

Pressemitteilung

Kabinett beschließt Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH

Wichtiger Schritt zu verlässlicher Infrastrukturfinanzierung. Aber:
Schulden dürfen nicht genutzt werden, um Haushaltslöcher zu stopfen.

41/26

Berlin, 07.10.2026

Zum heute im Bundeskabinett beschlossenen Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz (InfrGFinÄndG) können Sie Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, wie folgt zitieren:

Mit dem Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz setzt die Bundesregierung die Ankündigung aus dem Koalitionsvertrag um, die Autobahn kreditfähig zu machen und den Finanzierungskreislauf Straße wiederherzustellen. Das sind langjährige Forderungen der BAUINDUSTRIE, um mehr Verlässlichkeit bei den Investitionen in die Bundesfernstraßen zu erreichen. Zugleich muss aber sichergestellt werden, dass die Möglichkeit für die Autobahn, Schulden aufzunehmen, nicht dazu genutzt wird, Haushaltslöcher zu stopfen. Die Kreditfähigkeit muss zusätzlich kommen und nicht als Substitut für weiterhin benötigte Haushaltsmittel. Fremdkapital eignet sich gut, um Liquidität zu sichern, Zahlungsspitzen zu glätten und Investitionen zu verstetigen. Als Ersatz für fehlende Haushaltsmittel wäre es das falsche Instrument. Wir regen an, die Kreditaufnahme an eine gesicherte Grundfinanzierung zu koppeln und den Schuldendienst zu begrenzen.

Darüber hinaus sollte der Finanzierungskreislauf vollständig geschlossen werden. Nur rund 37 Prozent des Lkw-Mautaufkommens gehen künftig an die Autobahn GmbH. Die CO₂-Komponente mit gut 40 Prozent des Mautsatzes verbleibt beim Bund und steht dem Verkehrsträger, der sie erwirtschaftet, nicht zur Verfügung. Aus unserer Sicht sollten die Einnahmen aus der Straße möglichst vollständig in die Straße zurückfließen.

Der Entwurf setzt den ersten Fuß in die Tür eines geschlossenen Finanzierungskreislaufs. Nun kommt es darauf an, diese Tür weiter zu öffnen: mit einer gesicherten Grundfinanzierung, einer klar begrenzten Kreditfähigkeit, einer konsequenten Zweckbindung der Mauteinnahmen sowie einer perspektivischen Ausweitung der Nutzerfinanzierung.