



Der Bundesbeauftragte
für Wirtschaftlichkeit in
der Verwaltung



Stellungnahme
zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Gesetz zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungs- änderungsgesetz- InfrGFinÄndG)

Ressortabstimmung

24. September 2026

1 Regelungsgegenstand

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat mit E-Mail vom 17. September 2026 die Ressortabstimmung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz - InfrGFinÄndG) eingeleitet und um Stellungnahme bis zum 24. September 2026 gebeten. Dieser Bitte kommt der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) hiermit nach. Er weist darauf hin, dass seine Hinweise nicht abschließend sind. Weitere Stellungnahmen und Prüfungen behält er sich ausdrücklich vor.

Der vom BMV vorgelegte Entwurf des InfrGFinÄndG greift zwei im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD verabredete Vorhaben für „Die Autobahn GmbH des Bundes“ (Autobahn GmbH)¹ auf. Die Regierungsparteien haben im Koalitionsvertrag u. a. festgehalten,

- dass sie beabsichtigten, für die Verkehrsträger Finanzierungskeisläufe einzuführen, sodass Einnahmen den jeweiligen Verkehrsträgern zugutekommen und
- dass die Autobahn GmbH begrenzt kreditfähig werde und ihr Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt würden (Einnahmekompetenz).

Das erklärte Ziel ist eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung der Autobahn GmbH. Allgemein sieht die Regierungskoalition für die Finanzierung der Verkehrsträger ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital vor.

Mit der vorgesehenen Neufassung von § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)² entfielen die bisherige Zweckbindung eines Teils des Mauteinnahmen für die Bundes-schienenwege.

Die Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH soll durch einen neuen § 7 Absatz 1a bzw. 1b Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG)³ erreicht werden. Danach darf die Gesellschaft Kredite aufnehmen und Anleihen begeben. Dieses Fremdkapital soll sie ausschließlich für Investitionen und damit zusammenhängende Planungsaufwendun-

¹ Die Autobahn GmbH ist die „Gesellschaft privaten Rechts“ gemäß Artikel 90 Absatz 2 Grundgesetz, derer sich der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich der Bundesfernstraßen bedient. Entsprechend ist sie in den darauf beruhenden Bundesgesetzen mit diesem Begriff bezeichnet.

² Artikel 3 Nummer 4 InfrGFinÄndG.

³ Artikel 1 Nummer 2 und Artikel 2 Nummer 7 c) InfrGFinÄndG.

gen einsetzen dürfen. Mit der geplanten Änderung von § 2 Absatz 2 BFStrMG⁴ würde die Autobahn GmbH Gläubigerin des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten. Gemäß des neuen § 11 BFStrMG soll sie den entsprechenden Teil des Mautaufkommens nach Auskehr durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität ohne Umweg über den Bundeshaushalt vereinnahmen.

Daneben kann der Bund der Autobahn GmbH weiterhin Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung stellen.

2 Fiskalische Effekte

Unmittelbare Wirkungen im Haushalt

Der nach dem Gesetzentwurf von der Autobahn GmbH vereinnahmte Teil der Lkw-Maut stünde offensichtlich nicht mehr im Bundeshaushalt zur Verfügung. Gleichzeitig plant das BMV, die Ausgaben des Bundes für die Autobahn GmbH in den Jahren 2028, 2029 und 2030 in gleicher Höhe abzusenken, sodass der Nettoeffekt im Bundeshaushalt und bei der Autobahn GmbH ausgeglichen wäre. Dabei ist die tatsächliche Höhe des für die Autobahn GmbH vorgesehenen Mautaufkommens ungewiss. Es schwankt im Zeitverlauf und ist von verschiedenen Faktoren – wie dem Verkehrsaufkommen – abhängig. Genauso offen ist die Höhe der künftig aus dem Bundeshaushalt an die Autobahn GmbH fließenden Mittel und damit die tatsächliche Entlastung des Haushalts.⁵ Der Bund überträgt damit einen Teil des Einnahmerisikos bei der Lkw-Maut auf die Autobahn GmbH.

Zudem erwartet das BMV, dass die Autobahn GmbH als Unternehmen umsatzsteuerpflichtig würde und beispielsweise im Jahr 2028 zusätzliche Umsatz- und Ertragsteuern von 531 Mio. Euro anfielen. Gleichzeitig könne die Autobahn GmbH Vorsteuer von 1,5 Mrd. Euro ziehen. Netto würden die Einnahmen in den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen also um fast eine Milliarde Euro gemindert, die der Autobahn GmbH zur Verfügung stünden.

Der BWV regt an, zumindest den ab dem Jahr 2028 auf den Bundeshaushalt entfallenden Anteil an den Mindereinnahmen zu beziffern und darzustellen, wie dieser ausgeglichen werden soll.

⁴ Artikel 3 Nummer 1 InfrGFinÄndG.

⁵ Vgl. Artikel 2 Nummer 7 b) InfrGFinÄndG zu § 7 Absatz 1a-E InfrGG.

Langfristig keine zusätzlichen Mittel für die Bundesfernstraßen durch die Kreditfähigkeit

Der BWV hatte sich bereits bei Beginn der Diskussion um die Errichtung der Autobahn GmbH mit deren Organisation und Finanzierung auseinandergesetzt.⁶ Er wies darauf hin, dass eine Kreditfinanzierung ausschließlich der Vorfinanzierung von Maßnahmen dienen könne. Langfristig würden keine zusätzlichen Mittel zur Deckung des Finanzbedarfs bereitgestellt.

Dies gilt unverändert. Kurz- bis mittelfristig könnte die Autobahn GmbH aus der Kreditaufnahme zusätzliche Mittel für Verkehrsinvestitionen bereitstellen. Zumindest langfristig engen dann aber Tilgungs- und Zinszahlungen den finanziellen Spielraum ein. Dies gilt umso mehr, da nicht erkennbar ist, dass die kreditfinanzierten Investitionen in die Bundesfernstraßen das Einnahmepotential der Autobahn GmbH nennenswert erhöhen. Es ist schlicht fraglich, ob die kreditfinanzierten Investitionen zusätzliche Maut-einnahmen generieren, die die Ausgaben für die Kredite decken.

In diesem Zusammenhang fällt besonders auf, dass sich die Autobahn GmbH bereits im Jahr 2027 verschulden können soll, bevor ihr ab 2028 Mauteinnahmen zufließen.

Der dargestellte langfristige finanzielle Nachteil ist umso größer, je höher die Zinsen sind, die die Autobahn GmbH zahlt.

Der BWV rät weiterhin davon ab, der Autobahn GmbH das Recht zur Aufnahme von Fremdkapital einzuräumen.

Nimmt die Autobahn GmbH Fremdkapital auf, liegen die von ihr an Dritte zu zahlenden Zinsen über denen des Bundes. Der BWV weist in diesem Zusammenhang auch auf den eingeschränkten Umfang der Kreditsicherungsmittel und der Durchsetzungsmöglichkeiten bei Forderungen gegen die Autobahn GmbH hin:

- Fremdkapitalgeber können ihre Forderungen nicht durch eine Belastung des Eigentums an den **Bundesautobahnen** absichern.⁷ Damit setzt der Referentenentwurf eine Vorgabe aus dem Grundgesetz um (Artikel 90 Absatz 1 Grundgesetz). Zu einer ähnlichen Folge führt auch die Widmung einer Bundesfernstraße (§ 2 Bundesfernstraßengesetz): Durch privatrechtliche Verfügungen oder durch Verfügungen im Wege der Zwangsvollstreckung über Grundstücke, auf denen die Straße verläuft, oder Rechte an ihnen wird die Widmung nicht berührt (§ 2 Absatz 3 Bundesfernstraßengesetz).
- Der BWV geht davon aus, dass Fremdkapitalgläubiger auch nicht auf den Anspruch der Autobahn GmbH am **Mautaufkommen** zugreifen können, denn die Übertragung, Be-

⁶ Vgl. z. B. Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, 2017, Gutachten zu Organisationsformen und Finanzierungsvarianten für die Bundesfernstraßen, S. 27 und 55 ff.

⁷ Artikel 2 Nummer 7 c) InfrGFinÄndG zu § 7 Absatz 1b-E Satz 8 InfrGG.

lastung oder Veräußerung des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts sind ausgeschlossen.⁸ Inhalt des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechtes ist laut dem Referentenentwurf ausschließlich die Vereinnahmung der Maut.⁹ Für nicht übertragbare Forderungen gilt, dass sie nicht der Zwangsvollstreckung unterliegen (§ 851 Absatz 1 Zivilprozessordnung). Gegenstände, die nicht der Zwangsvollstreckung unterliegen, gehören auch nicht zur Insolvenzmasse (§ 36 Absatz 1 Insolvenzordnung).

- Da der Bund nach der Regelung im Referentenentwurf weder unmittelbar noch mittelbar den Schuldendienst für das Fremdkapital der Autobahn GmbH übernimmt, können auch die Mittel aus dem Bundeshaushalt an die Autobahn GmbH nicht zur Schuldentilgung herangezogen werden.¹⁰
- Der Anspruch etwaiger Gläubiger der Autobahn GmbH bleibt, wenn überhaupt, auf die laufenden Einnahmen der Gesellschaft beschränkt. Die verbleibenden Einnahmen aus der Lkw-Maut sind unsicher und konjunkturabhängig.

All dies erhöht das wirtschaftliche Risiko für Fremdkapitalgeber und damit die Zinsen. Dabei erscheint es kaum vorstellbar, dass der Bund seine Autobahn GmbH in die Insolvenz schickte. Er trägt also ohnehin das finanzielle Risiko. Deshalb empfahl der BWV bereits in früheren Stellungnahmen, der Bund solle gegebenenfalls Garantien für Finanzverbindlichkeiten der Autobahn GmbH gegenüber Dritten übernehmen, sofern dies beihilfe- und wettbewerbsrechtlich zulässig ist. Die Übernahme von Bürgschaften, Garantien und sonstigen Gewährleistungen ist nicht an die materiellen Grenzen aus Artikel 115 Absatz 2 Grundgesetz (Schuldenregel) gebunden, da diese dort nicht mit aufgeführt sind. Aus Artikel 90 Grundgesetz ergibt sich kein Verbot, Bürgschaften, Garantien und sonstige Gewährleistungen zugunsten der Autobahn GmbH zu übernehmen. Gewährt der Bund diese der Autobahn GmbH, könnten die Zinsen den Finanzierungskosten des Bundes zumindest angenähert werden. Eine Einbindung privaten Kapitals zu nicht wirtschaftlichen Konditionen ist abzulehnen.

Der BWV hält es aus wirtschaftlicher Perspektive für weitergehend begründungsbedürftig, warum

- die Kreditfinanzierung der Autobahn GmbH vorteilhaft sei,
- das Fremdkapital von Dritten eingeworben werden soll und nicht aus dem Bundeshaushalt stammen kann,
- der Bund keine Garantien gewährt.

⁸ Artikel 2 Nummer 5 InfrGFinÄndG zu § 5a-E Absatz 1 Satz 3 InfrGG.

⁹ Artikel 2 Nummer 5 InfrGFinÄndG zu § 5a-E Absatz 1 Satz 2 InfrGG.

¹⁰ Artikel 2 Nummer 7 c) InfrGFinÄndG zu § 7 Absatz 1b-E Satz 6 InfrGG.

Umgehung der Schuldenregel und mögliche Zweckentfremdung des Fremdkapitals

Die Autobahn GmbH unterliegt als selbstständige juristische Person nicht der Schuldenregel aus Artikel 115 Absatz 2 Grundgesetz.¹¹ Übernimmt die Autobahn GmbH Aufgaben des Bundes bei den Bundesfernstraßen und nimmt dafür Fremdkapital auf, wird der Zweck der ohnehin bereits stark geschwächten Schuldenregel weiter aufgeweicht. Damit die Schulden des Bundes wirksam begrenzt werden, muss sich die Schutzfunktion der Schuldenregel nach Auffassung des BWV auf sämtliche dem Bund faktisch zuzurechnenden Schulden erstrecken.¹² Dies wird mit der von der Schuldenregel ausgenommenen Kreditaufnahme der Autobahn GmbH verhindert.

Der Gesetzentwurf verpflichtet die Autobahn GmbH, von ihr aufgenommenes Fremdkapital **grundsätzlich** für Investitionen und die damit verbundenen Planungskosten einzusetzen. Dies sichert allerdings nicht, dass die Mittel tatsächlich in Investitionen fließen:

Einerseits unterliegen die Mautmittel, die die Autobahn GmbH vereinnahmen soll, keiner entsprechenden Zweckbindung. Sie soll daraus auch Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen, Finanzierung und Verwaltung bestreiten können.¹³ Gäbe sie beispielsweise einen höheren Anteil ihrer Mauteinnahmen für laufende Verwaltungskosten aus, könnte sie dies bei den Investitionen mit Fremdkapital ausgleichen.

Andererseits verpflichtet der Gesetzentwurf auch nicht den Bund, die Autobahn GmbH unter Berücksichtigung ihrer Mauteinnahmen im bisherigen Umfang zu finanzieren. Reduzierte der Bund die Mittel, die er der Autobahn GmbH zur Verfügung stellt, würden Mittel im Bundeshaushalt für andere Ausgaben frei. Nähme die Autobahn GmbH zum Ausgleich Fremdkapital auf, finanzierte ihre Verschuldung mittelbar diese anderen, auch konsumtiven Ausgaben im Bundeshaushalt.

Der BWV regt an, eine Zweckbindung der Mauteinnahmen der Autobahn GmbH für Investitionen in die Bundesfernstraßen sowie den Kapitaldienst einzuführen und eine Untergrenze für deren fortgesetzte Finanzierung mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt zu prüfen.

Ferner hält es der BMV für erforderlich, die Zweckbestimmung für die Mittel aus der Aufnahme von Fremdkapital und den Investitionsbegriff genauer zu fassen. In den insoweit gleichlautenden Bestimmungen in Artikel 1 Nummer 2 InfrGFinÄndG zu § 7 Absatz 1a-E Satz 2 und 3 InfrGG und Artikel 2 Nummer 7 c) InfrGFinÄndG zu § 7 Absatz 1b-E Satz 2 und 3 InfrGG heißt es:

¹¹ BeckOK GG/Reimer, 65. Ed. 1.3.2026, GG Artikel 115 Rn. 12, beck-online.

¹² Stellungnahme des BWV, Eckwerte für den Bundeshaushalt 2027 und die Finanzplanung 2028 bis 2030, 20. April 2026.

¹³ Artikel 3 Nummer 4 InfrGFinÄndG zu § 11 Absatz 4 Satz 1-E BFStrMG.

„Mittel aus der Aufnahme von Fremdkapital darf die Gesellschaft privaten Rechts grundsätzlich 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.“

Laut Begründung zählen zu den investiven Maßnahmen *„solche 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.“*¹⁴

Der BWV regt an, das Wort „grundsätzlich“ wegfallen zu lassen, sofern keine weiteren Ausnahmen von der Zweckbindung als die für Kontokorrentkredite beabsichtigt sind (Satz 3). Der Ausnahmetatbestand wird durch die Formulierung des Satzes 3 hinreichend klar.

Weiterhin sollte klargestellt werden, dass sich Investitionen ausschließlich auf bauliche Maßnahmen beziehen.

3 **Parlamentarische Kontrolle**

Verwaltungsausgaben der Autobahn GmbH im Bundeshaushalt

Wie eingangs dargestellt, sollen die Ausgaben für die Autobahn GmbH im Bundeshaushalt in Höhe der nun direkt der Gesellschaft zufließenden Maut gesenkt werden. Das BMV führt in seiner Begründung zum Gesetzentwurf aus, dass damit die „Nicht-Investiven Kosten der Autobahn GmbH“ vollständig nicht mehr im Einzelplan 12 veranschlagt würden. Dies beträfe zunächst Kapitel 1201 Titel 682 12 „Ausgaben der ‚Die Autobahn GmbH des Bundes‘ für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung“ mit Soll-Ausgaben von 2 Mrd. Euro im Haushaltsentwurf 2027. Nach Auffassung des BWV müsste genauso Kapitel 1408 Titel 682 51 „Autobahn GmbH des Bundes Betrieb/Verkehr“ mit Soll-Ausgaben von 256 Mio. Euro betroffen sein. Das Ist dieser Verwaltungsausgaben betrug im Jahr 2025 mehr als 2,7 Mrd. Euro und überstieg damit das Soll in diesem Jahr um fast 400 Mio. Euro. Das BMV konnte den Mehrbedarf im Haushaltsvollzug insbesondere zulasten von Kapitel 1202 Titel 532 24 „Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren“ und Titel 684 22 „Zuschüsse zur Förderung von Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs (Umwelt-

¹⁴ Begründung zu Artikel 1.

schutz und Sicherheit-Programm)“ decken. In den Jahren 2026 und 2027 erwartet es ebenfalls Verwaltungsausgaben der Autobahn GmbH oberhalb der Haushaltsansätze. Die Mehrbedarfe kann es im Haushaltsvollzug auch zulasten von Investitionen ausgleichen.

Die Unterveranschlagung von Verwaltungsausgaben bei der Autobahn GmbH ist problematisch. Trotzdem schwächt der Gesetzentwurf die parlamentarische Kontrolle gerade in diesem Bereich. Die Verwaltungsausgaben wären nicht mehr Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens. Bisher hat der Haushaltsgesetzgeber die Möglichkeit, die Verwaltungsausgaben der Autobahn GmbH mit dem Bundeshaushalt zu begrenzen.

Die Verlagerung von nicht-investiven Ausgaben erhöht die Investitionsquote im Bundeshaushalt – ohne dass tatsächlich mehr investiert wird. Das Ziel aus § 4 Absatz 3¹⁵ des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG) würde dann schon mit tatsächlich geringeren Gesamtinvestitionen erreicht.

Die in diesem Abschnitt genannten Gründe sprechen ebenfalls für die schon oben empfohlene Zweckbindung auch der Mauteinnahmen der Autobahn GmbH für Investitionen und den Kapitaldienst. Der BWV rät folglich, die Verwaltungsausgaben der Autobahn GmbH weiterhin aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren und so die parlamentarische Kontrolle zu sichern. In jedem Fall sollten die in § 8 InfrGG vorgesehenen Informationspflichten der Gesellschaft gegenüber dem Eigentümer und Parlament auf ihre Wirtschaftsplanung ausgedehnt werden.

Neufassung von § 8 InfrGG zum Finanz- und Maßnahmenplan, Verkehrsinvestitionsbericht

Künftig soll die Autobahn GmbH **unter Berücksichtigung** des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einen Finanz- und Maßnahmenplan über die ihr entstehenden Ausgaben für Investitionen erstellen.¹⁶ Bisher erstellt sie **nach Maßgabe** des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einen Finanzierungs- und Realisierungsplan.

Das BMV begründet nicht, warum es im Gesetzesentwurf eine gegenüber dem Status Quo schwächere Formulierung wählt. Im Ergebnis sänke die Verbindlichkeit des vom Parlament beschlossenen Bedarfsplans für die Autobahn GmbH bei ihrer Maßnahmenplanung.

¹⁵ § 4 Absatz 3 Satz 1 SVIKG: „Zusätzlich sind die Investitionen nach den Absätzen 1 und 2 dann, wenn die im jeweiligen Haushaltsjahr im Bundeshaushalt insgesamt veranschlagten Ausgaben für Investitionen im Sinne von § 13 Absatz 3 Nummer 2 Satz 2 der Bundeshaushaltsordnung 10 Prozent der veranschlagten Ausgaben im Bundeshaushalt übersteigen.“

¹⁶ Artikel 2 Nummer 8 InfrGFinÄndG zu § 8 Absatz 1 Satz 1-E InfrGG.

Der BWV regt an, den Zweck der Änderung in der Gesetzesbegründung zu erläutern und diesen gegen eine Schwächung der parlamentarischen Kontrolle abzuwägen.

4 Öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht

Mit dem Gesetzentwurf erhält die Autobahn GmbH die Freiheit zur Aufnahme von Fremdkapital. Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive stellt sich jedoch die Frage, warum die Gesellschaft ihr eigenes (Fremd-)Kapital in das Eigentum eines Dritten investieren sollte. Die Bundesfernstraßen verbleiben gemäß Artikel 90 Grundgesetz in jedem Fall im Eigentum des Bundes.

Nun soll der Autobahn GmbH mit dem Gesetzentwurf zusätzlich die Bereitstellung der Bundesfernstraßen für den Gebrauch übertragen werden. Auch führt er das Institut des „öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts“ ein. Inhalt des öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechtes ist laut dem Referentenentwurf ausschließlich die Vereinnahmung der Maut, soweit sie nach dem BFStrMG zu entrichten ist. Weitere Voraussetzung ist, dass sie der Autobahn GmbH auch zusteht.¹⁷ Laut der Begründung entsteht zu den Nutzern der Autobahn eine Leistungsbeziehung in der Weise, dass die Entrichtung der Maut die Gegenleistung für die Erfüllung der Aufgabe „Bereitstellung der Bundesautobahnen zum Gebrauch“ ist.

Auf Grundlage einer weiteren Regelung steht der Autobahn GmbH befristet bis zum 31. Dezember 2057 das Mautaufkommen mit der Zweckbindung nach dem BFStrMG zu.¹⁸

Das Nutzziehungsrecht darf von der Autobahn GmbH weder übertragen, noch belastet oder veräußert werden.¹⁹ Laut Begründung zu § 5a Absatz 1 InfrGG soll verhindert werden, dass das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht als Sicherheit für privates Kapital eingesetzt wird. Die Autobahn GmbH soll trotz Nichtübertragbarkeit das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht nach allgemeinen Bilanzierungsregeln als einzelverwertbaren Vermögensgegenstand in ihrer Handelsbilanz bilanzieren dürfen.²⁰

Warum aber überhaupt ein solches öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht eingeführt wird, begründet das BMV nicht. Dieses Institut hat – soweit erkennbar – in der deutschen Rechtsordnung kein Vorbild. Laut Begründung soll es gerade kein Kreditsicher-

¹⁷ Artikel 2 Nummer 5 InfrGFinÄndG zu § 5a-E Absatz 1 Satz 2 InfrGG.

¹⁸ Artikel 2 Nummer 7 a) InfrGFinÄndG zu § 7 Absatz 1-E InfrGG.

¹⁹ Artikel 2 Nummer 5 InfrGFinÄndG zu § 5a-E Absatz 1 Satz 3 InfrGG.

²⁰ Begründung zu § 5a Absatz 2 InfrGG.

ungsmittel sein. Für Fremdkapitalgeber wird es darauf ankommen, dass die Autobahn GmbH knapp 30 Jahre lang einen Anteil des Mautaufkommens erhält, dessen Umfang sich aus dem BFStrMG ergibt. Daraus kann die Autobahn GmbH ihren Kapitaldienst bestreiten. Dagegen ist das „öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht“ ausgehöhlt.

Der BWV empfiehlt, den konkreten Anlass für die Einführung des „öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrechts“ in der Begründung genauer darzustellen. In jedem Fall sollte das BMV ausführen, wie es als Gesellschafter auf die Autobahn GmbH einwirken möchte, damit sie die mit dem Gesetzentwurf eingeräumten Freiheiten im Sinne des Bundes nutzt.

5 Wirtschaftlichkeit

Bei dem InfrGFinÄndG handelt es sich um eine finanzwirksame Maßnahme im Sinne der VV Nummer 1 zu § 7 BHO. Für diese sind nach § 7 Absatz 2 BHO angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Dies umfasst u. a. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in der Planungsphase sowie begleitende und abschließende Erfolgskontrollen (VV Nummer 2 zu § 7 BHO).

Ob die Wirtschaftlichkeit in der Planungsphase untersucht wurde, geht aus dem Gesetzentwurf nicht hervor. Außerdem enthält die Darstellung der Gesetzesfolgen keinen Hinweis darauf, wann und wie Erfolgskontrollen durchgeführt werden sollen. Einen solchen Hinweis erachtet der BWV jedoch für sinnvoll, um allen Beteiligten zu verdeutlichen, bis wann die für eine solche Untersuchung erforderlichen Daten vorliegen müssen.

Der BWV fordert das BMV daher auf, in der Gesetzesbegründung mitzuteilen, ob eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt wurde, und dort darzustellen, wie es die Erfolgskontrollen plant.

Eine nach der Gesetzesbegründung²¹ in den 2050er-Jahren vorgesehene Evaluierung ersetzt die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit den vorgeschriebenen Erfolgskontrollen nicht. Der BWV weist außerdem darauf hin, dass Erfolgskontrollen hinreichend konkrete Ziele voraussetzen. Die mit dem InfrGFinÄndG verfolgten Ziele hat das BMV bislang jedoch nur teilweise konkretisiert. Der BWV fordert das BMV auf, die Ziele des Gesetzes alsbald zu konkretisieren.

²¹ Begründung A. VIII.

Der BWV bittet, seine Stellungnahme im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen und einen Hinweis nach § 51 Nummer 4 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zu seiner Äußerung aufzunehmen.

Im Auftrag

Steiert

Beglaubigt: Rois, Amtsinspektorin

Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.