Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

069 / 25720480
bgl@bgl-ev.de
www.bgl-ev.de

11.11.2026 | Frankfurt a.M.

# Stellungnahme

## Gesetzentwurf zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz – InfrGFinÄndG)

(BT-Drucksache 21/8868 vom 02.11.2026)

***Zusammenfassung:***

**BGL** begrüßt den Entwurf als Schritt in die richtige Richtung, **sieht aber in zentralen Punkten noch dringenden Änderungsbedarf**:

- Direkte Zuweisung eines Mautanteils und Kreditfähigkeit stärken Eigenständigkeit und Planbarkeit der Autobahn GmbH, lösen aber nicht das Problem der Unterfinanzierung. Langfristig bedarf es einer dauerhaft belastbaren Refinanzierungsbasis.
- **KEINE belastbare Refinanzierung, da KEIN geschlossener Finanzierungskreislauf:**
  - Nach Entwurfsbegründung erhält Autobahn GmbH **NUR rd. 37%** des Mautaufkommens! **Auftrag aus Koalitionsvertrag zum Finanzierungskreislauf Straße damit noch nicht umgesetzt.** Entwurfsbegründung sieht vorgesehene Änderungen als ersten Schritt hin zu geschlossenem Finanzierungskreislauf – nächster Schritt muss nun zeitnah folgen!
  - Im Interesse der Akzeptanz von Mautgebühren, der Glaubwürdigkeit von Politik und einer langfristig tragfähigen Infrastrukturfinanzierung ist eine 100-prozentige zweckgebundene Reinvestition der Lkw-Maut dringend notwendig – wichtig für: Brückensanierung, Lkw-Stellplätze, bedarfsgerechten Neu- und Ausbau der Straßen sowie Förderprogramme zur Stärkung des mittelständischen Transportgewerbes, zum privaten Stellplatzausbau sowie für klima- und umweltfreundliche Transformation.
- Nach Ausweitung und Erhöhung der Lkw-Maut ist **Verdopplung der in § 11 Abs. 2 Nr. 2 BFStrMG festgeschriebenen Mautharmonisierungsmittel** von aktuell 450 Mio. € p.a. auf 900 Mio. p.a. dringend geboten. Grund: Positive Erweiterung der Förderziele um Digitalisierung, Resilienz und Krisenprävention erfordert angemessene Aufstockung der Mittel. Damit zugleich Kompensationsmöglichkeit für $CO_2$-Doppelbelastung aus $CO_2$-Maut und Emissionshandel und Umsetzung eines weiteren Auftrages aus dem Koalitionsvertrag.
- Für dringend notwendige Verbesserung der **Kontrolle illegaler Praktiken** im Straßengüterverkehr (insb. Kabotage-, Entsende- und Mindestlohnvorschriften): **Uneingeschränkte und anlasslose Nutzung der im Mauterhebungssystem** generierten fahrzeugbezogenen **Mautdaten** notwendig.

## I. Allgemeine Hinweise

**Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. begrüßt ausdrücklich, dass mit dem Gesetzentwurf ein wichtiger Baustein der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Reform zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur umgesetzt wird. Er hält ihn aber insgesamt für nicht hinreichend, um die Modernisierung der Straßeninfrastruktur nachhaltig und sicher finanzieren und zugleich die klimafreundliche Transformation im Straßengüterverkehr bewältigen zu können**.

Bereits die Beschreibung von Problem und Zielsetzung blendet einen wesentlichen Bestandteil der Koalitionsvereinbarungen aus: die Schließung des Finanzierungskreislaufes Straße. Zwar wird in der Begründung des Gesetzentwurfs ausgeführt, mit den vorgesehenen Änderungen werde der Weg zu einem geschlossenen Finanzierungskreislauf „eingeleitet“. Der BGL begrüßt ausdrücklich, dass dieses Ziel hier betont wird. Umso wichtiger ist es nun, diesen Schritt auch zu gehen – wenn nicht bereits in diesem Gesetz, so muss die vollständige Schließung des Finanzierungskreislaufs Straße zeitnah in einem weiteren Schritt folgen, damit die Zweckentfremdung der Mauteinnahmen und die strukturelle Unterfinanzierung der Straße nicht fortgeschrieben wird.

## II. Besondere Hinweise

Der BGL sieht konkret in den nachfolgenden Punkten erheblichen Änderungsbedarf:

### 1. Direkte Mautzuweisung und Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH

**Aus Sicht des BGL ist zunächst zu begrüßen, dass der Gesetzgeber die Finanzierungsprobleme der Autobahn GmbH nicht länger ausblendet**.

Seit ihrer Gründung ist die Gesellschaft vollständig auf Mittel aus dem Bundeshaushalt angewiesen. Das erschwert eine verlässliche, überjährige Investitionsplanung, bindet Kapazitäten und steht einer kontinuierlichen Umsetzung großer Erhaltungs- und Modernisierungsprogramme entgegen. Dass der Autobahn GmbH nun ein Teil der Mauteinnahmen direkt zugewiesen und zugleich eine begrenzte Kreditfähigkeit eröffnet werden soll, ist daher grundsätzlich ein Schritt in die richtige Richtung und entspricht in Teilen den Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag.

**Gleichwohl löst der Gesetzentwurf das Problem der strukturellen Unterfinanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur nicht**. Die direkte Zuweisung eines Teils der Lkw-Mauteinnahmen an die Autobahn GmbH führt nicht dazu, dass insgesamt mehr Mittel für die Straßenverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Vielmehr werden die Mindereinnahmen des Bundes durch entsprechend sinkende Bundeszuschüsse an die Autobahn GmbH im Einzelplan 12 ausgeglichen. Der Entwurf verändert damit die Finanzierungsstruktur, bewirkt aber keinen Mittelaufwuchs. Es sollte im Gesetzentwurf daher transparent dargestellt werden, welcher Anteil der Mauteinnahmen künftig z.B. infolge der Umsatzsteuerpflicht nicht mehr unmittelbar für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung steht und wie dieser Effekt kompensiert wird. Auch die zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten der Autobahn GmbH (z.B. die Kreditaufnahme) müssen investiv wirksam werden. Eine Verdrängung oder Kürzung der bisherigen Bundesmittel darf nicht erfolgen.

**Die vorgesehene Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH ist überaus wichtig und richtig. Sie kann hingegen kein Ersatz für eine auskömmliche Grundfinanzierung aus verlässlichen Einnahmen sein.** Kredite können und sollen helfen, Investitionsspitzen abzufedern und zusätzliche Flexibilität zu schaffen. Sie können hingegen keine strukturellen Finanzierungslücken decken.

Zudem setzt jede Kreditaufnahme eine verlässliche Refinanzierungsgrundlage voraus. Wenn der Autobahn GmbH aus dem Infrastrukturkostenanteil der Lkw-Maut künftig jährlich rund 4 bis 5 Milliarden Euro zufließen, diese Mittel aber zugleich für Erhalt, Modernisierung und laufende Investitionen benötigt werden, bleibt der Spielraum für einen nachhaltigen Schuldendienst begrenzt. **Die vorgesehene Kreditfähigkeit kann ihre beabsichtigte Wirkung jedoch nur entfalten, wenn den Kapitalgebern eine dauerhaft verlässliche und auskömmliche Einnahmebasis gegenübersteht**. Gerade vor dem Hintergrund des enormen Sanierungsbedarfs bei Brücken und hoch belasteten Strecken ist eine tragfähige und planbare Finanzierungsgrundlage entscheidend. **Die mit dem Gesetzentwurf eingeleiteten Änderungen können hierfür nur einen wichtigen ersten Schritt darstellen. Langfristig bedarf es einer dauerhaft belastbaren Refinanzierungsbasis.**

## 2. Finanzierungskreislauf Straße vollständig schließen

Damit die grundsätzlichen positiven Ansätze des Gesetzentwurfs wirken können, **muss der Entwurf in einem entscheidenden Punkt nachgebessert werden: Der Finanzierungskreislauf Straße muss vollständig geschlossen werden.**

Nach wie vor sieht der Entwurf nicht vor, sämtliche Einnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden für Erhalt, Modernisierung, Ausbau sowie die klima- und umweltfreundliche Transformation der Straße einzusetzen. Die Anteile für $CO_2$-Emissionen, Luftverschmutzung und Lärmbelastung verbleiben beim Bund. Gleiches gilt für den Infrastrukturkostenanteil der Bundesstraßen in Auftragsverwaltung der Länder und weitere nicht erfasste Strecken. Nach der Entwurfsbegründung entfällt auf den der **Autobahn GmbH** zugewiesenen Infrastrukturkostenanteil nach der derzeitigen Mautprognose rund **37 Prozent des gesamten Lkw-Mautaufkommens**. Die übrigen rund **63 Prozent verbleiben beim Bund** und sollen „zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen und **für Maßnahmen im Bereich Mobilität**“ verwendet werden.

**Aus Sicht des BGL wird damit der im Koalitionsvertrag formulierte Auftrag zur Schaffung geschlossener Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsträger nicht umgesetzt.** Erfreulicherweise räumt die Entwurfsbegründung zwar ein, dass mit den vorgesehenen Regelungen „der Weg“ zu einem solchen Finanzierungskreislauf „eingeleitet“ werde. Eine tatsächliche Umsetzung dieses Auftrages aus dem Koalitionsvertrag fehlt hingegen bislang. **Die Regelung des § 11 Abs. 4 BFStrMG (Art. 3 Nr. 4 InfrGFinÄndG-E) muss daher dringend zügig angepasst werden und eine 100-prozentige Zuweisung der Mauteinnahmen aller Mautkomponenten an die Autobahn GmbH erfolgen.** Solange dies nicht geschieht, bleiben die Zweckentfremdung von Mauteinnahmen und die damit verbundene strukturelle Unterfinanzierung der Straße bestehen.

Es reicht nicht aus, der Autobahn GmbH lediglich den Infrastrukturkostenanteil für Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung zuzuweisen. Erforderlich ist ein konsistenter Ansatz, der die Lkw-Maut insgesamt wieder straßenbezogen verankert und auch die Zukunftsaufgaben der klima- und umweltfreundlichen Transformation des Straßengüterverkehrs

sowie der Stärkung der Resilienz des Logistiksektors über eine straßenbezogene Verwendung der Mautkomponenten einbezieht.

Das mittelständische Transportgewerbe erwartet eine vollständige zweckgebundene Reinvestition der von ihm gezahlten Lkw-Maut in die Sanierung maroder Brücken, den Ausbau dringend benötigter Lkw-Stellplätze, die Instandhaltung und Modernisierung der Straßeninfrastruktur, den bedarfsgerechten Neu- und Ausbau sowie die klima- und umweltfreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs. Im Interesse der Akzeptanz der Lkw-Maut, der Glaubwürdigkeit staatlichen Handelns und einer langfristig tragfähigen Infrastrukturfinanzierung ist eine 100-prozentige zweckgebundene Reinvestition der Mauteinnahmen daher dringend erforderlich.

## 3. Mautharmonisierungsmittel verdoppeln

**Positiv hervorzuheben ist, dass der Gesetzentwurf die Zweckbestimmung der Mautharmonisierungsmittel erweitert**. Künftig sollen die Mittel nach § 11 Abs. 2 Nr. 2 BFStrMG ausdrücklich auch für **Maßnahmen der Digitalisierung, Resilienz und Krisenprävention** in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs eingesetzt werden. Der BGL begrüßt diese Erweiterung ausdrücklich. Sie greift zentrale Forderungen des Gewerbes auf und trägt den veränderten Herausforderungen für Transport- und Logistikunternehmen Rechnung.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass leistungsfähige und resiliente Transport- und Logistikunternehmen eine unverzichtbare Voraussetzung für die Versorgung von Wirtschaft und Gesellschaft in Krisen- und Großschadenslagen sind. Vor dem Hintergrund zunehmender geopolitischer Unsicherheiten, extremer Wetterereignisse, wachsender Cyberrisiken sowie möglicher Energie- und Versorgungskrisen ist die Stärkung der Resilienz des Straßengüterverkehrs von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung.

**Umso unverständlicher ist es jedoch, dass der Gesetzentwurf die Förderziele ausweitet, die hierfür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel aber unverändert bei jährlich bis zu 450 Mio. Euro belässt**. Bereits heute übersteigt die Nachfrage nach Fördermitteln regelmäßig das verfügbare Budget deutlich. Die Förderportale müssen aufgrund ausgeschöpfter Mittel vielfach bereits nach kurzer Zeit wieder geschlossen werden. Das bestehende Budget reicht damit schon für die bisherigen Förderzwecke nicht aus.

Wenn künftig zusätzlich Maßnahmen zur Digitalisierung, Resilienz und Krisenprävention gefördert werden sollen, wird sich dieser Zielkonflikt weiter verschärfen. Es widerspricht einer effektiven Förderpolitik, einerseits neue Förderziele gesetzlich zu verankern, andererseits aber die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel nicht bereitzustellen. Die beabsichtigte Stärkung der Resilienz des Straßengüterverkehrs droht so bereits an einer unzureichenden Mittelausstattung zu scheitern. Damit würde der Gesetzentwurf hinter seinem eigenen Anspruch zurückbleiben.

Hinzu kommt, dass das Fördervolumen der Mautharmonisierung seit Jahren unverändert geblieben ist, obwohl die Lkw-Maut wiederholt ausgeweitet und erheblich erhöht wurde. Mit der Einbeziehung aller Bundesstraßen, der Ausdehnung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 t sowie der Einführung des $CO_2$-Mautaufschlags, der die Maut nahezu verdoppelt hat, sind sowohl die Belastungen des Gewerbes als auch der Kreis der Förderberechtigten deutlich gewachsen. Das unveränderte Förderbudget von 450 Mio. Euro jährlich wird dieser Entwicklung längst nicht mehr gerecht

**Der BGL fordert daher, die in § 11 Abs. 2 Nr. 2 BFStrMG festgeschriebenen Mautharmonisierungsmittel von derzeit 450 Mio. Euro auf 900 Mio. Euro jährlich zu verdoppeln.** Dies ist zwingend erforderlich, um die angestrebten Ziele der Digitalisierung,

Resilienz und Krisenprävention im Straßengüterverkehr tatsächlich erreichen zu können. Gleichzeitig können hierdurch die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Transport- und Logistikgewerbes gestärkt und dem akuten Lkw-Fahrermangel entgegengewirkt werden. **Darüber hinaus würde eine Aufstockung die Möglichkeit eröffnen, die $CO_2$-Doppelbelastung aus $CO_2$-Maut und nationalem Emissionshandel teilweise zu kompensieren, womit ein weiterer Auftrag aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt werden könnte.**

## 4. Mautdaten für Kontrollzwecke öffnen

Im Zuge der Änderungen des BFStrMG spricht sich der BGL zudem für eine Öffnung der Lkw-Mautdaten für behördliche Kontrollzwecke aus.

Die effektive Durchsetzung bestehender Rechtsvorschriften im Straßengüterverkehr stellt in Deutschland ein erhebliches Problem dar. Zwar konnte durch das EU-Mobilitätspaket I der Rechtsrahmen zur Bekämpfung von Sozialdumping und unfairen Wettbewerbspraktiken deutlich verbessert werden. Die praktische Durchsetzung dieser Regelungen ist bei rund 800.000 täglich auf deutschen Straßen verkehrenden Lkw jedoch weiterhin unzureichend.

Konkreter Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, Kabotagevorschriften sowie Entsende- und Mindestlohnregelungen. Gerade Mindestlohnkontrollen finden auf der Straße bislang kaum statt. Die unzureichende Durchsetzung bestehender Vorschriften trägt dazu bei, Wettbewerbsverzerrungen zulasten regelkonform arbeitender deutscher mittelständischer Transportunternehmen zu verfestigen. Dies zeigt sich auch daran, dass der Fahrleistungsanteil gebietsfremder Fahrzeuge bezogen auf die Mautkilometer inzwischen 51,7% beträgt, während der Anteil deutscher Fahrzeuge auf 48,3% gesunken ist.

Da eine erhebliche Aufstockung des Kontrollpersonals weder beim BALM noch beim Zoll realistisch erscheint, ist eine intensivere Nutzung digitaler Kontrollmöglichkeiten dringend geboten. **Die bislang bestehende Möglichkeit zur Nutzung bestimmter Mautdaten für Kabotagekontrollen war zeitlich befristet und zudem an das Vorliegen eines konkreten Verdachtsfalls geknüpft.** Dies hat ihre praktische Wirksamkeit erheblich eingeschränkt. Denn gerade der erforderliche Verdacht ergibt sich häufig erst aus Kontrollen, deren geringe Dichte einer effektiven Rechtsdurchsetzung aktuell entgegensteht. Zudem war eine Nutzung der Daten für Mindestlohnkontrollen bislang nicht möglich.

**Der BGL spricht sich daher für eine uneingeschränkte und anlasslose Nutzung der im Mauterhebungssystem generierten fahrzeugbezogenen Mautdaten zur Kontrolle von Kabotage-, Entsende- und Mindestlohnvorschriften durch BALM und Zoll aus.**

Zur Umsetzung dieses Anliegens schlägt der BGL folgende Anpassung des § 4 Abs. 3b BFStrMG vor:

*„Abweichend von Absatz 3 Satz 4 und 5 dürfen die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 2, 3, 5 und 10 genannten Daten*

1. *für die Verfolgung von Verstößen gegen Kabotageregelungen durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität sowie*
2. *für die Verfolgung von Verstößen gegen Mindestlohnregelungen durch den Zoll verarbeitet werden.“*