

**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 BIP¹ 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 gerechnet². Tatsächlich verringerte sich der Nettofinanzierungsbedarf des Bundes laut vorläufigen Gebarungserfolg 2024³ 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% sank⁴.

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.

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 ⁵ 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. €⁶ verringert werden.

¹ <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2025/03/20250331oeffentlicheFinanzen2024.pdf>

² Strategiebericht 2024-2027 gem. § 14 BHG 2013 und Budgetbericht 2024 gem. § 42 Abs. 3 BHG 2013

³ Vorläufiger Gebarungserfolg 2024, Bericht gem. § 47 Abs. 2 BHG 2013

⁴ WIFO Konjunkturbericht „Rezession in Österreich hält an“, März 2025

⁵ 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

⁶ Langfristige Budgetprognose 2022

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?