Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)109-A
vom 12.11.2026
öff. Anhörung am 23.11.2026

Pro Mobilität
Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.
Friedrichstraße 133
10117 Berlin
Tel.: 030 22488412
Fax: 030 22488414
Email: info@promobilitaet.de
Homepage: www.promobilitaet.de

Stellungnahme

zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung
vom 02.November 2026

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftsfinanzierungsänderungsgesetz – InfrGFinÄndG)

Öffentliche Anhörung
Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages

RA Christian Funke
Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 12. November 2026

1. Generelle Vorbemerkungen

Pro Mobilität unterstützt das Ziel, die Finanzierung der Autobahn GmbH des Bundes überjährig, verlässlich und flexibel auszugestalten. Brückenersatzneubauten, Fahrbahnerneuerungen, Knotenumbauten und größere Ausbauvorhaben haben mehrjährige Planungs- und Bauzeiten. Die Autobahn GmbH und die ausführenden Unternehmen benötigen deshalb kontinuierliche Vergabe- und Finanzierungsperspektiven, die nicht allein von jährlichen Haushaltsansätzen und kurzfristig verfügbaren Verpflichtungsermächtigungen abhängen sollten.

Der Koalitionsvertrag greift diesen Handlungsbedarf ausdrücklich auf. Darin heißt es: „Es wird eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung garantiert. Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und ihr werden Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt (Einnahmekompetenz).“ Zugleich hat die Koalition angekündigt, Finanzmittel zur Auflösung des Sanierungsstaus insbesondere bei Brücken und Tunneln bereitzustellen und zu prüfen, wie die Autobahn GmbH dauerhaft stabil finanziert werden kann. An diesem Anspruch ist die im Gesetzentwurf vorgesehene Finanzierungsarchitektur zu messen.

Gemessen an diesem Anspruch wurde die Haushaltskomponente im Verlauf der bisherigen Beratungen schrittweise abgeschwächt. Zunächst war vorgesehen, der Autobahn GmbH zusätzlich zu den eigenen Mauteinnahmen einen verbindlichen Betrag von jährlich zwei Milliarden Euro aus dem Verkehrshaushalt zur Verfügung zu stellen. Im weiteren Verfahren entfiel dieser feste Betrag. Vorgesehen blieben aber eine Verpflichtung des Bundes zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln und deren Konkretisierung in einer mehrjährigen Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) und der Autobahn GmbH. Der nun vorliegende Gesetzentwurf beschränkt sich dagegen auf die Aussage, dass der Bund Haushaltsmittel zur Verfügung stellen kann.

Der Gesetzentwurf enthält gleichwohl wichtige positive Elemente. Die unmittelbare Zuweisung eines Teils der Lkw-Maut, die ergänzende Kreditfähigkeit und der fünfjährige Finanz- und Maßnahmenplan können die Handlungs- und Planungssicherheit der Autobahn GmbH verbessern. Zu begrüßen sind außerdem die klar geregelte Einnahmekompetenz, der Schutz des Straßeneigentums und der Gesellschaftsanteile vor einem Zugriff privater Kreditgeber sowie die vorgesehene Überleitung bestehender Verträge.

Die neue Finanzierungsarchitektur darf bestehende Zahlungsströme nicht lediglich neu ordnen, sondern muss zusätzliche und langfristig verlässliche Investitionsspielräume für Autobahnen und Bundesstraßen schaffen. Entscheidend sind ein dauerhaft ausreichender und bedarfsgerechter Bundesbeitrag, die Zusätzlichkeit kreditfinanzierter Vorhaben und die vollständige Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße. Dazu sollte das gesamte Lkw-Mautaufkommen einschließlich der CO_2-Komponente verlässlich für die Straßeninfrastruktur und die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs eingesetzt werden. Zudem sollten die wesentlichen finanziellen Leitplanken bereits im Gesetz festgelegt und durch eine mehrjährige Finanzierungsvereinbarung konkretisiert werden.

2. Einzelbewertung der zentralen Änderungen des Gesetzentwurfs

I. Verbindliche Haushaltsfinanzierung

§ 7 Absatz 1a InfrGG bestimmt lediglich, dass der Bund der Autobahn GmbH Haushaltsmittel zur Verfügung stellen „kann“. Die Vorschrift begründet weder einen Anspruch der Gesellschaft noch eine Verpflichtung des Bundes und legt auch kein Mindestniveau, keinen Finanzierungskorridor und keine Dynamisierung fest. Damit sichert der Gesetzentwurf die für eine verlässliche Grundfinanzierung erforderliche Haushaltskomponente nicht gesetzlich ab. Ihre konkrete Höhe bleibt von der jeweiligen Haushaltsaufstellung abhängig. Die ausführenden Unternehmen werden zusätzliche Kapazitäten nur dann aufbauen und in Personal, Maschinen und Standorte investieren, wenn sie auf eine stabile, mehrjährige und bedarfsgerechte Finanzierung vertrauen können.

Die direkte Zuweisung eines Teils der Lkw-Maut schafft für sich genommen keinen zusätzlichen Investitionsspielraum. Der entsprechende Betrag wird künftig nicht mehr im Bundeshaushalt vereinnahmt. Zugleich werden die Ausgaben für die Autobahn GmbH im Einzelplan 12 um diesen Betrag reduziert. Es handelt sich damit zunächst um eine Änderung des Zahlungswegs. Zusätzliche Investitionen entstehen nur, wenn der Bundesbeitrag neben den eigenen Mauteinnahmen bedarfsgerecht fortgeführt wird oder Kredite Vorhaben ermöglichen, die über den bisherigen Finanzpfad hinausgehen.

Bei den Bundesfernstraßen besteht eine jährliche Finanzierungslücke von rund 2,5 Milliarden Euro. Rund zwei Milliarden Euro jährlich wären bereits erforderlich, um das bestehende Finanzierungsniveau der Autobahnen abzusichern. Ein erheblicher zusätzlicher Bedarf bliebe dennoch ungedeckt. Die neue Finanzierungsarchitektur muss deshalb nicht nur die Finanzierung der Autobahn GmbH stabilisieren. Sie muss auch sicherstellen, dass die Bundesstraßen von zusätzlichen Haushaltsspielräumen profitieren.

Auch die derzeitige Finanzplanung bietet keine ausreichende Sicherheit. Für die Bundesfernstraßen sind 2027 Investitionen von rund 11,26 Milliarden Euro vorgesehen. Im Jahr 2030 sinkt der Betrag auf rund 10,61 Milliarden Euro und damit gegenüber 2029 um 750 Millionen Euro beziehungsweise 6,6 Prozent. Hauptursache ist der Rückgang der für Bundesfernstraßen vorgesehenen Mittel aus dem Sondervermögen. Ein dauerhaft steigender, an den Baupreisen und dem tatsächlichen Netzbedarf ausgerichteter Finanzierungspfad ist nicht erkennbar. Da die Kreditfähigkeit frühestens 2027 wirksam werden kann und die eigenen Mauteinnahmen erst ab 2028 zur Verfügung stehen sollen, löst der Gesetzentwurf zudem nicht die bereits im laufenden Jahr bestehenden Finanzierungsprobleme.

§ 7 Absatz 1a InfrGG sollte deshalb einen verlässlichen mehrjährigen Finanzierungsrahmen vorsehen, der sich am nachgewiesenen Erhaltungs- und Investitionsbedarf orientiert. Eine Vereinbarung zwischen BMV und Autobahn GmbH sollte Bereitstellung, Abruf, Nachweis und Verwendung der Mittel konkretisieren. Jährlich müssen die erforderlichen Bundesmittel und Verpflichtungsermächtigungen für ein

kontinuierliches Infrastrukturmodernisierungsprogramm bereitstehen. Die neuen Finanzierungsinstrumente und die Mittel des Sondervermögens dürfen nicht zum Anlass genommen werden, die regulären Ansätze des Einzelplans 12 abzusenken.

II. Einnahmenkompetenz und Finanzierungskreislauf Straße

Ab dem 1. Januar 2028 soll die Autobahn GmbH Gläubigerin des Infrastrukturkostenanteils der Lkw-Maut werden, der auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung anfällt, für die der Bund Träger der Straßenbaulast ist. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität bleibt für die Erhebung und Erstattung der Maut zuständig. Es führt den der Gesellschaft zustehenden Anteil nach Berücksichtigung der gesetzlichen Abzüge und Erstattungen an sie ab. Damit erhält die Autobahn GmbH eine eigene Einnahmebasis, ohne dass die bestehenden Verfahren der Mauterhebung grundlegend neu geordnet werden müssen.

Rechtliche Grundlage ist ein bis zum 31. Dezember 2057 befristetes öffentlich-rechtliches Nutzziehungsrecht. Nach der Begründung des Gesetzentwurfs soll die Autobahn GmbH dadurch rund 37 Prozent des gesamten Lkw-Mautaufkommens erhalten. Für 2028 wird ein Anteil von knapp fünf Milliarden Euro zugrunde gelegt. Die eigene Einnahmekompetenz stärkt den Zusammenhang zwischen Nutzung, Finanzierung und Investition und verbessert die Voraussetzungen für eine mehrjährige Finanzplanung. Pro Mobilität begrüßt diese Weichenstellung grundsätzlich.

Der Finanzierungskreislauf Straße bleibt dennoch unvollständig. Rund 63 Prozent des Lkw-Mautaufkommens werden weiterhin im Bundeshaushalt vereinnahmt. Dazu gehören insbesondere die Einnahmen aus den Mautteilsätzen für CO_2-Emissionen, Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Teile des Infrastrukturkostenanteils. Nach § 11 Absatz 4 BFStrMG können die dem Bund zustehenden Einnahmen weiterhin für die Bundesfernstraßen und für andere Maßnahmen im Mobilitätsbereich verwendet werden. Damit bleibt auch eine Finanzierung anderer Verkehrsträger möglich oder eine Zuweisung der Mittel an den allgemeinen Haushalt.

Aus Sicht von Pro Mobilität sollten alle Teile des Lkw-Mautaufkommens für Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Straßeninfrastruktur sowie für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs eingesetzt werden. Orientierung bietet das Grundprinzip des österreichischen ASFINAG-Modells. Die Einnahmen aus der CO_2-Komponente sollten zur Transformation des Straßengüterverkehrs, dem Aufbau einer leistungsfähigen Lade- und Tankinfrastruktur und zur Förderung nachhaltiger Bauweisen verwendet werden. Der Gesetzentwurf stellt demnach nur einen ersten Schritt zur Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße dar.

III. Kreditfähigkeit und Schuldendienst

Das bisherige Kreditaufnahmeverbot soll entfallen. Die Autobahn GmbH kann nach Inkrafttreten der entsprechenden Änderung voraussichtlich bereits 2027 Kredite aufnehmen oder Anleihen begeben. Bei einer Aufnahme vor dem 1. Januar 2028 muss vertraglich sichergestellt werden, dass Zins und Tilgung erst ab 2028 zahlungswirksam werden, wenn der Gesellschaft eigene Mauteinnahmen zur Verfügung stehen.

Eine ergänzende Fremdfinanzierung kann dringende Investitionen zeitlich vorziehen, Vergaben verstetigen und kurzfristige Finanzierungsspitzen ausgleichen. Nach dem Gesetzentwurf soll Fremdkapital grundsätzlich für Investitionen einschließlich der damit verbundenen Planungsaufwendungen eingesetzt werden. Das Wort „grundsätzlich“ lässt Ausnahmen von dieser Zweckbindung zu. Kontokorrentkredite sind ausdrücklich von der investiven Zweckbindung ausgenommen. Diese Flexibilität kann zur Überbrückung kurzfristiger Liquiditätsengpässe erforderlich sein. Der gesetzliche Rahmen sollte jedoch ausschließen, dass Kredite dauerhaft zur Finanzierung laufender Ausgaben eingesetzt werden.

Der Bund übernimmt für das Fremdkapital weder Garantien noch Patronatserklärungen oder andere Einstandspflichten. Haushaltsmittel dürfen nicht zur Bedienung oder Rückführung der Kredite verwendet werden. Für Zins und Tilgung muss die Autobahn GmbH daher eigene Einnahmen einsetzen. Die ihr zugewiesenen Mauteinnahmen bilden nach der Konzeption des Entwurfs die zentrale Grundlage des Schuldendienstes. Sachgerecht ist außerdem, dass Bundesfernstraßen, Gesellschaftsanteile und das Nutzziehungsrecht nicht als Kreditsicherheit eingesetzt werden dürfen und private Kreditgeber keine Beteiligungsrechte erhalten.

Der Gesetzentwurf enthält weder einen betragsmäßigen Kreditrahmen noch eine Obergrenze für den Anteil der eigenen Einnahmen, der durch den Schuldendienst gebunden werden darf. Auch Laufzeiten und Tilgungsprofile bleiben offen. Damit ist nicht begrenzt, in welchem Umfang künftige Mauteinnahmen für Zins und Tilgung eingesetzt werden können und anschließend nicht mehr für Investitionen zur Verfügung stehen. Auch bei einer eigenen Kreditaufnahme werden die Schulden der Autobahn GmbH finanzstatistisch weiterhin dem Bund zugerechnet. Die Kreditfähigkeit schafft damit zusätzliche betriebliche Flexibilität, aber keinen dauerhaften Mittelaufwuchs und keine automatische Entlastung der öffentlichen Finanzen.

Die Kreditfähigkeit muss auf einer auskömmlichen und verlässlichen Grundfinanzierung aufsetzen. Sie darf nicht dazu dienen, bestehende Finanzierungslücken zulasten künftiger Mauteinnahmen zu schließen. Erforderlich sind ein transparenter mehrjähriger Kreditrahmen, eine tragfähige Begrenzung des Schuldendienstes und klare Vorgaben für Kontokorrentkredite. Mit Ausnahme klar begrenzter Kontokorrentkredite zur kurzfristigen Liquiditätssicherung sollte Fremdkapital zusätzliche oder zeitlich vorgezogene Investitionen finanzieren. Der Finanz- und Maßnahmenplan sollte für kreditfinanzierte Programme die Zusätzlichkeit, Wirtschaftlichkeit, Laufzeit und Tilgung nachvollziehbar ausweisen. Für den Zeitraum bis zum Auslaufen des Nutzziehungsrechts im Jahr 2057 ist zudem ein tragfähiges Laufzeiten- und Tilgungskonzept erforderlich, das den Umgang mit dann noch bestehenden Verbindlichkeiten eindeutig regelt.

IV. Finanz- und Maßnahmenplanung sowie parlamentarische Kontrolle

Der fünfjährige Finanz- und Maßnahmenplan ist ein sinnvoller Baustein der neuen Finanzierungsarchitektur. Er soll die vorgesehenen Investitionen und ihre Finanzierung aus eigenen Einnahmen, Haushaltsmitteln und Fremdkapital zusammenführen.

Ergänzend ist ein jährlicher Bericht zum Sach- und Kostenstand der Projekte, zum Zustand des Autobahnnetzes und zum daraus folgenden mittelfristigen Ausgabenrahmen vorgesehen. Die Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes bleiben bestehen. Die Aufsichts-, Kontroll- und Gesellschafterrechte für Finanzierung und Finanzmanagement nimmt das BMV wahr.

Nach dem Gesetzentwurf bedarf der Finanz- und Maßnahmenplan lediglich der Zustimmung des BMV und wird dem Deutschen Bundestag nur zugeleitet. Gleichzeitig entfällt der bisherige Zustimmungsvorbehalt der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse. Angesichts der möglichen langfristigen Bindung von Mauteinnahmen erscheint eine reine Unterrichtung des Bundestages ausreichend. Die parlamentarische Beteiligung sollte sich auf den mehrjährigen Gesamtfinanzierungs-, Kredit- und Schuldendienstrahmen konzentrieren. Die Auswahl und Umsetzung einzelner Maßnahmen sowie Anpassungen innerhalb dieses Rahmens sollten in der operativen Verantwortung der Autobahn GmbH und des BMV verbleiben.

Der Deutsche Bundestag sollte deshalb einen mehrjährigen Gesamtrahmen billigen, der insbesondere den maximalen Kreditbetrag und eine Obergrenze für den Schuldendienst festlegt. Eine erneute parlamentarische Befassung sollte erforderlich sein, wenn diese Grenzen überschritten oder der gebilligte Finanzierungsrahmen wesentlich ausgeweitet werden soll. Die jährlichen Berichte sollten mindestens den Schuldenstand, Zins- und Tilgungslasten, Laufzeiten, gebundene Mauteinnahmen, die Inanspruchnahme von Kontokorrentkrediten, die Zusätzlichkeit und Wirtschaftlichkeit der Investitionen sowie Projektfortschritt, Kostenentwicklung und Netzzustand ausweisen. Eine erste Evaluation des neuen Finanzierungsmodells sollte spätestens 2030 erfolgen und anschließend möglichst im Abstand von fünf Jahren wiederholt werden.

V. Umsatzsteuer und Rechnungsstellung

Der der Autobahn GmbH zustehende Infrastrukturkostenanteil der Lkw-Maut soll nach dem Gesetzentwurf umsatzsteuerpflichtig werden. Vorsteuerabzugsberechtigte Mautschuldner können die entrichtete Umsatzsteuer grundsätzlich als Vorsteuer geltend machen, müssen den entsprechenden Betrag jedoch zunächst liquiditätswirksam entrichten. Für nicht zum Vorsteuerabzug berechtigte Nutzer entsteht eine tatsächliche Mehrbelastung. Diese wird im Gesetzentwurf für 2028 mit rund 13,29 Millionen Euro beziffert.

Eine Regelung zur Rechnungsstellung und zum Ausweis der Umsatzsteuer ist im Referentenentwurf noch nicht enthalten. Nach dem Anschreiben des BMV befindet sie sich in der Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen. Die steuerlichen und praktischen Auswirkungen können daher gegenwärtig noch nicht abschließend bewertet werden.

Die Folgenabschätzung berücksichtigt bereits erhebliche Anpassungen der Abrechnungs- und IT-Prozesse. Für die Umstellung des Mautsystems werden einmalige Ausgaben von bis zu 21,016 Millionen Euro veranschlagt. Einschließlich des einmaligen Anpassungsaufwands bei der Autobahn GmbH beträgt der Erfüllungsaufwand

rund 21,881 Millionen Euro. Die zusätzlichen jährlichen Ausgaben werden mit bis zu 7,04 Millionen Euro angegeben. Unter Berücksichtigung der bei der Autobahn GmbH erwarteten jährlichen Entlastung ergibt sich ein Nettoaufwand von rund 6,36 Millionen Euro.

Die steuerliche und abrechnungstechnische Regelung sollte vor Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens vollständig vorliegen und eine rechtssichere sowie praxistaugliche Rechnungsstellung für Mautsystembetreiber, EETS-Anbieter und Mautschuldner gewährleisten. Sofern sich daraus wesentliche Ergänzungen des Gesetzentwurfs oder zusätzliche Folgekosten ergeben, sollten die betroffenen Verbände erneut Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

VI. Vertragsüberleitung und Eigentumsschutz

Die gesetzliche Überleitung bestehender Verträge auf die Autobahn GmbH verbessert die praktische Umsetzbarkeit der neuen Finanzierungsarchitektur. Verträge, bei denen bislang der Bund, vertreten durch die Autobahn GmbH, Vertragspartei ist, sollen grundsätzlich auf die Gesellschaft übergehen. Die Autobahn GmbH tritt zugleich in die damit verbundenen Verfahren und Verfahrenspositionen ein. Dadurch werden operative Aufgabenwahrnehmung, Vertragszuständigkeit und Prozessführung bei der Gesellschaft zusammengeführt. Vertragsbestandteile, die das Eigentum des Bundes an den Bundesfernstraßen oder deren Bestandteilen betreffen, bleiben davon ausgenommen.

Die zusätzliche Aufgabe, die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Gebrauch bereitzustellen, ordnet die Verantwortung der Autobahn GmbH klarer zu. Sie steht im Zusammenhang mit dem öffentlich-rechtlichen Nutzziehungsrecht, das der Gesellschaft die Vereinnahmung des gesetzlich bestimmten Mautanteils ermöglicht.

Das Nutzziehungsrecht ist auf diesen Zweck beschränkt. Das Eigentum an den Bundesfernstraßen verbleibt beim Bund. Das Recht darf weder weiterübertragen noch veräußert, belastet oder als Kreditsicherheit eingesetzt werden. Damit bleiben die Eigentumsverhältnisse und die Zugriffsmöglichkeiten privater Kreditgeber eindeutig begrenzt.

Unabhängig von den materiellen Regelungen ist der redaktionelle Fehler in § 11 Absatz 2 Nummer 2 BFStrMG zu berichtigen. Dort heißt es derzeit doppelt „bis zu bis zu 450 Millionen Euro“.

3. Schlussbemerkung

Die eigene Einnahmekompetenz, eine ergänzende Kreditfähigkeit und die mehrjährige Finanz- und Maßnahmenplanung können die Handlungsfähigkeit der Autobahn GmbH verbessern. Der Gesetzentwurf schafft hierfür wichtige rechtliche Grundlagen. Zu begrüßen sind auch der Schutz des Straßeneigentums und der Gesellschaftsanteile sowie die vorgesehene Überleitung bestehender Verträge.

Eine verlässliche Drei-Säulen-Finanzierung entsteht jedoch nur, wenn die neuen Instrumente zu zusätzlichen Investitionsspielräumen führen und auf einer auskömmlichen Grundfinanzierung aufbauen. Erforderlich sind ein bedarfsgerechter Bundesbeitrag, ein verbindlicher mehrjähriger Finanzierungsrahmen und ausreichende Verpflichtungsermächtigungen. Kredite sollten vorrangig zusätzliche oder zeitlich vorgezogene Investitionen ermöglichen und nicht dauerhaft zur Finanzierung laufender Ausgaben eingesetzt werden. Kreditrahmen und Schuldendienst müssen transparent begrenzt und durch einen mehrjährigen parlamentarisch gebilligten Gesamtrahmen abgesichert werden, während die operative Umsetzung bei der Autobahn GmbH und dem BMV verbleibt.

Die neue Finanzierungsarchitektur muss Autobahnen und Bundesstraßen gleichermaßen stärken. Kredite und Mittel des Sondervermögens dürfen nicht zum Anlass genommen werden, die regulären Ansätze des Einzelplans 12 abzusenken. Pro Mobilität setzt sich außerdem für die vollständige Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße ein. Alle Bestandteile des Lkw-Mautaufkommen einschließlich der CO_2-Komponente sollten verlässlich für Erhalt, Modernisierung, Ausbau und Dekarbonisierung der Straßeninfrastruktur eingesetzt werden. Erst im Zusammenspiel dieser Elemente kann die im Koalitionsvertrag zugesagte überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung erreicht werden.

Über Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Pro Mobilität ist ein branchenübergreifendes Bündnis für eine leistungsfähige, sichere und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur mit Schwerpunkt auf den Hauptverkehrsträger Straße. Zu den Mitgliedern gehören Automobilclubs sowie Unternehmen und Verbände aus der Automobil-, Bau-, Baustoff-, Logistik- und Dienstleistungswirtschaft und dem Bereich der Infrastrukturbetreiber. Der gemeinnützige Verband bringt die Perspektiven von Verkehrsteilnehmern, Wirtschaft und Infrastruktur zusammen und setzt sich im Dialog mit Politik, Verwaltung und Wissenschaft für eine bedarfsgerechte Finanzierung, effiziente Planung und nachhaltige Modernisierung der Straßeninfrastruktur ein.

Impressum

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.
Friedrichstraße 133
10117 Berlin
www.promobilitaet.de
T: +49 30 22 48 84 12

Ansprechpartner

Christian Funke
Geschäftsführer
T: +49 30 22 48 84 12
funke@promobilitaet.de

Leon Gärtner
Referent für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik,
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
T: +49 30 22 48 84 12
gaertner@promobilitaet.de