den einfachen Gesetzgeber bleibt hiervon unberührt. Unmittelbar würde damit dann der Verlust der Mautgläubigerschaft der Gesellschaft privaten Rechts, die unmittelbar an das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht gekoppelt ist, einhergehen, siehe § 2 Absatz 2 Satz 1 BFStrMG (siehe Artikel 3 Nummer 1 dieses Gesetzes). Satz 2 stellt klar, dass die Übertragung keinen Zahlungsanspruch des Bundes gegen die Gesellschaft privaten Rechts begründet. Die Übertragung erfolgt durch Sacheinlage in die Kapitalrücklage. Die Gesellschaft kann das Nutzziehungsrecht dadurch ungeachtet der Nichtübertragbarkeit nach allgemeinen Bilanzierungsregeln als einzelverwertbaren Vermögensgegenstand in ihrer Handelsbilanz mit dem Ertragswert aktivieren.

Zu Nummer 7 (§ 6 InfrGG)

§ 6 Satz 1 wird neu gefasst.

Die Neufassung bezweckt zum einen die redaktionelle Anpassung, in dem die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 06. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) umgesetzt wird. Zum anderen wird korrespondierend zu der Ergänzung der weiteren Sachaufgabe der Gesellschaft privaten Rechts „Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch“ in den §§ 1 und 5 auch die Ermächtigungsgrundlage, die Gesellschaft privaten Rechts mit hoheitlichen Befugnissen zu beleihen, entsprechend auf die weitere Sachaufgabe erweitert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 8 (§ 7 InfrGG)

Der § 7 regelt das Drei-Säulen-Modell für die Finanzierung der Gesellschaft privaten Rechts aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und Fremdkapital.

Zu Buchstabe a

Der Absatz 1 wird neu gefasst.

Ein neuer Bestandteil der Finanzierung der Gesellschaft privaten Rechts ergibt sich aus dem der Gesellschaft privaten Rechts zustehenden Mautaufkommen, sobald und soweit ihr nach § 5a das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht übertragen worden ist und sie Mautgläubigerin nach § 2 Absatz 2 Satz 1 BFStrMG ist (Einnahmekompetenz). Zugleich gilt für die Verwendung des Mautaufkommens die Zweckbindung des § 11 Absatz 4 Satz 1 BFStrMG.

Mit dem neuen Absatz 1 wird eine spezielle und damit gegenüber § 6 Absatz 2 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (BABG) vorrangige Regelung getroffen, dass das Mautaufkommen der Gesellschaft privaten Rechts, deren Alleingesellschafter der Bund ist (§ 3), zufließt. Die Regelung in § 6 Absatz 2 BABG, nach der der Bund unter anderem die Einnahmen aus der Benutzung der Bundesfernstraßen erhält, bezieht sich auf das Verhältnis zwischen Bund und Ländern.

Zu Buchstabe b

Der Absatz 1a wird neu gefasst.

Nach Absatz 1a Satz 1 kann der Bund der Gesellschaft privaten Rechts neben dem ihr nach Absatz 1 zustehenden Mautaufkommen auch weiterhin Haushaltsmittel aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung stellen, um die Erfüllung der ihr durch den Bund übertragenen Aufgaben sicherzustellen. Satz 2 sichert die Trennung der Haushaltsfinanzierung von der marktbezogenen Fremdfinanzierung der Gesellschaft privaten Rechts. Haushaltsmittel des Bundes sollen ausschließlich der Erfüllung der der Gesellschaft privaten Rechts übertragenen Aufgaben dienen, nicht aber der Bedienung oder Rückführung von Fremdkapital. Damit wird ausgeschlossen, dass Bundesmittel unmittelbar oder mittelbar zur Absicherung der Fremdfinanzierung der Gesellschaft privaten Rechts herangezogen werden oder der Bund in irgendeiner Weise für Verbindlichkeiten der Gesellschaft eine Haftung, eine wirtschaftliche Gewährleistung oder sonstiges Einstehen übernimmt.

Zu Buchstabe c

Der Absatz 1a gemäß Artikel 1 dieses Gesetzes wird zu Artikel 1b. Satz 5 wird gestrichen, da die Regelung mit Inkrafttreten von Artikel 2 gegenstandslos ist. Im weiteren wird auf die Begründung zu Artikel 1 verwiesen.

Zu Buchstabe d

Zu Buchstabe aa)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der Neufassung des § 8 (siehe Begründung zu Artikel 2 Nummer 9).

Zu Buchstabe bb)

Die Streichung des Satzes 2 ist eine Folgeänderung der Neustrukturierung von § 7 Absätze 1, 1a und 1b.

Zu Buchstabe e

Der bisherige Absatz 3 wird gestrichen. Für die Gesellschaft privaten Rechts gelten die Grundsätze des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG). Die Gesellschaft privaten Rechts ist als 100-prozentiges Bundesunternehmen ohnehin verpflichtet, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel wirtschaftlich und sparsam zu verwenden. Eine darüber hinaus bindende Wirkung an das Haushaltsrecht würden dem Bestreben zuwiderlaufen, die Fremdkapitalaufnahme so auszugestalten, dass sie mit den Grundsätzen des Art. 115 vereinbar ist.

Zu Buchstabe f

Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3. Dies ist eine Folgeänderung aufgrund der Streichung des Absatzes 3.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 9 (§ 8 InfrGG)

Der § 8 wird neu gefasst.

Der neu gefasste Begriff „Finanz- und Maßnahmenplan“ greift den vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags in seinem Maßgabebeschluss 21/3392 vom 17. Dezember 2025 verwendeten Begriff auf.

Zu Absatz 1:

Die Gesellschaft privaten Rechts erstellt unter Berücksichtigung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen den Finanz- und Maßnahmenplan. Neben der Berücksichtigung des Bedarfsplans werden bei der Aufstellung des Finanz- und Maßnahmenplans insbesondere auch Erkenntnisse zum Erhaltungsbedarf der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung einbezogen. Der Finanz- und Maßnahmenplan stellt ein zentrales Steuerungs- und Planungsinstrument der Gesellschaft privaten Rechts für die Investitionen in die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung dar. Über den Finanz- und Maßnahmenplan wird eine zeitliche sowie inhaltliche Priorisierung der Projekte und deren Realisierung ermöglicht sowie Transparenz gewährleistet. Der Finanz- und Maßnahmenplan bildet die Grundlage für die jährliche Investitionsplanung der Gesellschaft privaten Rechts.

Durch Satz 1 wird klargestellt, dass im Finanz- und Maßnahmenplan ausschließlich die geplanten Ausgaben für investive Maßnahmen darzustellen sind.

Gemäß Satz 2 ordnet die Gesellschaft privaten Rechts die Mittel aus den verschiedenen Finanzierungsquellen gemäß § 7 dem Bedarf an Investitionen (Bedarfsplan, Erhaltung, Sonstige Investitionen) zu und schafft damit Transparenz über die Finanzierungsquellen.

Nach Satz 3 bedarf der Finanz- und Maßnahmenplan der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr als Vertretung des Bundes als Gesellschafter. Auch wenn die operative Verantwortlichkeit für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben bei der Gesellschaft privaten Rechts liegt, trägt der Bund als Straßenbaulastträger und Eigentümer der Bundesfernstraßen weiterhin die Aufgaben- und Gewährleistungsverantwortung, also die Gesamtverantwortung für diese Infrastruktur. Das Bundesministerium für Verkehr soll daher auch weiterhin einen angemessenen Einfluss auf die Ermittlung der im Finanz- und Maßnahmenplan ausgewiesenen Bedarfe sowie die zeitliche und inhaltliche Priorisierung der Projekte und deren Realisierung haben.

Darüber hinaus dient der Finanz- und Maßnahmenplan als Indikation für die Höhe der Aufnahme von Fremdkapital gemäß § 7 Absatz 1b. Die Entscheidung über die Aufnahme von Fremdkapital liegt allein bei der Gesellschaft privaten Rechts. Die Zustimmung des Gesellschafters zum Finanz- und Maßnahmenplan begründet keine Finanzverantwortung des Bundes.

Gemäß Satz 4 leitet das Bundesministerium für Verkehr den Finanz- und Maßnahmenplan dem Deutschen Bundestag zur Kenntnis zu.

Der bisher geltende Zustimmungsvorbehalt der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages wird unter Berücksichtigung des Maßgabebeschlusses des Haushaltsauschusses vom 17. Dezember 2025 (Ausschussdrucksache 21/3392) aufgehoben.

Zu Absatz 2:

Durch die Neufassung des Satz 2 wird klargestellt, dass der Bericht der Gesellschaft privaten Rechts ein Bestandteil des verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinvestitionsberichts gemäß § 6 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes, § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes an den Deutschen Bundestag ist.

Zu Nummer 10 (§ 10 InfrGG)

§ 10 wird gestrichen.

Die bisherigen Regelungen in § 10 haben sich durch Zeitablauf erledigt. Absatz 1 regelte die Wahrnehmung von Aufgaben vor dem 1. Januar 2021. Absatz 2 galt nur für einen Zeitraum von zwei Monaten nach der Verkündung des Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2018.

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 1 (§ 2 BFStrMG)

Die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes wird Mautgläubigerin für das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 (Infrastrukturkosten) auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen nach § 1 Absatz 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung), deren Träger der Straßenbaulast der Bund ist. Die Gesellschaft privaten Rechts erhält die Mautgläubigerstellung nur für das Mautaufkommen aus dem Infrastrukturmautteilsatz für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung, da der Gesellschaft nur Kosten im Bereich der Infrastruktur für diese Straßen entstehen und damit gebührenrechtlich die Gläubigerstellung rechtfertigen. Für die anderen Mautteilsätze und die Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung wird die Mautgläubigerstellung mangels Kostenpositionen nicht an die Gesellschaft übertragen. Der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes sollen Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt werden und sie dadurch eine Einnahmekompetenz erhalten. Um die Einnahmekompetenz sachlich zu begründen, wird der Gesellschaft privaten Rechts nach § 5a InfrGG bis zum 31. Dezember 2057 ein öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht an den Bundesautobahnen und Bundesstraßen nach § 1 Absatz 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes übertragen. Die Mautgläubigerstellung am Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten endet spiegelbildlich zum Auslaufen des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts. Sie erhält zudem die neue Sachaufgabe der Bereitstellung der Bundesfernstraßen nach § 1 Absatz 1 und 3 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes zum Gebrauch. Die Gesellschaft privaten Rechts wird mit der Vereinnahmung des ihr zustehenden Anteils des Mautaufkommens beliehen. Dies stellt die Bewahrung der Einordnung der Lkw-Maut als öffentlich-rechtliche Gebühr sicher.

Zu Nummer 2 (§ 4 BFStrMG)

Zu Buchstabe a

Die Überschrift wird an den Inhalt der Regelung angepasst.

Zu Buchstabe b

Die Rolle des BALM als Mauterheber wird durch die Änderung zur Mautgläubigerschaft nicht verändert. Sie wird durch die Einfügung in § 4 Absatz 1 Satz 1 klargestellt. Als Mauterheber ist die private oder öffentliche Stelle zu verstehen, die in einem mautpflichtigen Streckennetz für die Erhebung der Maut zuständig ist (siehe Artikel 2 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union). Die Rolle des Mauterhebers berechtigt zur Einziehung der Maut, so dass die Leistung der Maut an das BALM auch gegenüber der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes erfüllende Wirkung hat (vgl. § 362 Absatz 2 BGB). Die Mautschuldner werden unter den Voraussetzungen des § 4 Absatz 6 weiterhin von der Erfüllung der Mautschuld befreit, indem sie ein Entgelt in Höhe der zu entrichtenden Maut an den Betreiber oder einen Anbieter zahlen, der einen Vertrag nach § 4d Absatz 1 oder § 4f Absatz 1 mit dem BALM abgeschlossen hat (EETS-Anbieter). Der Betreiber und die EETS-Anbieter kehren die Beträge der Mautschuldner in Höhe der entstandenen Maut an das BALM aus. Das BALM führt wie bisher die Einnahmeprüfung zur Feststellung der vollständigen Mautauskehr durch und leitet das der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes nach § 2 Absatz 2 Satz 1 und § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz zustehende Mautaufkommen einschließlich der Umsatzsteuer an diese weiter. Dabei ist das BALM berechtigt, Erstattungsbeträge (siehe unter Buchstabe c) sowie die in § 11 Absätze 1 und 2 genannten Abzüge mit dem Auszahlungsbetrag zu verrechnen. Im Übrigen wird das Mautaufkommen im Bundeshaushalt vereinnahmt.

Zu Buchstabe c

Das BALM führt wie bisher die Erstattungsverfahren durch. Dies wird durch die Einfügung klargestellt. Da sich die Erstattungsanträge auch auf Mautaufkommen, welches der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes zusteht, beziehen kann, findet ein Ausgleich im Innenverhältnis mit dem BALM statt. Zur Vereinfachung der Zahlungsflüsse ist das BALM berechtigt, Erstattungsbeträge mit Mautaufkommen, das der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes zusteht, zu verrechnen.

Zu Nummer 3 (§ 8 BFStrMG)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass es mit der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes eine weitere Mautgläubigerin gibt und auch diese im Umfang ihrer Mautgläubigerschaft an der Nacherhebung partizipieren soll. Die Quotelung stellt eine Pauschalierung dar und entspricht der durchschnittlichen Verteilung des Mautaufkommens auf Bundesfernstraßenstraßen in Bundesverwaltung und Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung der Länder im Jahr 2025, um die Verteilung des Mautaufkommens auf die beiden Mautgläubiger abzubilden.

Zu Nummer 4 (§ 11 BFStrMG)

Zu Absatz 1: Der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes steht aufgrund ihrer Mautgläubigerstellung ein Teil des Mautaufkommens originär zu. Dieser Teil wird daher nicht im Bundeshaushalt vereinnahmt. Im Übrigen bleibt es bei der Vereinnahmung im Bundeshaushalt und der Zuführung zum Verkehrshaushalt. Die Kompensation für die Absenkung der Kfz-Steuern im Zuge der Einführung der Lkw-Maut (150 Mio. Euro) wird beibehalten und ist anteilig von den Trägern der Straßenbaulast bzw. den Mautgläubigern zu tragen.

Zu Absatz 2: Der Absatz bleibt inhaltlich gleich. Er benennt als Teil der gesetzlichen Abzugsbeträge neben der Kfz-Steuerkompensation auch die Mittel für die Förderprogramme zur Mautharmonisierung.

Zu Absatz 3: Der Absatz regelt die Verteilung des Mautaufkommens unter Berücksichtigung der Mautgläubigerschaft der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes. Das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten, dem Mautteilsatz für die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und dem Mautteilsatz für die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung erhält weiterhin der jeweilige Träger der Straßenbaulast, also der Bund oder die jeweilige Kommune. Der Mautteilsatz für die verkehrsbedingten Kosten der Kohlenstoffdioxid-Emissionen steht weiterhin vollständig dem Bund zu. Die Gesellschaft privaten Rechts erhält entsprechend der künftigen Aufteilung der Mautgläubigerstellung in § 2 Absatz 2 Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes nach anteiligem Abzug der Abzugsbeträge in § 11 Absatz 1 und 2 das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten auf den Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung (Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Berlin, Hamburg und Bremen), bei denen der Bund Träger der Straßenbaulast der mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes der mautpflichtigen Straße ist. Ist eine Kommune Träger der Straßenbaulast, erhält diese auch weiterhin das Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten nach anteiligem Abzug der Abzugsbeträge in § 11 Absatz 1 und 2.

Zu Absatz 4: Der Absatz regelt die Zweckbindung hinsichtlich der Verwendung des Mautaufkommens. Es handelt sich um eine Neufassung aufgrund der künftigen Aufteilung des Mautaufkommens entsprechend der Mautgläubigerstellung. Die Verwendung für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen einerseits und für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität andererseits bleibt erhalten. Die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes darf das Mautaufkommen neben der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen auch für die Finanzierung ihrer Aufgaben verwenden. Das künftig von der Gesellschaft privaten Rechts vereinnahmte Mautaufkommen macht derzeit rund 37 Prozent des gesamten Mautaufkommens aus und das Mautaufkommen im Bundeshaushalt künftig rund 63 Prozent. Das Mautaufkommen im Bundeshaushalt unterliegt weiterhin einer Zweckbindung für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen und für Maßnahmen im Bereich Mobilität, wobei die Mobilität weiterhin alle Verkehrsträger einschließlich der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen umfasst. Die Änderung der Zweckbindungsregelung erfolgt, um eine bedarfsgerechte und passgenaue Verwendung der Haushaltsmittel für Investitionen aller Verkehrsträger im Zusammenwirken von Verkehrshaushalt und Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz umzusetzen. Die Formulierung berücksichtigt Artikel 9 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge. Dieser besagt, dass die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen zugunsten des Verkehrssektors und zur Optimierung des gesamten Verkehrssektors verwendet werden sollten.

Über die Verwendung des dem Bund zustehenden Mautaufkommens im Detail entscheidet der Haushaltsgesetzgeber.

Zu Absatz 5: Der Absatz regelt die Zuweisung des Mautaufkommens. Die Regelung ist inhaltlich unverändert und wurde im Rahmen der Neufassung des § 11 lediglich in einen eigenen Absatz verschoben.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Absatz 6 und 7: Der Regelungsgehalt ist unverändert. Lediglich die Nummerierung wurde angepasst.

Zu Artikel 4 (Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes)

Das FBA hat die Rechts- und Fachaufsicht über die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, soweit die Gesellschaft auf Grund des § 6 InfrGG mit hoheitlichen Befugnissen beliehen ist. Die Beleihung richtet sich nach der Verordnung über die Beleihung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG-Beleihungsverordnung) in der jeweils geltenden Fassung. Auch in dem neuen § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrBAG-E wird einleitend klargestellt, dass die Beleihung der Gesellschaft mit hoheitlichen Befugnissen erfolgt. Nach § 1 Satz 1 Nummer 2 der InfrGG-Beleihungsverordnung wird die Gesellschaft unter anderem mit Befugnissen für die Ausführung der Aufgaben der Finanzierung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung sowie mit Befugnissen für die Ausführung der Aufgaben des Finanzmanagements für die Bundesfernstraßen beliehen. Die Änderung in § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 führt ferner dazu, dass die Rechts- und Fachaufsicht des FBA nicht für diesen Teil der Befugnisse der Gesellschaft besteht, sondern nur über die Gesellschaft in Bezug auf ihre übrigen hoheitlichen Befugnisse. In Bezug auf die Finanzierung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung und das Finanzmanagement für die Bundesfernstraßen übt das Bundesministerium für Verkehr in seiner Funktion als Auftraggeber der Gesellschaft (§§ 1, 5 Absatz 4 InfrGG) und als Vertretung des Bundes als Gesellschafter (§ 3 InfrGG) die jeweiligen Aufsichts-, Kontroll- und Gesellschafterrechte aus. Das Bundesministerium für Verkehr hat ferner die Funktion der oder des Beauftragten für den Haushalt nach § 9 Bundeshaushaltsordnung für die Haushaltstitel, die die Gesellschaft betreffen, vgl. § 2 Absatz 1 Satz 2 InfrGG-Beleihungsverordnung.

Die Beleihung der Gesellschaft richtet sich nach anderen Normen (§ 6 InfrGG, InfrGG-Beleihungsverordnung) und wird daher durch die Änderung in § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 nicht tangiert.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Der Artikel regelt das Inkrafttreten.

Artikel 1 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft, da die Gesellschaft privaten Rechts bereits im Jahr 2027 Fremdkapital aufnehmen können soll.

Artikel 4 tritt ebenfalls am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Die übrigen gesetzlichen Regelungen treten aufgrund des erforderlichen zeitlichen Vorlaufs für die Umsetzung am 1. Januar 2028 in Kraft.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz – InfrGFinÄndG) – NKR-Nr. 8256

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf vom 06. Oktober 2026 mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger :	keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	 dargestellt: 2 Mio. Euro keine Auswirkungen
Verwaltung **Bund** Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand: **Länder**	 dargestellt: rund 6 Mio. Euro rund 24 Mio. Euro keine Auswirkungen
„One in, one out"-Regel	Im Sinne der erweiterten „One in, one out"-Regel der Bundesregierung stellt der **jährliche** Erfüllungsaufwand in diesem Regelungsvorhaben ein **„In"** von 6 Mio. Euro dar. Der **einmalige** Erfüllungsaufwand stellt ein weiteres **„In"** von 2,4 Mio. Euro dar (Berücksichtigung von 10 % des gesamten einmaligen Erfüllungsaufwands).
Weitere Kosten	rund 13 Mio. Euro jährlich für nicht vorsteuerabzugsberechtigte Mautschuldner (Privatpersonen, Vereine, umsatzsteuerliche Kleinunternehmer) durch 19 % Umsatzsteuer auf die jeweils anfallende Mautgebühr

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Evaluierung **Ziel:** **Kriterien/Indikatoren:** **Datengrundlage:**	Die Neuregelung wird bis spätestens 2050 evaluiert. Bei Änderung der Ausgangsbedingungen zieht das Ressort eine deutlich frühere Evaluation in Betracht. Überjährige, verlässliche, nachhaltige Finanzierung der Autobahn GmbH • Höhe der Kreditaufnahmen • Rückzahlungsmodalitäten • Verhältnis Kreditnahmen zu anderen Finanzierungssäulen • Geschäftszahlen der Autobahn GmbH • Weitere Daten des Bundes
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens wie folgt beschrieben: Sicherstellung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der individuellen Mobilität in Deutschland.
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.

Regelungsfolgen

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist weitestgehend methodengerecht und nachvollziehbar. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände. Zu bemerken ist, dass der zusätzliche jährliche Aufwand beim Bundesamt für Logistik und Mobilität mit rund sieben Vollzeitäquivalenten aus Sicht des NKR nicht hinreichend plausibilisiert ist.

Zudem kritisiert der NKR die kurze Frist von zwei Tagen, die den Verbänden zur Abgabe einer Stellungnahme eingeräumt wurde. Die jüngste Fassung des Referentenentwurfs erreichte den NKR einen Tag vor Kabinettsbefassung.

Der NKR regt eine Evaluation des Regelungsvorhabens nach etwa fünf Jahren an, um bei möglichen Fehlentwicklungen frühzeitig gegensteuern zu können.

II Regelungsvorhaben

Das Regelungsvorhaben beabsichtigt eine Neuausrichtung der Finanzierung der Autobahn GmbH. Bisher erfolgte die Finanzierung der Autobahn GmbH im Wesentlichen über Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Autobahn GmbH soll künftig über ein Drei-Säulen-Finanzierungsmodell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung (Lkw-Maut) und privatem Kapital verfügen können, um eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung zu gewährleisten.
Insbesondere soll die Autobahn GmbH begrenzte Kreditfähigkeit erhalten. Durch Übertragung der Einnahmekompetenz für die Lkw-Maut sollen künftig aufgenommene Kredite aus den Mauterlösen bedient werden. Die Autobahn GmbH ist künftig Mautgläubigerin des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten auf Bundesautobahnen.

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft

Im Rahmen von erforderlichen Systemumstellungen stellt das Ressort eine einmalige **Belastung** von rund **2 Mio. Euro** dar.
Eine zusätzliche jährliche Belastung der Wirtschaft ist nicht zu erwarten.

Verwaltung

Das Regelungsvorhaben verursacht für die Verwaltung jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 6,3 Mio. Euro und einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von **rund 24 Mio. Euro,** der ausschließlich auf den Bund entfällt.

Jährlich

- Autobahn GmbH wird Mautgläubigerin für Teile des Mautaufkommens

Die Vorgabe ermöglicht der Autobahn GmbH des Bundes die direkte Vereinnahmung der infrastrukturbezogenen Anteile der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen. In der Folge wird die Maut umsatzsteuerpflichtig, wodurch sich auch die Höhe der an Toll Collect (100 % im Eigentum des Bundes) und die europäischen EETS-Anbieter zu entrichtende Zahlungsprovision des Bundes ändert. Dadurch entstehen für den Bund zusätzliche Sachkosten von **rund 6 Mio. Euro pro Jahr**.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Umsatzsteuerpflicht der Maut erfordert Anpassungen der Verwaltungs- und Abrechnungsprozesse beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM). Das Ressort beziffert den daraus resultierenden zusätzlichen Personalbedarf auf dauerhaft rund sieben Vollzeitäquivalente, was einem Erfüllungsaufwand von **jährlich** rund **1 Mio. Euro** entspricht. Aus Sicht des NKR ist nicht nachvollziehbar, inwiefern ein derartiger Mehraufwand entsteht, obwohl nach einmaliger Umstellung Prozesse laut Aussage des Ressorts weitgehend unverändert bleiben. Spiegelbildlich zur Wirtschaft geht der NKR auch beim BALM von keinem oder höchstens einem geringfügigen Mehraufwand in Folge des Regelungsvorhabens aus.

- Einführung eines neuen Finanzierungsmodells für die Autobahn GmbH

Das zukünftige drei-Säulen-Finanzierungsmodell der Autobahn GmbH sieht vor, dass neben Haushaltsmitteln und Einnahmen aus der Maut zukünftig auch Fremdkapital über Kredite zur Finanzierung der Aufgaben der Autobahn GmbH genutzt werden kann. In Folge der damit zusammenhängenden Systemumstellung entstehen der Autobahn GmbH Personal- und zusätzliche Sachkosten. Durch zukünftig deutlich vereinfachte Prozesse, z. B. bei der Bewirtschaftung der Haushaltsmittel oder im Rahmen des Grunderwerbs, der nun in eigenem Namen erfolgen kann, kommt es nach Angaben des Ressorts aber auch zu Einsparungen. Im Saldo führt die Vorgabe zu einer **jährlichen Entlastung** von rund **700 000 Euro.**

Einmalig

- Autobahn GmbH wird Mautgläubigerin für Teile des Mautaufkommens

Aufgrund der oben genannten Anpassungen bei der Mauterhebung kommt es zu einem einmaligen Umstellungsaufwand der IT-Systeme und Verwaltungs- wie Unternehmensprozesse zur Mauterfassung, -verarbeitung und -abrechnung. Entsprechend müssen die Anbieter für die Erfassung der Maut Toll Collect (für Deutschland) und die EETS-Anbieter (europäisches Ausland) ihre Systeme und Prozesse, ebenso wie etwaige Schnittstellen, umstellen. Hieraus resultiert einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 17 Mio. Euro. Zusätzlich erfordert die Integration der Umsatzsteuerinformationen zum Mautinfrastrukturkostenanteil in die IT-Systeme des BALM einmaligen Umstellungsaufwand von rund 4 Mio. Euro. In Summe entsteht eine einmalige **Belastung** von rund **21 Mio. Euro.**

- Einführung eines neuen Finanzierungsmodells für die Autobahn GmbH

Zur Anpassung der unternehmensinternen Strukturen und Reportings sowie durch die Analyse der vom Bund zu übernehmenden Bauverträge entsteht eine einmalige **Belastung** von rund **3 Mio. Euro**.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

III.2 Evaluierung

Das Ressort beabsichtigt eine Evaluierung bis spätestens 2050. Bei veränderten Ausgangsbedingungen, insbesondere einer Dynamisierung der Einnahmen der Autobahn GmbH, beabsichtigt das Ressort eine frühzeitigere Evaluierung. Der NKR regt eine Evaluation nach etwa fünf Jahren an, um bei möglichen Fehlentwicklungen frühzeitig gegensteuern zu können.

6. Oktober 2026

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatterin für das Bundesministerium für Verkehr

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.