DI Herbert Kasser
CFO
ASFINAG

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)109-G
vom 20.11.2026
öff. Anhörung am 23.11.2026

Stellungnahme zum "Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen"

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Der Koalitionsvertrag der deutschen Bundesregierung sieht eine neue Finanzarchitektur zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur mit dem Ziel vor, einen verlässlichen und überjährigen Finanzierungskreislauf zu schaffen, die jährlichen Haushaltszwänge aufzubrechen und den hohen Sanierungsstau bei Bundesfernstraßen sowie bei Brücken planbar abzubauen.

Für den Wirtschaftsstandort und die Mobilitätbedürfnisse der Menschen ist die Verfügbarkeit eines hochqualitativen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes unerlässlich. Planbarkeit und Verlässlichkeit sind die entscheidenden Voraussetzungen für eine effiziente und effektive Bereitstellung sowie Weiterentwicklung eines hochrangigen Straßennetzes über den gesamten Lebenszyklus hinweg – von der Planung über den Bau bis hin zu Erhaltung und Betrieb.

Zum Zeitpunkt der Gründung der ASFINAG standen folgende Überlegungen im Mittelpunkt: die zeit- und kostengerechte Bereitstellung der notwendigen Straßeninfrastruktur, eine Verstetigung der Investitionen, die Schaffung stabilerer Marktbedingungen mit positiven Beschäftigungseffekten, die Entlastung des Bundeshaushalts durch das Prinzip der Nutzerfinanzierung sowie die Sicherstellung eines Netzausbaus unabhängig von jährlichen Budgetzyklen.

2 Das österreichische „ASFINAG-Modell“

Die Wirksamkeit des österreichischen Finanzierungsmodells beruht insbesondere auf drei zentralen Elementen.

2.1 Nutzerfinanzierung

Die Finanzierung des hochrangigen Straßennetzes erfolgt vollständig nach dem Nutzerprinzip. Die ASFINAG wird im Wesentlichen durch zeit- und fahrleistungsabhängige Mauteinnahmen finanziert und erhält keine laufenden Mittel aus dem Bundeshaushalt.

2.2 Kreditfähigkeit

Zweitens verfügt die ASFINAG über eine eigenständige Kreditfähigkeit. Diese ermöglicht es, notwendige Investitionsspitzen auszugleichen bzw. vorzuziehen und langfristige Infrastrukturinvestitionen entsprechend ihrer Nutzungsdauer zu finanzieren. Die Finanzierung langfristiger Vermögenswerte über langfristige Finanzierung entspricht einem in der Privatwirtschaft etablierten Grundsatz. Auch der Staat sollte sich im Rahmen seiner unternehmerischen Tätigkeit (im Wege einer ausgegliederten Bundesgesellschaft) auf Basis eines langfristigen und nachhaltigen Finanzierungsmodells privates Kapital zu Nutze machen. Die Kreditfinanzierung schafft keine zusätzlichen Einnahmen, stellt jedoch die erforderliche Liquidität für eine effiziente und mehrjährige Investitionssteuerung sicher.

2.3 Governance

Drittens wird durch eine verbindliche Governance-Struktur ein hohes Maß an Planungs- und Finanzierungssicherheit gewährleistet. Grundlage dafür bilden sechsjährige Investitions- und Finanzpläne, die der Zustimmung des Verkehrs- und Finanzministers bedürfen.

3 Erfahrungen aus dem „ASFINAG-Modell“

Planbarkeit und Verlässlichkeit stellen einen wesentlichen Hebel für volkswirtschaftliche Effizienz und Effektivität dar. Die Erfahrungen aus dem ASFINAG-Modell zeigen, dass mit dieser Planbarkeit insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- **eine Lifecycle-orientierte Betrachtung und ein professionelles Asset-Management**, um Infrastrukturvermögen zum technisch und ökonomisch optimalen Zeitpunkt zu erhalten beziehungsweise zu erneuern;
- **eine optimierte Streckenbewirtschaftung**, da punktuelle Notmaßnahmen regelmäßig deutlich höhere Kosten verursachen als eine über den gesamten Lebenszyklus und über längere Streckenabschnitte hinweg optimierte Erhaltungsplanung;
- **ein integriertes Baustellenmanagement**, da mit Erhaltungsmaßnahmen verbundene Baustellen nicht nur technische Herausforderungen darstellen, sondern im Interesse der Kundinnen und Kunden sowie im Hinblick auf die Auswirkungen auf Wirtschaft und Bevölkerung regelmäßig umfassende Abstimmungs- und Stakeholder Prozesse erfordern;
- **eine stetige Abwicklung von Investitionen**, da sowohl für den Infrastrukturbetreiber als auch für die Bauwirtschaft ein laufender Auf- und Abbau von Kapazitäten infolge jährlicher

Liquiditätsbeschränkungen mit erheblichen betriebswirtschaftlichen und insbesondere volkswirtschaftlichen Kosten verbunden ist.

4 Konkrete Ergebnisse des „ASFINAG-Modells“

Die positiven Effekte von Planbarkeit, Verlässlichkeit und einer langfristig ausgerichteten Finanzierungsarchitektur spiegeln sich auch in den konkreten Ergebnissen des ASFINAG-Modells wider.

4.1 Netzzustand

Grundsätzlich steht den Nutzerinnen und Nutzern in Österreich im Gegenzug für ihre Mautleistungen ein gut ausgebautes und erhaltenes Autobahnen- und Schnellstraßennetz zur Verfügung. Die ASFINAG steht zwar aufgrund des in die Jahre gekommen Netzes auch vor der Herausforderung, hohe Investitionen in den Erhalt finanzieren und zur Aufrechterhaltung der langfristigen Substanz umsetzen zu müssen. Im Einklang mit einer langfristigen Finanzplanung liegt eine Erhaltungsstrategie vor, die für sämtliche Anlagen optimale Maßnahmenzeitpunkte definiert. Lediglich rund 5 % der Anlagen weisen einen akuten Handlungsbedarf auf, wobei die erforderlichen Maßnahmen bereits in Umsetzung sind.

4.2 Status der ASFINAG

Mit jährlichen Jahresüberschüssen und einer Eigenkapitalquote von annähernd 50 % verfügt die ASFINAG über eine stabile und nachhaltig abgesicherte Finanzierungsgrundlage.

5 Einschätzung zur Reform der neuen Finanzarchitektur für die Autobahn GmbH

Die zentralen Eckpunkte der vorliegenden Reform der Finanzarchitektur für die Autobahn GmbH sind:

- Nutzerfinanzierung
- Kreditfähigkeit
- Finanzierungs- und Leistungsvereinbarung

5.1 Nutzerfinanzierung

Die grundsätzliche Wirkung der Nutzerfinanzierung im Hinblick auf Planbarkeit und Verlässlichkeit wurde bereits dargelegt. Auch wenn mit der Einnahmenkompetenz für den Infrastrukturkostenanteil an der Lkw-Maut als Schritt zum Zielmodell vorerst noch keine umfängliche und ausschließliche Nutzerfinanzierung im Sinne eines Selbstfinanzierungskreislaufs vorliegt, kann dennoch von einem

soliden Sockel an Planbarkeit und erhöhter Finanzierungssicherheit ausgegangen werden. Dieser bildet zugleich die Basis und Voraussetzung für die Einbindung privaten Kapitals.

Darüber hinaus zeigt die Erfahrung der ASFINAG, dass die Nutzerfinanzierung auch das Mindset der Gesellschaft klar auf die Kundinnen und Kunden ausrichtet. Dies zeigt sich etwa beim Fokus und den entsprechenden KPIs der ASFINAG in Bezug auf die (größtmögliche) Verfügbarkeit der Infrastruktur während Erhaltungsmaßnahmen durch eine optimierte Baustellenplanung und entsprechende Verkehrsmanagementmaßnahmen.

Auch der der Einnahmenkompetenz zugrunde liegende öffentlich-rechtliche Nießbrauch ist einerseits ein Recht, zugleich aber auch Auftrag und Verpflichtung für die Autobahn GmbH, die Autobahnen in hoher Qualität und mit hoher Verfügbarkeit für die Nutzerinnen und Nutzer bereitzuhalten.

5.2 Kreditfähigkeit

Die Kreditfähigkeit ist ein essenzielles Instrument einer mehrjährigen Liquiditätssteuerung. Im Falle von Investitionsspitzen ermöglicht die Einbeziehung privaten Kapitals darüber hinaus eine rasche Abarbeitung und Umsetzung von Investitionen und Investitionspaketen, die zeitnah positive volkswirtschaftliche Effekte erzielen können, letztlich auch in Form zusätzlicher Mauteinnahmen und eines erhöhten Steueraufkommens. Im Falle des akuten Investitionsstaus im deutschen Autobahnnetz ist eine sehr rasche Verfügbarkeit von zusätzlichem privatem Kapital von besonderer Relevanz, weil die positiven volkswirtschaftlichen Effekte noch stärker und früher eintreten.

Warum werden die Infrastrukturinvestitionen nicht direkt und günstiger über den Bund finanziert? Die engen öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen erlauben offenkundig keine fristenkongruente (Vor-)Finanzierung durch privates Kapital. In den öffentlichen Büchern werden der Vermögensverlust sowie der damit verbundene volkswirtschaftliche Schaden einer mangelhaften Infrastruktur zwar nicht ausgewiesen, entfalten dennoch die bekannten umfassenden negativen Wirkungen für den Standort.

Demgegenüber hat sich gezeigt, dass Anleihen zur Finanzierung langfristiger Infrastruktur mit einem nachhaltigen Business Case am Kapitalmarkt zu sehr guten Konditionen nachgefragt und gezeichnet werden. Im Falle der ASFINAG sind die Anleihen regelmäßig vielfach überzeichnet. Bei Abwägung der Mehrkosten privaten Kapitals (im Rahmen einer 100-prozentige Bundesgesellschaft) mit einem nachvollziehbaren und verlässlichen Business Case einerseits und der volkswirtschaftlichen Kosten einer Nichtrealisierung oder Verzögerung notwendiger Infrastruktur andererseits geht die Rechnung klar zugunsten einer Kreditfähigkeit des Unternehmens aus.

5.3 Governance

Eine klare Governance, das heißt eine eindeutige Regelung der Aufgaben der öffentlichen Hand einerseits und des Unternehmens andererseits, ist ein unabdingbarer Baustein. Nach dem Motto, Entscheidungen sollen dort getroffen werden, wo sie im Sinne von Fachkompetenz und Verantwortung hingehören. Während die öffentliche Hand eher für Strategie, Ziele, Leistung und Finanzrahmen verantwortlich ist, obliegt dem Unternehmen die operative Umsetzung. Dadurch kann die Verantwortung klar festgemacht, verfolgt und kontrolliert werden. In diesem Sinne ist eine verbindliche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine wichtige Klammer und ein essenzielles Instrument zur umfassenden Steuerung des Unternehmens.

6 Zusammenfassung

Die eigene Einnahmenkompetenz mit der Nutzerfinanzierung, die ergänzende Kreditfähigkeit und die mehrjährige verbindliche Finanz- und Maßnahmenplanung sind ein guter und wichtiger Schritt in Richtung verlässlichem und überjährigen Finanzierungskreislauf. Damit werden jedenfalls die Umsetzungskapazität und Handlungsfähigkeit der Autobahn GmbH gestärkt. Eine rasche Umsetzung dieser neuen Finanzarchitektur ist Voraussetzung, dass die positiven Effekte für das Verbesserung des Autobahnnetzes und für den Wirtschaftsstandort Deutschland auch generiert werden.