



Kosten für den Bau und Erhalt von Straßen in Österreich auf allen staatlichen Ebenen

Anfragebeantwortung



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Investitionen und Kennzahlen der ASFINAG	8
2.1	Investitionen	9
2.2	Mauterlöse	11
2.3	Finanzielle Kennzahlen	13
3	Auszahlungen und Einzahlungen im Bundeshaushalt	16
4	Auszahlungen von Ländern und Gemeinden	19
5	Entwicklung des Straßennetzes	26
6	Entwicklung der Baukosten im Straßenbau	30
	Anhang: Anfrage	31
	Abkürzungsverzeichnis	33
	Tabellen- und Grafikverzeichnis	35



1 Zusammenfassung

Der Abgeordnete Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA ersuchte den Budgetdienst um eine Aufstellung der Kosten für Bau und Erhalt von Straßen in Österreich.¹ Diese entstehen bei den Gemeinden für Gemeindestraßen und den Ländern für Landesstraßen. Der Bund ist für das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) zuständig. Die Zuständigkeit des Bundes wird durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) wahrgenommen, die zu 100 % im Bundeseigentum steht. Die ASFINAG finanziert den Bau, Erhalt und Betrieb vor allem aus Mauterlösen und ist im Sinne des Europäischen Systems Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG) als Marktproduzent damit außerhalb des Staatssektors. Das bedeutet, dass die Einnahmen und Ausgaben der ASFINAG nicht direkt in die Berechnung des Maastricht-Defizits eingehen und ihre Schulden kein Teil der gesamtsstaatlichen Schulden sind. Der Bund übernimmt Haftungen für Schulden der ASFINAG, sodass diese Anleihen zu ähnlichen Zinssätzen wie der Bund begeben kann.

Die folgende Tabelle stellt die Gesamtauszahlungen der Länder und Gemeinden für Straßenbau von 2015 bis 2024 und die Aufwendungen der ASFINAG in diesem Zeitraum dar. Diese beinhalten neben den Kosten für Bau und Erhalt auch jene für den Betrieb. Zudem sind auch Investitionen in Radwege und Transfers an andere Gebietskörperschaften enthalten:

<i>in Mio. EUR</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Auszahlungen von Ländern und Gemeinden für Straßenbau	2.656	2.571	2.678	2.782	2.941	2.727	2.880	3.102	3.333	3.432
Länder ohne Wien	1.205	1.162	1.178	1.170	1.216	1.200	1.276	1.345	1.410	1.501
Gemeinden ohne Wien	1.231	1.242	1.293	1.422	1.516	1.353	1.403	1.492	1.574	1.550
Wien	220	166	206	189	209	174	201	265	349	380
Aufwendungen der ASFINAG	1.694	1.676	1.705	1.606	1.774	1.769	1.885	1.926	2.126	2.303

Anmerkungen: Dargestellt werden die Auszahlungen der Länder und Gemeinden für den Voranschlagsabschnitt 61-Straßenbau. Durch die Umstellung des Haushaltsrechts kam es im Jahr 2020 zu einem Zeitreihenbruch. Bei den Gemeinden ohne Wien handelt es sich für 2024 um einen Schätzwert, weil der Personalaufwand für Straßenbau noch nicht verfügbar ist.

Quellen: Gebarung der öffentlichen Rechtsträger (Statistik Austria), Rechnungsabschlüsse der Länder, Jahresfinanzberichte der ASFINAG.

¹ Der vollständige Text der Anfrage ist dem Anhang zu entnehmen.



Im Jahr 2024 betrugen die Auszahlungen von **Ländern und Gemeinden** für Straßenbau insgesamt etwa 3,4 Mrd. EUR. Davon entfielen 1,5 Mrd. EUR auf die Länder ohne Wien, etwas mehr als 1,5 Mrd. EUR auf die Gemeinden ohne Wien und 0,4 Mrd. EUR auf Wien. Die Auszahlungssteigerungen seit 2020 entsprachen mit +26 % in etwa der Inflation in diesem Zeitraum (+24 %). Vergleiche mit den Auszahlungen vor 2020 sind wegen Umstellungen im Haushaltsrecht nur eingeschränkt möglich. Mit knapp 2 Mrd. EUR im Jahr 2024 entfiel etwas mehr als die Hälfte der Auszahlungen auf Investitionen und Instandhaltung (siehe unten).

Die Aufwendungen der **ASFINAG** betrugen 2,3 Mrd. EUR im Jahr 2024, wovon 1,5 Mrd. EUR auf Investitionen entfielen. Zu stärkeren Steigerungen über der Inflation kam es in den Jahren seit 2015 insbesondere bei den Aufwendungen für Erhaltung.

Investitionen und Kennzahlen der ASFINAG

ASFINAG - Investitionen <i>in Mio. EUR</i>	Erfolg										Plan					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gesamt	951	907	956	935	1.056	1.074	1.104	1.135	1.330	1.519	1.708	2.085	2.049	2.115	1.912	1.921
Erhaltung	496	463	442	472	494	527	623	675	717	874	950	1.164	1.116	1.295	1.376	1.346
Neu- und Ausbau (Fruchtgenuss)	394	406	443	372	506	499	419	401	499	486	486	647	655	515	356	447
Neubau	146	143	200	121	228	279	229	240	256	223	167	158	162	118	135	257
Bestand	248	263	243	251	278	220	190	161	243	263	319	489	492	397	221	191
Weitere Investitionen	61	38	72	91	56	49	61	59	114	159	272	274	279	305	180	127

Quelle: ASFINAG.

Im Jahr 2024 betrug das **Investitionsvolumen** der ASFINAG 1.519 Mio. EUR. Dabei entfielen 874 Mio. EUR bzw. 58 % auf die Erhaltung und 486 Mio. EUR bzw. 32 % auf den Neu- und Ausbau. Von 2015 bis 2024 stiegen die Investitionen um 60 % und damit stärker als die Verbraucherpreise (+34 %) und der Index der Straßenbaukosten (+45 %) in diesem Zeitraum. Zu starken Zuwächsen bei den Investitionen kam es seit 2015 insbesondere bei jenen für die Erhaltung (+76 %). Auch im Bauprogramm für die Jahre 2025 bis 2030 sind in diesem Bereich stärkere Steigerungen vorgesehen. Das **Gesamtnetz der Autobahnen und Schnellstraßen** war mit 2.266 km Anfang 2025 um 83 km länger als Anfang 2015. Bei Umsetzung der Projekte des 2024 vorgelegten Bauprogramms 2025 bis 2030 kommen weitere 98 km dazu.



Die **Mauterlöse** im Jahr 2024 betrugen insgesamt 2.751 Mio. EUR, wovon 2.534 Mio. EUR für die ASFINAG ergebniswirksam waren. Für den Bund wurden 217 Mio. EUR zur Querfinanzierung des Brenner Basistunnels und aus der Anlastung externer Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie CO₂-Emissionen eingehoben. In den Jahren 2025 und 2026 wird es zu deutlichen Steigerungen bei den Erlösen für den Bund kommen, weil für den Zuschlag für die CO₂-Emissionen bereits gemäß Beschlussfassung im Jahr 2023 eine schrittweise Steigerung vorgesehen war. Zusätzlich soll dieser als Teil der Konsolidierungsmaßnahmen erhöht werden. Im Gegenzug soll allerdings die Valorisierung der Lkw-Maut für 2026 ausgesetzt werden, wodurch für die ASFINAG Mindereinnahmen in ähnlicher Höhe entstehen. Der dann niedrigere Gewinn schmälert die Einnahmen aus der Körperschaftsteuer und mögliche zukünftige Dividenden.

Das **Ergebnis vor Steuern** betrug 953 Mio. EUR im Jahr 2024. Die gesamten Aufwendungen beliefen sich auf 2.303 Mio. EUR, davon entfielen knapp 500 Mio. EUR auf den Neu- und Ausbau. Die Aufwendungen für Neu- und Ausbau verschlechtern dabei nicht das Ergebnis, weil sie buchhalterisch an den Bund weiterverrechnet und als Erlös in gleicher Höhe gebucht werden. Sie reduzieren aber den Cashflow, sodass dieser vor Finanzierungstätigkeit 376 Mio. EUR im Jahr 2024 betrug. Er war damit geringer als die Summe von daraus bezahlten Zinsen (194 Mio. EUR) und der Dividende (255 Mio. EUR). Dementsprechend kam es bei einem etwa gleich hohen Schuldenstand zu einem Abbau von liquiden Mitteln. Im Gegensatz dazu wurde in den Jahren 2015 bis 2023 ein höherer Cashflow vor Finanzierungstätigkeit bei durchschnittlich geringeren Dividendenzahlungen zu einem Abbau von Schulden verwendet.

Die in den nächsten Jahren weiter zunehmenden Ausgaben für die Erhaltung des Straßennetzes haben einen unmittelbaren negativen Effekt auf das Ergebnis der ASFINAG. Höhere Aufwendungen für Bau und Erhalt, geringere Einnahmesteigerungen, etwa durch die Nichtvalorisierung von Mauttarifen, und höhere Dividendenzahlungen würden die Schulden und damit auch den Zinsaufwand erhöhen. Neu- und Ausbaumaßnahmen, die zu einer Vermehrung der Verkehrsfläche und dadurch zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen führen, erhöhen mittel- und langfristig die Mauterlöse der ASFINAG.



Auszahlungen und Einzahlungen im Bundeshaushalt

Auszahlungen aus dem Bundeshaushalt für Straßen betrafen seit 2015 unter anderem Transfers an Wien und Burgenland für zwei Straßenabschnitte, die ursprünglich als Schnellstraße bzw. Autobahn vorgesehen waren. Statt einer solchen Errichtung durch die ASFINAG wurden bzw. werden sie von den Ländern als kostengünstigere Landesstraßen gebaut, wobei der Bund als Ausgleich Zuschüsse leistet. Durch diese Zuschüsse für die Pullendorfer Straße im Burgenland (37 Mio. EUR) und die Stadtstraße in Wien (232 Mio. EUR) kam es für Bund und ASFINAG zu Einsparungen iHv 519 Mio. EUR, weil die Errichtung der beiden Abschnitte im hochrangigen Netz durch die ASFINAG 788 Mio. EUR gekostet hätte.

Weitere Auszahlungen im Zeitraum 2015 bis 2024 betrafen Zuschüsse für die Gemeinden in Zusammenhang mit Straßenbau im Rahmen der Kommunalinvestitionsgesetze (402 Mio. EUR) und für Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen (38 Mio. EUR). Zahlungen aus dem Katastrophenfonds für das hochrangige Straßennetz und Landesstraßen B betrugen 34 Mio. EUR, Beträge zu den Zahlungen aus dem Katastrophenfonds für Schäden auf Landesstraßen L und Gemeindestraßen stehen nicht zur Verfügung.

Einzahlungen im Bundeshaushalt entstehen im Zusammenhang mit der ASFINAG. Neben der abgeführten Körperschaftsteuer (219 Mio. EUR für das Geschäftsjahr 2024) erhielt der Bund Dividenden, Zuschläge zu den Mauttarifen (Querfinanzierung, Anlastung externer Kosten) und Haftungsentgelte.

Auszahlungen von Ländern und Gemeinden für Neu- und Ausbau und Erhaltung

Um eine Zeitreihe ab dem Jahr 2015 für die Auszahlungen für Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden gemäß Anfrage zu erhalten, ersuchte der Budgetdienst die Länder um diesbezügliche Informationen. Mit Ausnahme von Wien wurden entsprechende Daten bereitgestellt:

<i>in Mio. EUR</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Länder ohne Wien	578	541	549	548	559	559	618	663	682	731
Neu- und Ausbau	339	285	294	271	283	291	321	356	355	332
Erhaltung	217	234	241	253	245	241	267	271	295	320
Katastrophenschäden	22	22	15	24	31	27	29	36	31	80

Quellen: Auskünfte der Länder.



Im Jahr 2024 betrugen die Auszahlungen für Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden in den **Ländern ohne Wien** 731 Mio. EUR. Davon entfielen 332 Mio. EUR auf Neu- und Ausbau, 320 Mio. EUR auf Erhaltung und 80 Mio. EUR auf Katastrophenschäden. Im Zeitverlauf seit 2015 zeigten sich vor allem bei der Erhaltung stärkere Auszahlungsanstiege, die Auszahlungen für Katastrophenschäden waren im Jahr 2024 außergewöhnlich hoch. Von 2015 bis 2024 war das Auszahlungswachstum für Investitionen mit 26 % geringer als jenes der Verbraucherpreise (+34 %) oder des Index für die Straßenbaukosten (+45 %). Seit 2020 betrug es 31 % und lag damit zwischen der Entwicklung von Verbraucherpreisen (+24 %) und Straßenbaukosten (+35 %).

Für die Gemeinden und Wien liegen keine Details zu Zahlungen für Neu- und Ausbau bzw. Erhaltung vor. Für den Zeitraum ab 2020 sind aber Auszahlungen für die **Investitionstätigkeit** und **Instandhaltung** im Voranschlagsabschnitt Straßenbau in der ökonomischen Gliederung der Rechnungsabschlüsse verfügbar:

<i>in Mio. EUR</i>	2020	2021	2022	2023	2024
Gemeinden ohne Wien	742	854	901	923	906
Investitionstätigkeit	571	673	716	718	691
Instandhaltung	171	181	185	205	215
Wien	135	160	221	291	318
Investitionstätigkeit	64	86	151	214	238
Instandhaltung	71	74	70	77	80

Quelle: Statistik Austria Statcube.

Die Auszahlungen für Investitionstätigkeit und Instandhaltung im Straßenbau im Jahr 2024 betrugen in den **Gemeinden ohne Wien** 906 Mio. EUR und 318 Mio. EUR in **Wien**. Bei den Gemeinden ohne Wien lag der Anstieg mit 164 Mio. EUR bzw. 22 % seit 2020 unter der Inflation. In Wien waren die Auszahlungen 2024 mehr als doppelt so hoch wie 2020 (+184 Mio. EUR). Dies lag vor allem an höheren Zahlungen aus der Investitionstätigkeit (+174 Mio. EUR) unter anderem wegen zusätzlicher Zahlungen für die Stadtstraße (+74 Mio. EUR), für die das Land entsprechende Transfers vom Bund erhält.



2 Investitionen und Kennzahlen der ASFINAG

Für das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) ist der Bund zuständig. Das übrige Straßennetz wurde mit Wirkung vom 1. April 2002 im Zuge der sogenannten „Verlängerung“ der Bundesstraßen B in die Verantwortung der Bundesländer übertragen. Die Zuständigkeit des Bundes wird durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) wahrgenommen, die zu 100 % im Bundeseigentum steht. Mittels Vertrag hat der Bund 1997 der ASFINAG das Fruchtgenussrecht an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes sowie darauf aufbauend das Recht der Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung eingeräumt. Als Gegenleistung hat die ASFINAG neben Finanzverbindlichkeiten die Verpflichtung übernommen, das hochrangige Bundesstraßennetz zu planen, zu bauen und zu erhalten.

Die ASFINAG finanziert sich vor allem aus Mauterlösen und ist im Sinne des Europäischen Systems Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG) als Marktproduzent damit außerhalb des Staatssektors. Das bedeutet, dass die Einnahmen und Ausgaben der ASFINAG nicht direkt in die Berechnung des Maastricht-Defizits eingehen und ihre Schulden kein Teil der gesamtstaatlichen Schulden sind. Der Bund übernimmt Haftungen für Schulden der ASFINAG, sodass diese Anleihen zu ähnlichen Zinssätzen wie der Bund begeben kann. Budgetäre Verflechtungen mit der ASFINAG ergeben sich vor allem aus der abgeführten Körperschaftsteuer und den Dividendenzahlungen, die jeweils zu höheren Staatseinnahmen führen. Weitere Einnahmen des Bundes entstehen aus den Mautzuschlägen für die Querfinanzierung des Brenner Basistunnels und zur Anlastung externer Kosten (Luftverschmutzung, Lärmbelastung, CO₂-Emissionen), welche die ASFINAG einhebt und an den Bund überweist.

In Pkt. 2.1 werden die durchgeführten und geplanten Investitionen in Erhaltung sowie Neu- und Ausbau dargestellt. Pkt. 2.2 beschreibt die Entwicklung der Mauterlöse als wichtigste Einnahmenquelle der ASFINAG und Pkt. 2.3 zeigt ihr Ergebnis und die Schuldenentwicklung.



2.1 Investitionen

Die folgende Tabelle enthält die Investitionen der ASFINAG seit 2015 und die Planung bis 2030:

Tabelle 1: Investitionen der ASFINAG

in Mio. EUR	Erfolg										Plan					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gesamt	951	907	956	935	1.056	1.074	1.104	1.135	1.330	1.519	1.708	2.085	2.049	2.115	1.912	1.921
Erhaltung	496	463	442	472	494	527	623	675	717	874	950	1.164	1.116	1.295	1.376	1.346
Neu- und Ausbau (Fruchtgenuss)	394	406	443	372	506	499	419	401	499	486	486	647	655	515	356	447
Neubau	146	143	200	121	228	279	229	240	256	223	167	158	162	118	135	257
Bestand	248	263	243	251	278	220	190	161	243	263	319	489	492	397	221	191
Weitere Investitionen	61	38	72	91	56	49	61	59	114	159	272	274	279	305	180	127

Quelle: ASFINAG.

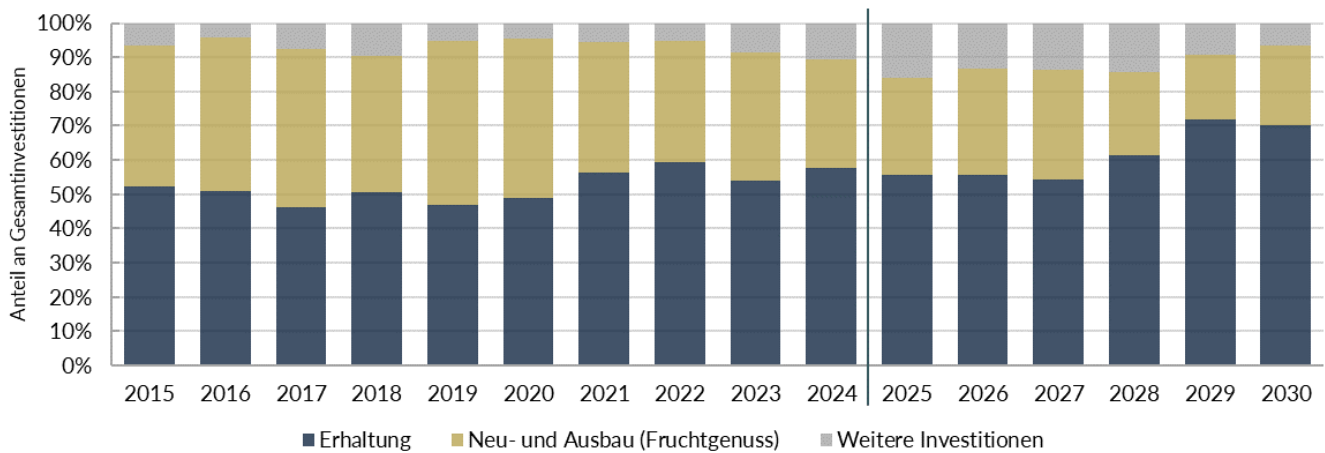
Im Jahr 2024 betrug das Investitionsvolumen der ASFINAG 1.519 Mio. EUR. Dabei entfielen 874 Mio. EUR bzw. 58 % auf die Erhaltung und 486 Mio. EUR bzw. 32 % auf den Neu- und Ausbau. Maßnahmen, die zu einer Vermehrung der Verkehrsfläche und dadurch zu Mehrverkehr und höheren Mauteinnahmen führen, erhöhen den Wert des Fruchtgenussrechts der ASFINAG.² Weitere Investitionen³ betrugen 159 Mio. EUR. Von 2015 bis 2024 stiegen die Investitionen um 60 % und damit stärker als die Verbraucherpreise (+34 %) und die Straßenbaukosten (+45 %) in diesem Zeitraum (siehe Pkt. 6). Zu starken Zuwächsen bei den Investitionen kam es seit 2015 insbesondere bei jenen für die Erhaltung (+76 %). Auch im Bauprogramm für die Jahre 2025 bis 2030 sind in diesem Bereich stärkere Steigerungen vorgesehen. Damit steigt der Anteil der Erhaltung an den Gesamtinvestitionen tendenziell:

² Dies betrifft insbesondere den Neubau, Zubau und die Erweiterung. Zusätzlich sind auch bauliche Maßnahmen, die erstmalig getätigt werden und nicht zur Vermehrung der Verkehrsfläche führen wie zum Beispiel die Neuerrichtung von Pannengebühren, Verkehrskontrollplätzen und Tunnelbetriebsgebäuden fruchtgenusserhöhend.

³ In den Jahren seit 2015 betraf der größte Anteil die Programme Steuerung, Signalisierung und Sicherheit (z. B. Verkehrsmanagement- und Informationssystem, Video), Betriebsstandorte (z. B. betrieblicher Hochbau), Kommunikationsinfrastruktur, Mautanlagen und Photovoltaik-Anlagen.



Grafik 1: Aufteilung der Investitionen der ASFINAG



Quelle: ASFINAG.

Der Anteil der Erhaltung an den Investitionen steigt von 52 % im Jahr 2015 auf geplante 70 % im Jahr 2030, während jener für Neu- und Ausbau von 41 % auf 23 % abnimmt. Der Grund dafür ist, dass die Erweiterungen des Straßennetzes der ASFINAG in den letzten Jahren und im Bauprogramm vergleichsweise gering waren (siehe Pkt. 5). In ihrer Langfristprognose erwartet die ASFINAG auch für den Zeitraum 2030 bis 2050 (inflationsbereinigt) weiter steigende Bedarfe für die Erhaltung. Zusätzliche Bauprojekte würden zunächst den Anteil von Investitionen für Neu- und Ausbau wieder steigern und danach die Erhaltungskosten erhöhen.

Die **Katastrophenschäden** betrugen in den Jahren 2015 bis 2024 durchschnittlich 2,3 Mio. EUR pro Jahr. Höhere Schäden (8,5 Mio. EUR) entstanden im Jahr 2024 unter anderem wegen mehrerer Murenereignisse bei Übelbach auf der A 9 Pyhrn Autobahn. Die Zeitreihe seit 2015 ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 2: Ausgaben der ASFINAG für Katastrophenschäden

in Mio. EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Katastrophenschäden	0,7	1,1	2,8	2,4	1,9	1,2	1,1	0,7	2,6	8,5

Quelle: ASFINAG.



2.2 Mauterlöse

Die ASFINAG finanziert den Betrieb und die Investitionen primär durch **Maut-einnahmen**. Zusätzlich hebt sie Zuschläge zur Lkw-Maut ein, welche nach Abzug von Einhebungsentgelten⁴ an den Bund abgeführt werden. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung dieser Mauterlöse:

Tabelle 3: Mauterlöse

in Mio. EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mauterlöse	1.890	1.951	2.108	2.227	2.315	2.170	2.405	2.550	2.608	2.751
ASFINAG	1.851	1.913	2.020	2.143	2.227	2.074	2.301	2.447	2.507	2.534
Lkw-Maut	1.214	1.236	1.328	1.420	1.469	1.454	1.609	1.629	1.637	1.614
Pkw-Zeitmaut (Vignetten)	449	472	492	502	524	449	477	540	574	609
Pkw-Fahrleistungsmaut	157	173	168	189	200	137	173	226	238	236
Ersatzmaut	31	32	32	32	34	34	42	52	58	75
Erlöse eingehoben für Bund	39	38	88	84	88	96	104	103	101	217
Querfinanzierung Brenner Basistunnel	39	38	42	45	46	44	46	48	49	49
Externe Kosten (Luftverschmutzung und Lärmbelastung, CO ₂ -Emissionen)			46	39	42	52	58	55	52	168

Anmerkung: Erlöse für den Bund nach Abzug der Einhebungsentgelte.

Quellen: ASFINAG, Infrastrukturbeilagen des BMF.

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 2.751 Mio. EUR eingenommen, wovon 2.534 Mio. EUR für die **ASFINAG** ergebniswirksam waren. Davon entfielen 1.614 Mio. EUR auf die Lkw-Maut⁵ und 609 Mio. EUR auf Vignettenverkäufe für Pkw und Motorräder. Durch die Streckenmaut für Pkw auf Sondermautstrecken (verschiedene Tunnel, Brenner) wurden 236 Mio. EUR eingenommen und durch die Ersatzmaut aus der Überwachung der Entrichtung 75 Mio. EUR. Die Mauttarife werden grundsätzlich jährlich gemäß Entwicklung des Harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) angepasst, wobei die Valorisierung der Lkw-Maut für das Jahr 2024 gesetzlich ausgesetzt wurde.⁶ Trotzdem wuchsen die Einnahmen aus Mauterlösen wegen des gestiegenen Verkehrsaufkommens von 2015 bis 2024 mit etwa 37 % stärker als die maßgebliche Steigerung des HVPI von 2013 bis 2022⁷ (+24 %).

⁴ Im Jahr 2024 wurde ein Disagio iHv 2,5 % von der ASFINAG einbehalten.

⁵ Nicht darin enthalten sind die Zuschläge für die Querfinanzierung des Brenner Basistunnels. Diese sind in der Gewinn- und Verlustrechnung der ASFINAG zwar ein Ertrag aus Mauterlösen, aber gleichzeitig auch eine Aufwendung wegen der Weiterleitung an den Bund und verbessern daher nicht das Ergebnis.

⁶ Die Valorisierung der Anlastung von Infrastrukturkosten für das Jahr 2024 wäre auf Basis der Jahresinflation 2022 (HVPI: +8,6 %) erfolgt. Die Aussetzung wurde gleichzeitig mit der Einführung des Zuschlags für CO₂-Emissionen bei der Lkw-Maut beschlossen (BGBl. I Nr. 142/2023).

⁷ Preissteigerungen im HVPI wirken erst mit einer Verzögerung von zwei Jahren auf die Tarife.



Zuschläge zur Lkw-Maut, die für den Bund eingehoben werden, betreffen zum einen die **Querfinanzierung des Brenner Basistunnels** (§ 8a ASFINAG-Gesetz) iHv knapp 50 Mio. EUR pro Jahr. Zum anderen werden für Lkw und Busse seit 2017 **externe Kosten** angelastet (§ 8b ASFINAG-Gesetz). Zunächst beinhalteten diese einen Zuschlag für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung und seit 2024 auch einen Zuschlag für die CO₂-Emissionen. Im Jahr 2024 betrugen die Erlöse aus der Anlastung externer Kosten 168 Mio. EUR, im Jahr 2023 lagen sie bei 52 Mio. EUR.

In den Jahren 2025 und 2026 wird es zu deutlichen Steigerungen bei den Erlösen für den Bund kommen, weil für den Zuschlag für die **CO₂-Emissionen** bereits gemäß Beschlussfassung im Jahr 2023 eine schrittweise Steigerung vorgesehen war.⁸ Die Zuschläge für die CO₂-Emissionen wurden demnach so festgelegt, dass sie im Jahr 2024 30 % der vom Umweltbundesamt ermittelten entsprechenden externen Kosten betrugen und dieser Anteil auf 50 % im Jahr 2025 sowie 70 % im Jahr 2026 steigt. Dementsprechend würden die Einnahmen aus externen Kosten auf jährlich etwa 330 Mio. EUR ab 2026 steigen.

Als Teil der **Konsolidierungsmaßnahmen** sollen ab 2026 zusätzlich 42 Mio. EUR eingehoben werden, weshalb der Zuschlag ab 2026 auf 80 % der vom Umweltbundesamt ermittelten Kosten erhöht werden soll.⁹ Allerdings soll im Gegenzug der von der ASFINAG eingenommene Tarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten (fahrleistungsabhängige Maut) nicht um die maßgeblichen 2,9 % valorisiert werden. Durch die Erhöhung der Zuschläge bei gleichzeitiger Aussetzung der Valorisierung der fahrleistungsabhängigen Maut kommt es für die Frächter zu keiner Mehrbelastung. Für die ASFINAG entfallen dauerhaft Mauteinnahmen in etwa gleicher Höhe. Diese Mindereinnahmen der ASFINAG haben zwar keinen unmittelbaren Effekt auf die Staatseinnahmen, allerdings reduziert der dann niedrigere Gewinn die Einnahmen aus der Körperschaftsteuer und mögliche zukünftige Dividenden.

⁸ Siehe § 9 Abs. 9 Bundesstraßen-Mautgesetz im BGBl. I Nr. 142/2023.

⁹ Siehe Regierungsvorlage vom 8. Oktober 2025 für ein [Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2022 geändert wird](#) (227 d.B.). Die Wirkungsorientierte Folgenabschätzung dazu enthält keine finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Auf Basis des Mengengerüsts in der [Wirkungsorientierten Folgenabschätzung](#) bei der Einführung des CO₂-Zuschlags mit der Regierungsvorlage vom 20. September 2023 für ein [Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden](#) (2204 d.B. XXVII. GP), erscheinen Mehreinzahlungen iHv 42 Mio. EUR plausibel.



2.3 Finanzielle Kennzahlen

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Erträge und Aufwendungen, das daraus resultierende Ergebnis, den Cashflow und die Schuldenentwicklung der ASFINAG seit 2015 dar:

Tabelle 4: Finanzielle Kennzahlen der ASFINAG

<i>in Mio. EUR</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Erträge	2.422	2.494	2.648	2.702	2.924	2.757	2.892	3.067	3.237	3.256
Mauterlöse (exkl. Querfinanzierung BBT)	1.851	1.913	2.020	2.143	2.227	2.074	2.301	2.447	2.507	2.534
Weiterverrechnung der Errichtungskosten	392	402	438	368	501	497	418	401	498	484
weitere Erträge	179	179	190	191	196	185	173	219	232	238
Aufwendungen	1.694	1.676	1.705	1.606	1.774	1.769	1.885	1.926	2.126	2.303
Material und bezogene Leistungen	533	516	515	521	570	607	709	800	859	985
Errichtungskosten für Neu- und Ausbau	392	402	438	368	501	497	418	401	498	484
Personal	180	188	189	199	210	212	224	234	267	299
sonstige Aufwendungen	173	174	182	184	173	168	188	207	237	269
Abschreibungen	68	70	71	72	77	79	165	93	89	97
Finanzergebnis	348	326	310	261	242	206	181	191	176	170
Ergebnis vor Steuern (EBT)	728	818	943	1.096	1.150	987	1.007	1.141	1.111	953
Ertragsteuern	179	203	234	272	286	245	252	290	267	219
Konzernergebnis nach Steuern	549	615	709	824	864	742	755	851	844	734
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit	438	663	697	660	644	407	584	779	566	376
bezahlte Zinsen	354	305	311	247	253	215	190	179	184	194
Dividendenzahlungen	95	90	70	170	165	165	275	215	235	255
Bilanzielle Schulden <i>in Mrd. EUR</i>	11,6	11,6	11,3	11,2	10,9	11,2	10,9	10,6	10,6	10,6

Abkürzungen: BBT: Brenner Basistunnel, exkl. ... exklusive.

Anmerkungen: Um einen Zeitreihenbruch zu vermeiden, wird der Cashflow vor Finanzierungstätigkeit gemäß Jahresfinanzberichten bis 2019 um die bezahlten Zinsen bereinigt, welche ab 2020 ein Teil des Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit sind. Als bezahlte Zinsen wird der Saldo aus gezahlten und erhaltenen Zinsen aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Quellen: Jahresfinanzberichte der ASFINAG, Infrastrukturbeilagen des BMF.

Die **Erträge** der ASFINAG betrugen 3.256 Mio. EUR im Jahr 2024 und bestehen hauptsächlich aus Mauterlösen (2024: 2.534 Mio. EUR, siehe Pkt. 2.2). Außerdem werden die Errichtungskosten für den Neu- und Ausbau buchhalterisch an den Bund weiterverrechnet und als Erlös verbucht (2024: 484 Mio. EUR). Weitere Erträge (2024: 238 Mio. EUR) resultieren vor allem aus dem Anteil an Strafgeldern¹⁰ und Erlösen aus Vermietung und Verpachtung. Auch die Erlöse aus der Querfinanzierung des Brenner Basistunnels sind darin enthalten, führen aber gleichzeitig zu

¹⁰ Grundsätzlich fließen 80 % der eingenommenen Strafgeldeinnahmen an den jeweiligen Straßenerhalter. Abweichend davon erhielt die ASFINAG im Jahr 2019 nur 70 % der Einnahmen (Budgetbegleitgesetz 2018-2019, [BGBl. I Nr. 30/2018](#)).



Aufwendungen als Teil der sonstigen Aufwendungen. Im Vergleich zum Jahr 2015 stiegen die Erträge bis 2024 um 34 %, bedingt durch das Wachstum der Mauterlöse (+37 %). Die Erträge aus der Weiterverrechnung der Errichtungskosten wuchsen wegen der geringeren nominellen Steigerungen von Investitionen in Neu- und Ausbau weniger stark (+23 %).

Die **Aufwendungen** betrugen 2.303 Mio. EUR im Jahr 2024. Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen für die Erhaltung betrug 985 Mio. EUR, zusätzlich fielen 484 Mio. EUR für den Neu- und Ausbau an. Diese Aufwendungen für Investitionen in den Neu- und Ausbau werden allerdings immaterielles Vermögen der ASFINAG in Form des Fruchtgenussrechts und durch den Erlös der Weiterverrechnung in gleicher Höhe an den Bund nicht ergebniswirksam.¹¹ Für Personal wurden 299 Mio. EUR und für sonstige Aufwendungen 269 Mio. EUR (inkl. Zahlung der Querfinanzierung des Brenner Basistunnels an den Bund) aufgewendet. Die Abschreibungen betrugen 97 Mio. EUR und beim Finanzergebnis überstiegen die Aufwendungen die Erträge um 170 Mio. EUR. Von 2015 bis 2024 stiegen die Aufwendungen um 36 % und damit etwas stärker als die Verbraucherpreise (+34 %), aber weniger stark als der Baukostenindex für den Straßenbau (+45 %) in diesem Zeitraum. Auch inflationsbereinigt stiegen in diesem Zeitraum die Aufwendungen für die Erhaltung des Straßennetzes (siehe Pkt. 2.1). Einen positiven Effekt hatte das niedrigere Zinsniveau, welches die Zinsausgaben reduzierte. So verbesserte sich der Abgang im Finanzergebnis von 348 Mio. EUR im Jahr 2015 auf 170 Mio. EUR im Jahr 2024.

Das **Ergebnis vor Steuern** betrug 953 Mio. EUR im Jahr 2024. Von 2015 (728 Mio. EUR) bis 2019 (1.150 Mio. EUR) stieg das Ergebnis, bevor es tendenziell wieder rückläufig war. Davon wurden Ertragsteuern iHv etwa 25 % bis 2022 sowie entsprechend der Körperschaftsteuersenkung 24 % im Jahr 2023 und 23 % im Jahr 2024 geleistet (2024: 219 Mio. EUR). Damit betrug das Konzernergebnis nach Steuern 734 Mio. EUR im Jahr 2024.

Der **Cashflow** aus der operativen und investiven Tätigkeit fällt insbesondere wegen der Kosten für Neu- und Ausbau schlechter aus, weil die Weiterverrechnung an den Bund zwar einen Ertrag darstellt, aber kein Geld fließt. Im Jahr 2024 betrug dieser

¹¹ Das Fruchtgenussrecht unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung.



Cashflow vor Finanzierungstätigkeit 376 Mio. EUR und war damit geringer als die Summe von daraus bezahlten Zinsen (194 Mio. EUR) und der Dividende (255 Mio. EUR). Dementsprechend kam es bei einem etwa gleich hohen Schuldenstand zu einem Abbau von liquiden Mitteln. Im Gegensatz dazu wurde in den Jahren 2015 bis 2023 ein höherer Cashflow vor Finanzierungstätigkeit bei durchschnittlich geringeren Dividendenzahlungen zu einem Abbau von **Schulden** verwendet. Die bilanziellen Schulden¹² sanken von 11,6 Mrd. EUR im Jahr 2015 auf 10,6 Mrd. EUR im Jahr 2022 und blieben bis 2024 in etwa auf diesem Niveau. Die Finanzverbindlichkeiten sanken von 10,9 Mrd. EUR im Jahr 2015 auf 9,3 Mrd. EUR im Jahr 2024.

Die **Entwicklung der Marktzinsen** führt bei der ASFINAG grundsätzlich zu einer ähnlichen Entwicklung des Zinsaufwands wie bei den gesamtstaatlichen Zinsausgaben. Das Niedrigzinsniveau führte nach 2015 zunächst zu einer Reduktion der durchschnittlichen Verzinsung und war der Hauptgrund für den rückläufigen Zinsaufwand. Das gestiegene Zinsniveau der letzten Jahre führt umgekehrt zu sukzessive steigenden Zinszahlungen. Bei einem in etwa konstanten Schuldenstand und einer weitgehend fixen Verzinsung ändert sich der Zinsaufwand im Wesentlichen bei der Refinanzierung auslaufender Anleihen.¹³ Im Jahr 2024 wurde eine Anleihe mit einem Nominalwert iHv 0,9 Mrd. EUR begeben, für das Jahr 2025 wird mit einem Finanzierungsbedarf iHv 1,7 Mrd. EUR gerechnet. Bei einem Schuldenstand iHv etwa 10 Mrd. EUR und einer Verzinsung iHv etwa 3 % würden die Zinszahlungen von etwa 200 Mio. EUR mittelfristig wieder auf etwa 300 Mio. EUR steigen.

Die in den nächsten Jahren weiter zunehmenden Ausgaben für die Erhaltung des Straßennetzes haben einen unmittelbaren negativen Effekt auf das Ergebnis der ASFINAG. Höhere Aufwendungen für Investitionen, geringere Einnahmesteigerungen etwa durch die Nichtvalorisierung von Mauttarifen und höhere Dividendenzahlungen würden die Schulden und damit auch den Zinsaufwand erhöhen.

¹² Summe aus langfristigen und kurzfristigen Schulden. Neben den finanziellen Schulden sind etwa auch Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

¹³ Im Gegensatz dazu muss auf Bundesebene auch die Steigerung des Schuldenstands wegen der jeweiligen Defizite durch neue Anleihen finanziert werden. Dadurch ist das Volumen der Neuaufnahmen höher als jenes der auslaufenden Anleihen und die Zinserhöhung wirkt sich bei den Zinsausgaben des Bundes schneller aus.



3 Auszahlungen und Einzahlungen im Bundeshaushalt

Die folgende Tabelle enthält die Auszahlungen aus dem Bundeshaushalt an Länder und Gemeinden im Bereich Straßenbau und die von der ASFINAG erhaltenen Einzahlungen:

Tabelle 5: Auszahlungen und Einzahlungen im Bundeshaushalt

in Mio. EUR	Erfolg										BVA	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Auszahlungen	52	12	7	7	15	98	131	121	98	187	33	18
Transfers an Länder gemäß Bundesstraßengesetz (UG 41)	49	12	0	0	6	19	0	64	0	104	0	0
Burgenland: Pullendorfer Straße	15	12										
Wien: Stadtstraße	34				6	19		64		104		
Kommunalinvestitionsgesetze 2020 und 2023 (UG 44)						70	120	48	89	75	15	
Sanierung von Gemeindestraßen						54	90	40	47	33	7	
Umrüstung Straßenbeleuchtung						9	15	4	30	24	5	
Radverkehrs- und Fußwege						7	15	5	13	18	3	
Katastrophenfonds	3	0	2	3	5	4	6	4	4	3	13	13
Landesstraßen B (UG 44)	1	-3	1	1	1	2	4	3	2	2	10	10
Lawinsenschutzbauten, Beseitigung von Schäden (UG 41)	3	3	1	1	3	2	2	1	2	1	3	3
Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen (UG 41)			5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Einzahlungen	149	124	117	215	217	282	426	352	349	484	609	741
ASFINAG-Dividende (UG 41)	95	90	70	170	165	165	275	215	235	255	305	305
Querfinanzierung Brenner Basistunnel (UG 41)	38	34	41	45	46	43	46	48	49	49	49	49
Externe Kosten (Luftverschmutzung und Lärmbelastung, CO ₂ -Emissionen; UG 41)						61	100	85	65	170	255	387
Haftungsentgelte ASFINAG (UG 45)	16		5		6	13	5	4		10		

Anmerkungen: Für das Kommunalinvestitionsgesetz 2023 entsprechen die dargestellten Auszahlungen im Jahr 2025 bereits den erfolgten Auszahlungen gemäß Berichterstattung. Weitere Zahlungen aus dem Katastrophenfonds für Schäden an Landesstraßen L und Gemeindestraßen sind in den allgemeinen Zahlungen für Schäden im Vermögen der Länder und Gemeinden enthalten, stehen aber nicht getrennt zur Verfügung.

Quellen: HIS, BVA 2025 und 2026, ASFINAG, Auskünfte und Berichterstattung des BMF.

Die **Auszahlungen** aus dem Bundeshaushalt schwanken im Betrachtungszeitraum, weil Zuschüsse an die Länder gemäß Bundesstraßengesetz nach Baufortschritt geleistet werden und Zahlungen an die Gemeinden im Rahmen der Kommunalinvestitionsgesetze nur den Zeitraum ab 2020 betrafen. In den Jahren 2015 bis 2024 wurden durchschnittlich 73 Mio. EUR pro Jahr ausbezahlt. Die für 2025 und 2026 in diesem Zusammenhang veranschlagten Auszahlungen sind mit 33 Mio. EUR bzw. 18 Mio. EUR deutlich geringer.



Transfers an die Länder leistete der Bund gemäß **Bundesstraßengesetz** für zwei Straßenabschnitte, die ursprünglich als Schnellstraße bzw. Autobahn vorgesehen waren. Statt einer solchen Errichtung durch die ASFINAG wurden bzw. werden sie von den Ländern im Vergleich zu hochrangigen Bundesstraßen als kostengünstigere Landesstraßen gebaut, wobei der Bund als Ausgleich Zuschüsse leistet (UG 41-Mobilität). Dies betraf mit einer Novelle des Bundesstraßengesetzes im Jahr 2011 ([BGBl. I Nr. 62/2011](#)) zum einen die Pullendorfer Straße im Burgenland¹⁴ mit einem Zuschuss iHv 37 Mio. EUR, wovon 27 Mio. EUR in die Jahre 2015 und 2016 fielen. Zum anderen leistet der Bund für die Stadtstraße in Wien¹⁵ einen Zuschuss iHv 232 Mio. EUR, wovon 227 Mio. EUR in den Jahren 2015 bis 2024 ausgezahlt wurden. Gemäß Erläuterungen kam es dadurch für Bund und ASFINAG zu Einsparungen iHv 519 Mio. EUR, weil die Errichtung der beiden Abschnitte im hochrangigen Netz durch die ASFINAG 788 Mio. EUR gekostet hätte.

Im Rahmen der **Kommunalinvestitionsgesetze 2020 und 2023** erhielten die Gemeinden Zuschüsse für Investitionen, für die es in den Jahren 2020 bis 2025 zu Auszahlungen kam (UG 44-Finanzausgleich).¹⁶ Ein Teil der möglichen Investitionsbereiche stand in Zusammenhang mit dem Straßenbau. Für die Sanierung von Gemeindestraßen leistete der Bund Zuschüsse iHv 271 Mio. EUR. Weitere Auszahlungen betrafen die Umrüstung von Straßenbeleuchtung (85 Mio. EUR) sowie Radverkehrs- und Fußwege und Maßnahmen für aktive Mobilität (60 Mio. EUR).

Für Schäden an Landesstraßen B stehen seit dem Jahr 2008 jährlich 10 Mio. EUR aus dem **Katastrophenfonds** bereit (UG 44-Finanzausgleich). Die tatsächlichen Auszahlungen waren mit durchschnittlich 2 Mio. EUR pro Jahr auch in den Jahren 2015 bis 2024 geringer, sodass zum Jahresende 2024 eine haushaltsrechtliche Rücklage iHv 119 Mio. EUR bestand. Auch für Schäden auf Landesstraßen L und Gemeindestraßen werden Zahlungen aus dem Katastrophenfonds geleistet. Sie sind in den allgemeinen Zahlungen für Schäden im Vermögen der Länder und Gemeinden enthalten und stehen nicht getrennt zur Verfügung.¹⁷ Für Lawinenschutzbauten und

¹⁴ Steinberg-Dörfel (S 31, B 50) bis zur Staatsgrenze bei Rattersdorf.

¹⁵ Hirschstetten (A 23) bis zum Beginn der Einschließstrecke der S 1 im Bereich der Straße Am Heidjöchl, Höhe Johann-Kutschera-Gasse.

¹⁶ Mit dem Budgetbegleitgesetz 2025 wurden verbliebene Mittel in Finanzzuweisungen umgewandelt, sodass über den konkreten Verwendungszweck keine Berichterstattung an den Nationalrat mehr erfolgt.

¹⁷ Insgesamt wurden im Jahr 2024 für Schäden im Vermögen der Länder 12 Mio. EUR und für Schäden im Vermögen der Gemeinden 26 Mio. EUR ausbezahlt.



die Beseitigung von Schäden am hochrangigen Netz wurden aus der UG 41-Mobilität durchschnittlich 2 Mio. EUR pro Jahr gezahlt, welche ebenfalls durch den Katastrophenfonds bedeckt wurden.

Seit dem Finanzausgleichsgesetz 2017 leistet der Bund den Ländern **Zweckzuschüsse für Eisenbahnkreuzungen** auf Gemeindestraßen iHv 4,81 Mio. EUR pro Jahr (UG 41-Mobilität).¹⁸ Damit werden Ansprüche der Länder und Gemeinden aus Mehrkosten durch die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 abgegolten.

Einzahlungen in Zusammenhang mit dem Straßenbau entstehen im Bundeshaushalt vorwiegend in der UG 41-Mobilität durch Zahlungen von der ASFINAG. Die Einzahlungen aus der **ASFINAG-Dividende** stiegen von 95 Mio. EUR im Jahr 2015 auf 255 Mio. EUR im Jahr 2024. Im Zuge der Konsolidierungsmaßnahmen soll die Dividende in den Jahren 2025 und 2026 um 50 Mio. EUR auf jeweils 305 Mio. EUR erhöht werden.

Weitere Einzahlungen betreffen die für den Bund eingehobenen Zuschläge zu den Mauttarifen. Für die **Querfinanzierung des Brenner Basistunnels** werden jährlich knapp 50 Mio. EUR eingezahlt. Die Einzahlungen aus der Anlastung von **externen Kosten (Luftverschmutzung und Lärmbelastung, CO₂-Emissionen)** stiegen von 61 Mio. EUR im Jahr 2020 auf 170 Mio. EUR im Jahr 2024.¹⁹ Bis zum Jahr 2026 ist wegen höherer Zuschläge für CO₂-Emissionen ein weiterer Anstieg auf 387 Mio. EUR budgetiert (siehe auch Pkt. 2.2). Diese Einnahmen müssen zweckgebunden für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs verwendet werden. In der UG 41 wird mit den Einzahlungen ein Teil der Auszahlungen für Verkehrsdienstverträge, für den Klima- und Energiefonds (KLI.EN) sowie für E-Mobilität bedeckt.

Der Bund übernimmt **Haftungen** für Schulden der ASFINAG, sodass diese Anleihen zu ähnlichen Zinssätzen wie der Bund begeben kann. Zum Jahresende 2024 betrugen die übernommenen Haftungen 7,6 Mrd. EUR für Kapital und 0,8 Mrd. EUR für Zinsen. Die ASFINAG leistet Haftungsentgelte an den Bund, welche im Zeitraum 2015 bis 2024 zu Einzahlungen iHv durchschnittlich 6 Mio. EUR pro Jahr in der UG 45-Bundesvermögen führten. Im Jahr 2025 besteht aus Sicht der ASFINAG vor allem wegen

¹⁸ Siehe § 29 Abs. 3 im aktuellen Finanzausgleichsgesetz 2024.

¹⁹ Die Einhebung erfolgte zwar seit 2017, die erste Überweisung an den Bund erfolgte aber erst im Jahr 2020. Bis Ende 2024 wurde der Großteil der bis dahin eingehobenen Erlöse auch an den Bund überwiesen.



auslaufender Anleihen ein Finanzierungsbedarf iHv 1,7 Mrd. EUR, im Bundesfinanzgesetz (BFG) 2025 ist eine Ermächtigung für die Übernahme von Haftungen für jeweils bis zu 2,0 Mrd. EUR für Kapital bzw. Zinsen und Kosten enthalten. Durch die heuer bereits begebenen ASFINAG-Anleihen wird es zu (nicht budgetierten) Einzahlungen kommen, bis September wurden 15 Mio. EUR eingezahlt.

Unter Berücksichtigung der Einzahlungen iHv 10 Mio. EUR für Haftungsentgelte in der UG 45-Bundesvermögen betrugen die Einzahlungen von der ASFINAG im Jahr 2024 484 Mio. EUR. Bis 2026 ist ein Anstieg auf 741 Mio. EUR budgetiert. Die von der ASFINAG gezahlte Körperschaftsteuer ist ein Teil der entsprechenden Einzahlungen in der UG 16-Öffentliche Abgaben.²⁰

4 Auszahlungen von Ländern und Gemeinden

Für die Auszahlungen von Ländern und Gemeinden stehen die öffentlich verfügbaren und von Statistik Austria aufbereiteten Rechnungsabschlüsse zur Verfügung. Eine genaue Abgrenzung der Auszahlungen in Investitionen in Neu- und Ausbau bzw. Erhalt ist daraus nicht möglich, weshalb dem Budgetdienst die entsprechenden Zahlungen von den Ländern, mit Ausnahme von Wien, bereitgestellt wurden.

In der nachfolgenden Tabelle werden zunächst alle Auszahlungen der Länder und Gemeinden aus der operativen und investiven Gebarung nach Voranschlagsgruppen im Jahr 2023²¹ ausgewiesen. Danach liegt der Fokus auf dem Abschnitt 61-Straßenbau, für welchen Zeitreihen dargestellt werden.

²⁰ Die gemäß Tabelle 4 geleisteten Ertragsteuern der ASFINAG beziehen sich jeweils auf das Wirtschaftsjahr, im Bundeshaushalt kommt es durch Vorauszahlungen und die Veranlagung zu Periodenverschiebungen. Als gemeinschaftliche Bundesabgabe fließt etwa ein Drittel des Aufkommens als Ertragsanteile an die Länder und Gemeinden.

²¹ Für das Jahr 2024 waren zum Zeitpunkt der Analyse über Statcube von Statistik Austria erst die Gemeindedaten verfügbar. Der Rechnungsabschluss für das Land Burgenland war noch nicht veröffentlicht.



Tabelle 6: Gesamtauszahlungen von Ländern und Gemeinden

Auszahlungen 2023	Länder ohne Wien	Gemeinden ohne Wien	Wien	Länder ohne Wien	Gemeinden ohne Wien	Wien
	in Mio. EUR			Anteil von Gesamt		
Gesamt	41.236	24.874	18.077	100,0%	100,0%	100,0%
0 Vertretungskörper und allgemeine Verwaltung	4.260	3.378	2.946	10,3%	13,6%	16,3%
1 Öffentliche Ordnung und Sicherheit	265	717	221	0,6%	2,9%	1,2%
2 Unterricht, Erziehung, Sport und Wissenschaft	9.386	4.879	3.401	22,8%	19,6%	18,8%
3 Kunst, Kultur und Kultus	837	832	392	2,0%	3,3%	2,2%
4 Soziale Wohlfahrt und Wohnbauförderung	9.073	3.207	4.176	22,0%	12,9%	23,1%
5 Gesundheit	9.682	1.893	3.633	23,5%	7,6%	20,1%
6 Straßen- und Wasserbau, Verkehr	2.580	2.009	1.732	6,3%	8,1%	9,6%
61 Straßenbau	1.410	1.574	349	3,4%	6,3%	1,9%
63 Schutzwasserbau	132	136	46	0,3%	0,5%	0,3%
65 Schienenverkehr	188	18	1.205	0,5%	0,1%	6,7%
Sonstige Gruppe 6	850	281	132	2,1%	1,1%	0,7%
7 Wirtschaftsförderung	1.433	372	109	3,5%	1,5%	0,6%
8 Dienstleistungen	203	6.361	980	0,5%	25,6%	5,4%
9 Finanzwirtschaft	3.518	1.226	486	8,5%	4,9%	2,7%

Quellen: Statistik Austria Gebarung der öffentlichen Rechtsträger und Statcube.

Die Gesamtauszahlungen der **Länder** (ohne Wien) aus der operativen und investiven Gebarung betrugen 41,2 Mrd. EUR im Jahr 2023. Davon entfielen 2,6 Mrd. EUR bzw. 6,3 % auf die Voranschlagsgruppe 6-„Straßen- und Wasserbau, Verkehr“. Für Straßenbau wurden im Jahr 2023 1,4 Mrd. EUR bzw. 3,4 % der Gesamtauszahlungen getätigt. Die Auszahlungen der **Gemeinden** (ohne Wien) für Straßenbau waren mit 1,6 Mrd. EUR etwas höher als jene der Länder. Im Vergleich zu den insgesamt geringeren Auszahlungen (24,9 Mrd. EUR) hatte der Straßenbau mit 6,3 % einen größeren Anteil. In **Wien** als Land und Gemeinde war der Anteil des Straßenbaus mit 1,9 % (349 Mio. EUR) an den Auszahlungen im Jahr 2023 (18,1 Mrd. EUR) geringer. Ein mit 9,6 % höherer Auszahlungsanteil für die Voranschlagsgruppe 6-„Straßen- und Wasserbau, Verkehr“ resultiert in Wien aus dem Abschnitt 65-Schienenverkehr wegen der Zuschüsse für die Wiener Linien und den U-Bahn-Bau.

In der folgenden Tabelle werden die Auszahlungen der Länder und Gemeinden für den Abschnitt 61-Straßenbau auf Investitionen, Instandhaltung und weiteren Sachaufwand sowie Personalaufwand und weitere Auszahlungen gemäß der ökonomischen Gliederung der Rechnungsabschlüsse aufgeteilt. Die Darstellung ist ab dem Jahr 2020 verfügbar, weil ab dann alle Länder auf ein neues Haushaltsrecht gemäß Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung (VRV) 2015 umgestellt hatten:

**Tabelle 7: Auszahlungen Länder und Gemeinden für Straßenbau in der ökonomischen Gliederung**

<i>in Mio. EUR</i>	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamt Straßenbau	2.727	2.880	3.102	3.333	3.432
Länder ohne Wien	1.200	1.276	1.345	1.410	1.501
Investitionstätigkeit	453	483	555	563	n. v.
Instandhaltung	122	124	118	128	n. v.
weiterer Sachaufwand	177	208	208	216	n. v.
Personalaufwand	368	378	376	406	n. v.
sonstige Auszahlungen	79	83	88	98	n. v.
Gemeinden ohne Wien	1.353	1.403	1.492	1.574	1.550
Investitionstätigkeit	571	673	716	718	691
Instandhaltung	171	181	185	205	215
weiterer Sachaufwand	328	252	288	295	241
Personalaufwand	228	235	241	269	n. v.
sonstige Auszahlungen	55	62	62	87	106
Wien	174	201	265	349	380
Investitionstätigkeit	64	86	151	214	238
Instandhaltung	71	74	70	77	80
weiterer Sachaufwand	10	10	11	13	18
Personalaufwand	24	26	27	30	35
sonstige Auszahlungen	5	5	7	15	9

Abkürzung: n. v. ... nicht verfügbar.

Anmerkungen: Für das Jahr 2024 fehlten zum Zeitpunkt der Analyse noch Daten zu den Rechnungsabschlüssen der Länder und die Aufbereitung durch Statistik Austria, sodass noch keine Aufteilung in der ökonomischen Gliederung verfügbar war. Bei den Gemeinden ohne Wien fehlte noch der Personalaufwand für 2024, sodass es sich beim Gesamtwert um eine Schätzung handelt.

Quellen: Statistik Austria Gebarung der öffentlichen Rechtsträger und Statcube.

Im Jahr 2023 betrugen die Auszahlungen von Ländern und Gemeinden für Straßenbau insgesamt 3,3 Mrd. EUR. Davon waren 1,5 Mrd. EUR bzw. 45 % für Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit und 0,4 Mrd. EUR bzw. 12 % für Instandhaltung als Teil des Sachaufwands. Für weiteren Sachaufwand fielen 0,5 Mrd. EUR bzw. 16 % an und für Personalaufwand 0,7 Mrd. EUR bzw. 21 %. Sonstige Auszahlungen iHv 0,2 Mrd. EUR betrafen vor allem Transferzahlungen.²² Diese Zahlungen beinhalten neben den Kosten für Neubau, Ausbau und Erhalt auch jene für den Betrieb.

²² Teilweise kommt es zu Transfers zwischen den Gebietskörperschaften, sodass beispielsweise Auszahlungen bei den Ländern zu Einzahlungen bei den Gemeinden führen. Für die Berechnung der gesamtstaatlichen Ausgaben für Straßenverkehr werden die Ausgaben um solche innerstaatlichen Transfers bereinigt (konsolidiert). Informationen zu den Transfers der Länder erhielt der Budgetdienst von Kärnten, Oberösterreich und Vorarlberg. Eine Hochrechnung aus diesen Werten und Informationen zu den geleisteten Transfer- und Kapitaltransferzahlungen gemäß den Rechnungsabschlüssen ergibt geschätzte jährliche Transfers iHv etwa 70 bis 100 Mio. EUR bei den Ländern sowie 30 Mio. EUR bei den Gemeinden.



Zu Auszahlungsanstiegen von 2020 bis 2023 kam es insbesondere bei der **Investitionstätigkeit** (+407 Mio. EUR bzw. +37 %), wobei alleine in Wien die entsprechenden Auszahlungen um 150 Mio. EUR stiegen. Dies lag unter anderem an höheren Auszahlungen für die Stadtstraße, welche von 2 Mio. EUR im Jahr 2020 auf 83 Mio. EUR im Jahr 2023 stiegen. Dafür erhält Wien entsprechende Transfers vom Bund (siehe Pkt. 3). In Wien und den Gemeinden war der Anteil der Investitionstätigkeit an den Auszahlungen im Jahr 2023 höher als in den Ländern. Im Jahr 2024 verlangsamte sich der Anstieg in Wien und es kam in den Gemeinden zu einem leichten Rückgang, sodass die Gemeinden inklusive Wien ähnliche Auszahlungen wie 2023 leisteten. Für die Länder waren noch keine Auszahlungen verfügbar. Die Auszahlungen für **Instandhaltung** stiegen von 2020 bis 2023 um 46 Mio. EUR bzw. 13 %, wobei diesbezügliche Zahlungen insbesondere bei den Gemeinden ohne Wien stiegen (+20 %).²³

Beim **weiteren Sachaufwand** war der Auszahlungsanstieg von 2020 bis 2023 insgesamt vergleichsweise gering (+8 Mio. EUR bzw. +2 %). Dabei gab es Zuwächse in den Ländern bei gleichzeitig rückläufigen Auszahlungen in den Gemeinden. Beim **Personalaufwand** betrug der Anstieg insgesamt 84 Mio. EUR bzw. 14 %. Der Anteil des Personals an den Gesamtauszahlungen für Straßenbau war in den Ländern durchschnittlich höher, in Wien kam es ausgehend von einem niedrigeren Anteil zu einem stärkeren Wachstum.

Die Auszahlungen von Ländern und Gemeinden für den Abschnitt 61-Straßenbau ab 2015 werden in der folgenden Tabelle für die Länder und Gemeinden getrennt nach Bundesland dargestellt. Wegen der Umstellung des Haushaltsrechts kommt es in den Daten im Jahr 2020 zu einem Zeitreihenbruch, wodurch die aktuellen Auszahlungen mit jenen vor 2020 nur bedingt vergleichbar sind. Auf Gemeindeebene werden die Personalauszahlungen seit 2020 in den einzelnen Voranschlagsabschnitten von Statistik Austria nur aggregiert über alle Gemeinden veröffentlicht, sodass keine Aufteilung auf die Bundesländer möglich ist:

²³ Anstiege können auch aus den Kommunalinvestitionsgesetzen resultieren, mit denen der Bund unter anderem Zuschüsse für die Sanierung von Gemeindestraßen leistete (siehe Pkt. 3). Diesbezügliche Zahlungen betrugen von 2020 bis 2025 insgesamt 22 Mio. EUR für Wien und 249 Mio. EUR für die übrigen Gemeinden.

**Tabelle 8: Auszahlungen der Länder und Gemeinden für Straßenbau**

in Mio. EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamt Straßenbau	2.656	2.571	2.678	2.782	2.941	2.727	2.880	3.102	3.333	3.432
Länder ohne Wien	1.205	1.162	1.178	1.170	1.216	1.200	1.276	1.345	1.410	1.501
Burgenland	68	62	49	49	55	44	46	47	52	52
Kärnten	78	76	77	86	100	98	104	102	110	122
Niederösterreich	362	350	376	370	371	369	372	353	373	416
Oberösterreich	239	238	246	213	224	209	239	248	286	303
Salzburg	77	71	68	75	82	80	94	88	95	116
Steiermark	199	191	191	198	189	189	182	220	215	232
Tirol	117	115	117	121	124	134	149	186	178	159
Vorarlberg	64	59	56	59	71	76	90	100	101	101
Gemeinden ohne Wien	1.231	1.242	1.293	1.422	1.516	1.353	1.403	1.492	1.574	1.550
Burgenland	39	36	39	45	42	26	32	37	35	27
Kärnten	73	83	84	91	101	80	79	77	89	89
Niederösterreich	289	281	289	313	355	356	260	317	320	300
Oberösterreich	287	280	301	323	347	243	300	269	275	284
Salzburg	124	128	144	150	142	76	96	109	130	103
Steiermark	223	236	233	275	287	188	221	245	243	242
Tirol	134	130	129	145	155	111	128	136	149	142
Vorarlberg	61	67	74	80	86	44	51	61	65	67
Personal (ab 2020)						228	235	241	269	n. v.
Wien	220	166	206	189	209	174	201	265	349	380

Abkürzung: n. v. ... nicht verfügbar.

Anmerkungen: Im dargestellten Zeitraum kam es zur Umstellung des Haushaltsrechts von der Kameralistik auf die Doppik gemäß VRV 2015, wodurch in der Statistik im Jahr 2020 ein Zeitreihenbruch entstand. Bis 2019 werden gemäß Statistik Austria die ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben und ab 2020 die Auszahlungen aus der operativen und investiven Gebarung dargestellt. In einzelnen Ländern erfolgte die Umstellung auf die VRV 2015 bereits früher. Bei den Gemeinden sind die Personalausgaben im Bereich Straßenbau ab 2020 nicht mehr getrennt nach Bundesland verfügbar. Für das Jahr 2024 fehlte zum Zeitpunkt der Analyse noch der Personalaufwand, sodass es sich beim Gesamtwert der Gemeinden ohne Wien um eine Schätzung handelt.

Quellen: Gebarung der öffentlichen Rechtsträger (Statistik Austria), Rechnungsabschlüsse der Länder.

Die Auszahlungen der **Länder ohne Wien** für den Voranschlagsabschnitt 61-Straßenbau betrugen 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2024. Im Vergleich zum Jahr 2020 bedeutete dies einen nominellen Anstieg um 301 Mio. EUR bzw. 25 %. Der Anstieg war damit mit jenem der Verbraucherpreise in diesem Zeitraum (+24 %) vergleichbar und dürfte auch ähnlich dem Gesamtanstieg der Auszahlungen der Länder sein.²⁴ Das stärkste Wachstum wiesen in diesem Zeitraum Salzburg (+46 %) und Oberösterreich (+45 %) auf, am geringsten war es im Burgenland (+17 %) und in Niederösterreich (+13 %).

²⁴ Zum Zeitpunkt der Analyse waren die Rechnungsabschlüsse für das Jahr 2024, mit Ausnahme des Burgenlands, bereits veröffentlicht. Informationen zu den Auszahlungen für den Voranschlagsabschnitt 61-Straßenbau und zu den Investitionen für Straßenbau (Tabellen 9 und 10) wurden dem Budgetdienst bereitgestellt.



Bei den **Gemeinden ohne Wien** war das Wachstum der Auszahlungen für den Straßenbau von 2020 bis 2024 geringer als jenes der Länder. Ohne Personalauszahlungen betrug es 128 Mio. EUR bzw. 11 %. Beim Personal war zwar das Wachstum bis 2023 bereits höher und für 2024 ist wegen der damals hohen Gehaltsabschlüsse ebenfalls ein stärkeres Wachstum zu erwarten. Dennoch wird das Wachstum der Gesamtauszahlungen für Straßenbau von 2020 bis 2024 mit etwa 15 % niedriger als die Inflation gewesen sein.²⁵

In **Wien** stiegen die Auszahlungen von 174 Mio. EUR im Jahr 2020 auf 380 Mio. EUR im Jahr 2024. Dies lag insbesondere an den steigenden Zahlungen aus der Investitionstätigkeit (siehe Tabelle 7).

In den Gesamtauszahlungen im Voranschlagsabschnitt 61-Straßenbau sind auch jene für Personal und Betrieb bzw. auch für Investitionen in Radwege enthalten. Um eine Zeitreihe ab dem Jahr 2015 für die Auszahlungen für **Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden** gemäß Anfrage zu erhalten, ersuchte der Budgetdienst die Länder um diesbezügliche Informationen. Mit Ausnahme von Wien wurden von allen Ländern entsprechende Daten bereitgestellt, welche in der nachfolgenden Tabelle aggregiert dargestellt werden. Die Details zu den einzelnen Angaben der Länder folgen in Tabelle 10.

Tabelle 9: Auszahlungen der Länder für Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden

<i>in Mio. EUR</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Länder ohne Wien	578	541	549	548	559	559	618	663	682	731
Neu- und Ausbau	339	285	294	271	283	291	321	356	355	332
Erhaltung	217	234	241	253	245	241	267	271	295	320
Katastrophenschäden	22	22	15	24	31	27	29	36	31	80

Anmerkung: Teilweise sind Katastrophenschäden in den Auszahlungen für Erhaltung enthalten.

Quellen: Auskünfte der Länder.

Die von den Ländern (ohne Wien) insgesamt genannten Auszahlungen für Neu- und Ausbau, Erhaltung sowie Katastrophenschäden betragen im Zeitraum 2015 bis 2024 jeweils etwa die Hälfte der Auszahlungen im Voranschlagsabschnitt 61-Straßenbau. Insgesamt betrugen sie 731 Mio. EUR im Jahr 2024 und waren damit um 153 Mio.

²⁵ Die Personalauszahlungen für die einzelnen Voranschlagsabschnitte werden voraussichtlich im Dezember 2025 durch Statistik Austria aggregiert für alle Gemeinden veröffentlicht.



EUR bzw. 26 % höher als im Jahr 2015. Damit war das Wachstum seit 2015 geringer als jenes der Verbraucherpreise (+34 %) oder des Index für die Straßenbaukosten (+45 %). Im Zeitraum 2020 bis 2024 belief sich das Wachstum der Auszahlungen für Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden auf 31 % und lag damit zwischen der Entwicklung von Verbraucherpreisen (+24 %) und Straßenbaukosten (+35 %).

In Summe waren die von den Ländern genannten Auszahlungen in den Jahren 2020 bis 2023 ähnlich hoch wie die Auszahlungen für Investitionstätigkeit und Instandhaltung gemäß Rechnungsabschlüssen im Voranschlagsabschnitt 61-Straßenbau (siehe Tabelle 7). Zu Abweichungen kommt es einerseits, weil im Voranschlagsabschnitt beispielsweise auch Zahlungen für Radwege enthalten sind. Andererseits können in den von den Ländern genannten Beträgen Zahlungen aus anderen Kategorien der ökonomischen Gliederung als Investitionstätigkeit und Instandhaltung enthalten sein.

Für **Neu- und Ausbau** wurden 332 Mio. EUR im Jahr 2024 ausbezahlt und damit nominell ähnlich viel wie im Jahr 2015. Diesbezügliche Zahlungen schwanken zwar in den Einzeljahren, inflationsbereinigt waren sie aber rückläufig. Im Gegensatz dazu stiegen die Auszahlungen für **Erhaltung** von 217 Mio. EUR im Jahr 2015 auf 320 Mio. EUR im Jahr 2024 (+103 Mio. EUR bzw. +47 %). Ähnlich wie bei den Investitionen der ASFINAG zeigt sich damit im Zeitverlauf ein zunehmender Anteil der Erhaltungskosten an den Gesamtausgaben.

Die Auszahlungen für **Katastrophenschäden** betrugen von 2015 bis 2024 durchschnittlich 32 Mio. EUR und waren im Jahr 2024 mit 80 Mio. EUR besonders hoch. Dazu haben insbesondere höhere Auszahlungen in Niederösterreich und der Steiermark beigetragen (siehe Tabelle 10).

Die Aufteilung der in Tabelle 9 dargestellten Zahlungen auf die einzelnen Länder gemäß den bereitgestellten Informationen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

**Tabelle 10: Auszahlungen der Länder für Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden (Details)**

<i>in Mio. EUR</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Burgenland	14,0	8,6	5,4	16,1	17,3	10,9	10,5	11,9	11,9	9,8
Neubau	12,1	7,8	3,9	5,0	8,1	4,4	3,1	3,1	3,8	2,9
Instandsetzung	1,9	0,8	1,5	11,1	9,2	6,5	7,4	8,8	8,1	6,9
Kärnten	21,4	19,4	20,9	25,3	30,5	32,3	33,7	38,6	41,4	40,3
Erhaltung	20,4	19,4	20,9	23,2	20,6	28,9	32,7	34,3	38,1	35,4
Katastrophenschäden	1,0	0,0	0,0	2,2	9,9	3,4	1,0	4,3	3,3	4,9
Niederösterreich	151,9	135,2	161,8	148,7	151,9	147,2	141,6	119,9	127,0	167,1
Neu- und Ausbau	120,7	105,1	125,7	115,3	116,5	119,2	109,7	90,7	91,0	106,0
Erhaltung	31,0	29,7	35,2	32,6	35,0	27,6	28,7	28,9	34,5	37,0
Katastrophenschäden	0,2	0,4	0,9	0,8	0,3	0,4	3,1	0,2	1,4	24,0
Oberösterreich	137,1	135,6	133,8	108,4	115,5	108,9	133,0	140,8	157,6	162,9
Neu- und Umbau	65,0	47,2	46,0	31,1	37,6	36,3	47,5	55,9	67,6	61,7
Erhaltung	69,4	84,5	85,9	75,5	76,2	70,6	82,9	84,4	89,1	99,9
Katastrophenschäden	2,7	3,9	1,9	1,7	1,6	2,0	2,6	0,5	0,9	1,4
Salzburg	36,3	27,5	27,8	30,5	32,1	32,1	41,5	35,3	36,2	55,3
Straßenbau	15,0	4,5	11,5	0,0	7,5	3,9	6,9	5,0	3,9	20,3
Straßenverwaltung	21,2	23,0	16,3	30,5	24,6	28,2	34,6	30,3	32,3	35,0
Steiermark	120,0	119,2	109,7	123,2	111,3	109,1	109,6	143,5	138,9	157,2
Neu- und Ausbau	82,8	77,1	69,8	84,2	72,4	68,6	68,0	99,6	87,8	90,2
Erhaltung	33,9	37,0	35,6	35,3	35,0	36,3	38,6	39,4	45,1	45,4
Katastrophenschäden	3,3	5,1	4,4	3,7	4,1	4,2	3,0	4,5	6,0	21,6
Tirol	72,4	69,9	66,8	71,3	73,4	75,1	88,8	112,0	115,7	90,5
Neu- und Ausbau	37,5	37,4	35,6	33,1	36,4	35,6	48,8	63,7	74,4	38,8
Erhaltung	21,3	21,8	23,9	22,3	22,3	23,1	21,3	22,3	23,1	25,9
Katastrophenschäden	13,6	10,7	7,3	15,9	14,6	16,5	18,6	26,0	18,2	25,8
Vorarlberg	25,3	25,8	23,4	25,0	27,6	43,6	58,9	61,0	53,2	48,1
Neubau	6,3	6,0	1,3	2,7	4,8	22,8	37,4	37,9	27,0	11,8
Instandsetzung (Erhalt und Ausbauten)	18,0	18,1	21,6	22,2	22,3	19,8	21,1	22,5	24,7	34,2
Katastrophenschäden	0,9	1,7	0,4	0,1	0,6	1,0	0,4	0,6	1,6	2,1
Wien	n i c h t v e r f ü g b a r									

Quellen: Auskünfte der Länder.

5 Entwicklung des Straßennetzes

Informationen zum Straßennetz auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene werden vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) bereitgestellt.²⁶ Vor allem bei den Gemeindestraßen ist das Ausmaß des Neubaus daraus allerdings nur bedingt ablesbar, weil es durch Datenbereinigungen und Neuuzuordnungen zu Straßenkategorien (z. B. Güterwege) zu Strukturbrüchen in den verwendeten Daten der Graphenintegrations-Plattform GIP kommt. Die folgende Tabelle enthält die ausgewiesenen Streckenlängen jeweils zum Jahresbeginn:

²⁶ Siehe [Statistik Straße und Verkehr](#), zuletzt veröffentlicht im Juni 2024.

**Tabelle 11: Entwicklung des Straßennetzes**

<i>in km</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Straßennetz Gesamt	124.588	133.597	138.696	137.040	130.389	127.498	127.982	128.305	128.267	n. v.
Bundesstraßen	2.192	2.208	2.208	2.233	2.233	2.242	2.249	2.249	2.250	2.250
Autobahnen	1.719	1.719	1.719	1.743	1.743	1.749	1.749	1.749	1.749	1.749
Schnellstraßen	473	489	489	489	489	493	500	500	501	501
Landesstraßen	33.637	33.644	34.026	34.174	34.010	34.018	33.808	33.814	33.813	n. v.
Landesstraßen B	9.997	10.007	10.345	10.450	10.337	10.365	10.253	10.260	10.260	n. v.
Landesstraßen L	23.640	23.637	23.681	23.724	23.673	23.653	23.555	23.554	23.553	n. v.
Gemeindestraßen	88.759	97.745	102.463	100.633	94.146	91.238	91.916	92.242	92.204	n. v.

Abkürzung: n. v. ... nicht verfügbar.

Quelle: Statistik Straße und Verkehr 2024 des ehemaligen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

Zu Jahresbeginn 2023 betrug die Gesamtlänge des Straßennetzes 128.267 km. Mit 92.204 km entfielen knapp drei Viertel davon auf Gemeindestraßen. Der Anteil der Landesstraßen betrug mit 33.813 km etwa ein Viertel. Davon waren 10.260 km Landesstraßen B (ehemalige Bundesstraßen) und 23.553 km Landesstraßen L. Die Länge der von der ASFINAG betriebenen hochrangigen Bundesstraßen betrug 2.250 km, wovon 1.749 km Autobahnen und 501 km Schnellstraßen waren.

Zusätzliche Landesstraßen sind gemäß Auskunft der Länder in den aktuellen Bauprogrammen von Niederösterreich, der Steiermark und Tirol nicht geplant. Aus dem Burgenland und Salzburg gab es auch wegen der aktuellen Budgetsituation keine Abschätzung. Kärnten plant die Errichtung von 12,5 km für Umfahrungen, wobei im Gegenzug der entsprechende Bestand an die Gemeinden abgegeben wird. Ebenso plant Oberösterreich, dass bei einem Neubau von 19 km wiederum 14 km des Bestands an die Gemeinden fallen. In Vorarlberg sind 4 km für den Stadttunnel Feldkirch geplant. Das Land Wien beantwortete die Frage nicht.

Die gesetzlichen Grundlagen für den **Straßenbau auf Bundesebene** sind im Bundesstraßengesetz 1971 und im Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) geregelt. Die Verzeichnisse 1 und 2 im Bundesstraßengesetz definieren das Bundesstraßennetz aus Autobahnen bzw. Schnellstraßen. Durch Änderungen des Bundesstraßengesetzes können zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge geändert bzw. gestrichen werden. Im Zuge der Budgetkonsolidierung im Jahr 2011 wurden etwa zwei Straßenzüge im Burgenland und in Wien gestrichen und deren Bau als kostengünstigere Landesstraßen durch Zuschüsse des Bundes finanziert ([BGBl. I](#)



Nr. 62/2011, siehe Pkt. 3). Vorgeschlagene Netzveränderungen sind gemäß SP-V-Gesetz einer strategischen Prüfung zu unterziehen.

Das Gesamtnetz der Autobahnen und Schnellstraßen war mit 2.266 km Anfang 2025 um 83 km länger als Anfang 2015. Die Autobahnen waren mit 1.750 km um 31 km länger als Anfang 2015. Zu einer Verlängerung kam es vor allem durch weitere Abschnitte der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn (+30 km), welche 2017 bzw. 2019 in Betrieb genommen wurden. Die Inbetriebnahme eines ersten Teils der A 26 Linzer Autobahn (Linzer Westring) verlängerte das Netz um 1 km im Jahr 2024. Durch Neubauten kamen bei den Schnellstraßen seit 2015 insgesamt 52 km hinzu, sodass die Netzlänge Anfang 2025 516 km betrug.²⁷ Zu Verlängerungen kam es bei der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße (+16 km), der S 10 Mühlviertler Schnellstraße (+15 km), der S 3 Weinviertler Schnellstraße (+14 km) sowie der S 36 Murtal Schnellstraße (+8 km).

Im 2024 vorgelegten Bauprogramm 2025 bis 2030 der ASFINAG sind folgende Neubauprojekte enthalten:

Tabelle 12: Neubauprojekte im Bauprogramm der ASFINAG

Strecke	Projekt	Länge in km	Verkehrs- freigabe
A 5	Nord Poysbrunn - Staatsgrenze	8,7	2034
A 26	Knoten Linz/Hummelhof - HAST Waldeggstraße	0,7	2035
A 26	HAST Waldeggstraße - ASt Donau Süd	3,3	2032
S 1	Raasdorf - Am Heidjöchl	4,6	2031
S 3	Guntersdorf - Staatsgrenze	12,2	2036
S 7	Dobersdorf - Heiligenkreuz (Ost)	13,6	2025
S 8	Gänserndorf L 9 - Staatsgrenze	19,3	2037
S 10	Freistadt Nord - Rainbach Nord	7,2	2027
S 10	Rainbach - Wulowitz (Staatsgrenze)	8,5	2033
S 18	Bodensee Schnellstraße	8,2	2038
S 36	Judenburg - St. Georgen	11,9	2034
Summe km		98,1	

Abkürzungen: ASt ... Anschlussstelle, HAST ... Halbanschlussstelle.

Quelle: ASFINAG.

²⁷ In der in Tabelle 11 dargestellten Netzlänge auf Basis der Statistik Straße und Verkehr 2024 des ehemaligen BMK kam es gegenläufig zu einer Reduktion um 9 km, weil der nicht bemaute Streckenabschnitt der S 5 Kremser Schnellstraße vom Knoten Jettsdorf bis Anschlussstelle Krems Mitte herausgenommen wurde.



Insgesamt verlängert sich das Streckennetz bei Umsetzung der Bauprojekte um 98 km, davon entfällt mit 86 km der überwiegende Teil auf den Ausbau von Schnellstraßen. Darin enthalten ist die Verlängerung der S 7 bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz (+14 km), welche im September 2025 für den Verkehr freigegeben wurde. Weitere Verlängerungen von Schnellstraßen bis 2038 haben eine geplante Gesamtlänge iHv 72 km. Bei der S 1 beinhaltet dies den Abschnitt Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern), aber noch nicht den im September 2025 vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur angekündigten Lückenschluss zwischen Schwechat und Süßenbrunn inklusive Lobautunnel.²⁸

Verlängerungen von Autobahnen betreffen die A 26 Linzer Autobahn (Linzer Westring) und die Verlängerung der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn bis zur Staatsgrenze.

Zusätzliche Neu- und Ausbauprojekte werden von der ASFINAG projektiert und in ihr Bauprogramm aufgenommen. Das Bauprogramm der ASFINAG legt für sechs Jahre die konkreten Neubauprojekte und die Erhaltung sowie die dafür erforderlichen Ausgaben fest. Die darauf aufbauenden Planrechnungen sind jeweils bis zum 15. Oktober dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vorzulegen und bedürfen seiner Zustimmung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. Zusätzliche Investitionen in Neu- und Ausbau sind zwar keine Staatsausgaben und sind aufgrund des Fruchtgenussmodells zunächst auch nicht aufwandswirksam. Sie verschlechtern aber den Cashflow der ASFINAG und schränken bei gleichzeitig steigendem Erhaltungsaufwand mögliche Dividendenzahlungen an den Bund (Staatseinnahmen) ein. Werden sie schuldenfinanziert, steigt der Zinsaufwand in den Folgejahren. Neu- und Ausbaumaßnahmen, die zu einer Vermehrung der Verkehrsfläche und dadurch zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen führen, erhöhen mittel- und langfristig die Mauterlöse der ASFINAG.

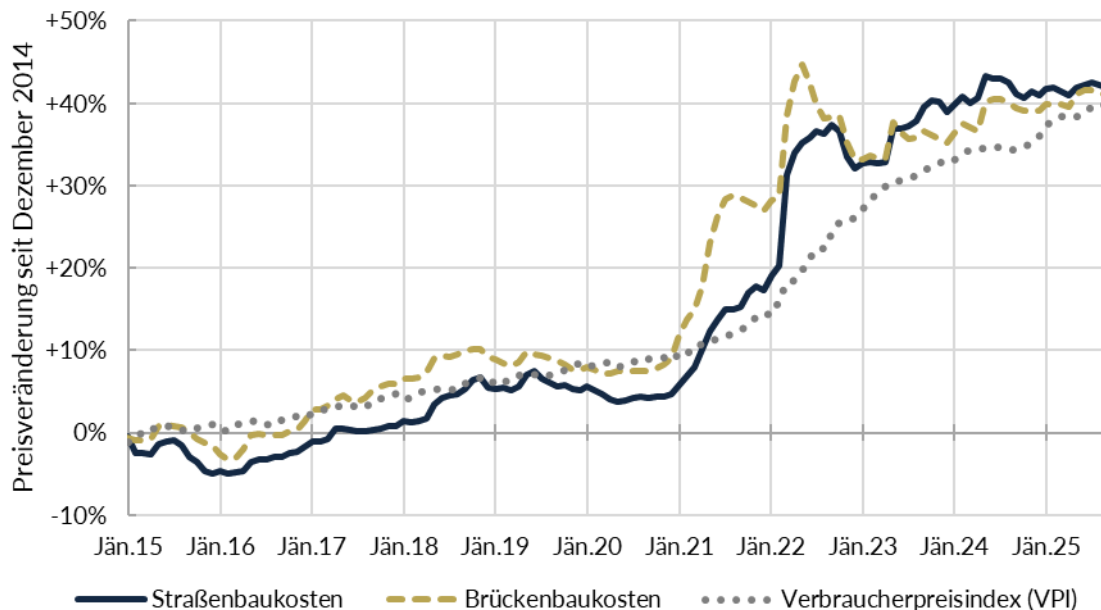
²⁸ Für den nördlichen Abschnitt zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn soll der Baustart im Jahr 2026 erfolgen. Für den Abschnitt zwischen Schwechat und Groß-Enzersdorf (inkl. Lobautunnel) fehlen noch Genehmigungen und ein Baubeginn ist laut ASFINAG frühestens 2030 möglich.



6 Entwicklung der Baukosten im Straßenbau

Die folgende Grafik vergleicht die Entwicklung der Baukosten²⁹ für den Straßen- und Brückenbau mit der Entwicklung der Verbraucherpreise:

Grafik 2: Baukostenentwicklung seit 2015



Quelle: Statistik Austria.

Im gesamten Betrachtungszeitraum von Dezember 2014 bis September 2025 stiegen die Preise für Straßenbau (+42 %) und Brückenbau (+41 %) geringfügig stärker als die Verbraucherpreise (+40 %). Dabei war das Wachstum für Straßenbaukosten zunächst etwas geringer, in der Hochinflationsphase ab 2021 zeigten sich aber frühere und stärkere Anstiege als beim Verbraucherpreisindex. Besonders preistreibend wirkten dabei höhere Kosten für Asphalt, Beton und Stahl.

²⁹ Der Baukostenindex misst die Entwicklung der Kosten von Bauunternehmen für Material und Lohn. Konzeptionell würden die Preise für die Bauleistungen für die Auftraggeber die Entwicklung der Kosten für Straßenbau besser messen. Wegen der schlechteren Datenlage spiegelt der entsprechende Baupreisindex die Inflationsentwicklung im Tiefbau aber nicht wider.



Anhang: Anfrage

Anfrage an den Budgetdienst:

Abg. z. NR Jakob Schwarz (Grüne)

(23. April 2025)

Anfrage betreffend

Kosten für den Bau und Erhalt von Straßen in Österreich auf allen staatlichen Ebenen?

Im Jahr 2024 betrug das gesamtstaatliche Defizit laut Statistik Austria 4,7% des BIP³⁰ und damit um 1,7 Prozentpunkte mehr, als die europäischen Maastricht Regeln erlauben. Die Budgetplanung 2024 hatte noch ein Defizit von 2,7 % des BIP vorgesehen. Der Anteil des Bundes daran betrug 3% mit einem geplanten Nettofinanzierungsbedarf von rund 21 Mrd. €. Bei Ländern und Gemeinden wurde bei der Budgeterstellung mit einem leicht positiven Beitrag von 0,2% des BIP gerechnet³¹. Tatsächlich verringerte sich der Nettofinanzierungsbedarf des Bundes laut vorläufigen Gebarungserfolg 2024³² auf rund 19 Mrd. €. Der Beitrag der Länder und Gemeinden war nicht wie prognostiziert positiv, sondern mit gesamt 4,6 Mrd. € klar negativ. Hinzu kam, dass das reale BIP 2024 nicht wie bei Budgeterstellung prognostiziert um 1,2% wuchs, sondern um 1,2% sank³³.

Die Maastricht Grenze wurde 2024 damit deutlich überschritten. Auch für 2025 ist eine deutliche Überschreitung der 3%-Grenze kaum abzuwenden. Im Hinblick auf die neuen EU-Fiskalregeln (inklusive des Verfahrens bei einem übermäßigen Defizit) und die Zinskosten ist eine Budgetsanierung unausweichlich. Diese kann durch eine Kürzung der Ausgaben oder eine Erhöhung der Einnahmen erfolgen.

Das Problem, in Zeiten einer Rezession das Budget zu sanieren, stellt die Politik vor die Aufgabe, möglichst konjunkturschonend vorzugehen und gleichzeitig auch andere Politikfelder bei der Budgetsanierung mitzudenken. Gleichzeitig zeigen die Defizite der Länder und Gemeinden, dass die Konsolidierungsmaßnahmen alle Ebenen des Staates umfassen müssen.

³⁰ <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2025/03/20250331oeffentlicheFinanzen2024.pdf>

³¹ Strategiebericht 2024-2027 gem. § 14 BHG 2013 und Budgetbericht 2024 gem. § 42 Abs. 3 BHG 2013

³² Vorläufiger Gebarungserfolg 2024, Bericht gem. § 47 Abs. 2 BHG 2013

³³ WIFO Konjunkturbericht „Rezession in Österreich hält an“, März 2025



Im Bereich Klimaschutz besteht trotz des Rückgangs der CO₂-Emissionen, dem starkem Zuwachs der Erneuerbaren Energien und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs weiterhin großer Reformbedarf, wie auch im Nationalen Energie und Klimaplan ³⁴ festgehalten wurde. Auch im Bereich Bodenschutz bleibt in Österreich weiterhin viel zu tun. Aus diesem Grund wären Einsparmaßnahmen, die gleichzeitig positiven Auswirkungen auf den Klima- und Bodenschutz haben, ein wirkungsvolles Instrument, um Probleme in mehreren Bereichen lösen zu können. Außerdem würden drohende Strafzahlungen für das nicht Erreichen der EU-Klimaziele in Höhe von bis zu 4,7 Mrd. €³⁵ verringert werden.

Um wirkungsvolle Maßnahmen setzen zu können, ist es aber notwendig, umfassende Informationen über alle Auszahlungen in diesen Bereichen zu haben. Aus diesem Grund ersuche ich den Budgetdienst um eine Analyse über die Ausgaben des Bundes, der Länder und Gemeinden für Straßenbau- und -erhalt durchzuführen. Die konkreten Fragen lauten:

- Wie hoch sind die Ausgaben der ASFINAG für Straßenbau (aufgeschlüsselt nach Neubau, Ausbau und Erhalt)? Wie hoch sind die jährlichen Kosten für den Erhalt des Bestands in den nächsten Jahren?
- Wie haben sich die Ausgaben der ASFINAG für Sanierungs-, Erhaltungs- und Vorsorge-Maßnahmen im Zusammenhang mit Naturkatastrophen, Witterungs-Extremereignissen und klimakrisenbedingten Anpassungsmaßnahmen seit 2015 entwickelt?
- Wie wirkt sich die Zinsentwicklung auf das Ergebnis der ASFINAG aus?
- Wie hoch ist das Ergebnis nach Steuern und der Schuldenstand der ASFINAG seit 2015 pro Jahr und wie hoch waren die Dividenden, die von der ASFINAG an den Bund in diesem Zeitraum jährlich flossen?
- Wie hoch waren die Ausgaben des Bundes, der Länder und Gemeinden für Straßenbau (aufgeschlüsselt nach Neubau, Ausbau und Erhalt)? in den Jahren 2015 bis jetzt? (Bitte um getrennte Darstellung)
- Welche budgetären Verflechtungen bestehen zwischen Bund, Länder und Gemeinden im Bereich Straßenbau - wie unterstützt der Bund im Bereich Straßenbau die Länder und Gemeinden finanziell?
- Welchen Einfluss haben die neuen Straßenbauprojekte auf zukünftige Erhaltungskosten?
- Wie verändern sich die Kosten für Straßenbauprojekte durch Steigerungen der Baukosten zum Zeitpunkt der Einreichung, der Genehmigung und der Verkehrsfreigabe?
- Wie viele Kilometer Straßen wurden von Bund, Ländern und Gemeinden seit 2015 jährlich gebaut?
- Wie viele Kilometer Straßen werden bei Realisierung aller Projekte im Bauprogramm (Bund und Länder) hinzukommen?

³⁴ Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich Periode 2021-2030 Aktualisierung gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz

³⁵ Langfristige Budgetprognose 2022



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BFG	Bundesfinanzgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BHG 2013	Bundeshaushaltsgesetz 2013
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMK	Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (ehemalig)
BVA	Bundesvoranschlag (Bundesvoranschläge)
ESVG	Europäisches System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen
EU	Europäische Union
EUR	Euro
HVPI	Harmonisierter Verbraucherpreisindex
iHv	in Höhe von
inkl.	inklusive
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
km	Kilometer
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Nr.	Nummer
Pkt.	Punkt(e)



SP-V-Gesetz	Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich
UG	Untergliederung(en)
VPI	Verbraucherpreisindex
VRV	Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
z. B.	zum Beispiel



Tabellen- und Grafikverzeichnis

Tabellen

Tabelle 1:	Investitionen der ASFINAG.....	9
Tabelle 2:	Ausgaben der ASFINAG für Katastrophenschäden	10
Tabelle 3:	Mauterlöse	11
Tabelle 4:	Finanzielle Kennzahlen der ASFINAG.....	13
Tabelle 5:	Auszahlungen und Einzahlungen im Bundeshaushalt.....	16
Tabelle 6:	Gesamtauszahlungen von Ländern und Gemeinden	20
Tabelle 7:	Auszahlungen Länder und Gemeinden für Straßenbau in der ökonomischen Gliederung.....	21
Tabelle 8:	Auszahlungen der Länder und Gemeinden für Straßenbau	23
Tabelle 9:	Auszahlungen der Länder für Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden.....	24
Tabelle 10:	Auszahlungen der Länder für Neu- und Ausbau, Erhaltung und Katastrophenschäden (Details)	26
Tabelle 11:	Entwicklung des Straßennetzes	27
Tabelle 12:	Neubauprojekte im Bauprogramm der ASFINAG	28

Grafiken

Grafik 1:	Aufteilung der Investitionen der ASFINAG	10
Grafik 2:	Baukostenentwicklung seit 2015	30