

Infrastrukturbeilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013

Dezember 2015

Inhalt

1. Einleitung	4
2. Analytischer Teil	5
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz	5
3. Tabellenteil	19

1. Einleitung

Investitionen in die Infrastruktur kommt erhebliche gesamtwirtschaftliche Bedeutung zu. Sie wirken positiv auf das Wirtschaftswachstum, den Wirtschaftsstandort und die Beschäftigung. Geeignete Infrastruktur bildet eine notwendige Rahmenbedingung sowohl für erfolgreiche unternehmerische Betätigung als auch für die Wohlfahrt der privaten Haushalte, sie ist daher für die stabile Entwicklung einer Volkswirtschaft besonders wichtig.

Laut einer Studie aus dem Jahr 2013¹ erhöht die Verfügbarkeit von Eisenbahninfrastruktur die Produktivität des gesamten Unternehmenssektors. So bewirkt eine dauerhafte Ausweitung des Eisenbahnkapitalstocks um ein Prozent eine Steigerung der gesamtwirtschaftlichen Produktivität um 0,1 %. Dies wirkt wiederum positiv auf die Beschäftigung. So entsteht je 68.300 € zusätzlicher Investitionsausgaben für den Eisenbahnkapitalstock ein zusätzlicher Arbeitsplatz in der österreichischen Gesamtwirtschaft.

Die Begriffe „Infrastruktur“ bzw. „Infrastrukturinvestitionen“ sind jedoch weder in der ökonomischen Diskussion noch in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung einheitlich definiert. In der Erfassung ergeben sich zahlreiche Abgrenzungsfragen: nur öffentliche oder auch private Investitionen? Welche Wirtschaftssektoren sind in die Errichtung und Erhaltung von Infrastruktur involviert? Welche Investitionen sind als Infrastrukturinvestitionen zu klassifizieren?

Infrastrukturinvestitionen sind in allen relevanten Wirtschaftsbereichen zu finden. Die wichtigsten Bereiche der physischen Infrastruktur sind die Verkehrsinfrastruktur (für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr), die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur (Telefon, Rundfunk, Fernsehen, Internet), die Versorgung mit Energie (Strom, Gas, Fernheizung) und Wasser, die Entsorgung (Müll und Abwasser) und Teile des öffentlichen Bereichs (Verwaltung, Landesverteidigung, Bildung, Gesundheitswesen, Kultur, Sport und Erholung).

Diese Unterlage hat zum Ziel, die bedeutendsten Sektoren, in denen Infrastrukturinvestitionen anfallen, möglichst übersichtlich darzustellen. Die wesentlichsten Infrastrukturbereiche, in denen der Bund tätig ist, sind Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie Hochbau.

Für die genannten Bereiche hat der Bund privatrechtliche Gesellschaften gegründet, die zu 100 % im Bundeseigentum stehen. Diese ausgegliederten Gesellschaften tätigen Infrastrukturinvestitionen, die nicht oder nur teilweise im Bundesbudget aufscheinen.

Durch die privatrechtliche Organisationsform sind insbesondere Effizienzgewinne durch marktwirtschaftliche Anreize zu erwarten. Im Falle der Umstellung auf Nutzerfinanzierung (z. B. im Zusammenhang mit der Bundesimmobiliengesellschaft) kann eine Ressource (im konkreten Fall z. B. Büroraum) von Bundesdienststellen nicht mehr „kostenlos“ genutzt werden, sondern es ist ein marktübliches Entgelt für die Nutzung zu entrichten. Dadurch steigt das Kostenbewusstsein bei den Nutzern. Gleichzeitig wird der Nutzer vom Anbieter ein kostengünstiges Angebot fordern. Falls (wie im Fall der Bundesimmobiliengesellschaft) kein Kontrahierungszwang gilt, muss sich ferner der Anbieter auch dem Vergleich mit anderen Konkurrenten stellen.

Die Organisation der einzelnen Gesellschaften wird bei den jeweiligen Themenbereichen genauer dargestellt. Darüber hinaus wird ergänzend die Rolle der EU – und deren Bedeutung für Österreich – bei der Finanzierung bzw. Förderung von Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) bzw. nunmehr der Fazilität „Connecting Europe“ erläutert.

¹ Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn – Leistung auf Schiene – Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung, Jänner 2013

2. Analytischer Teil

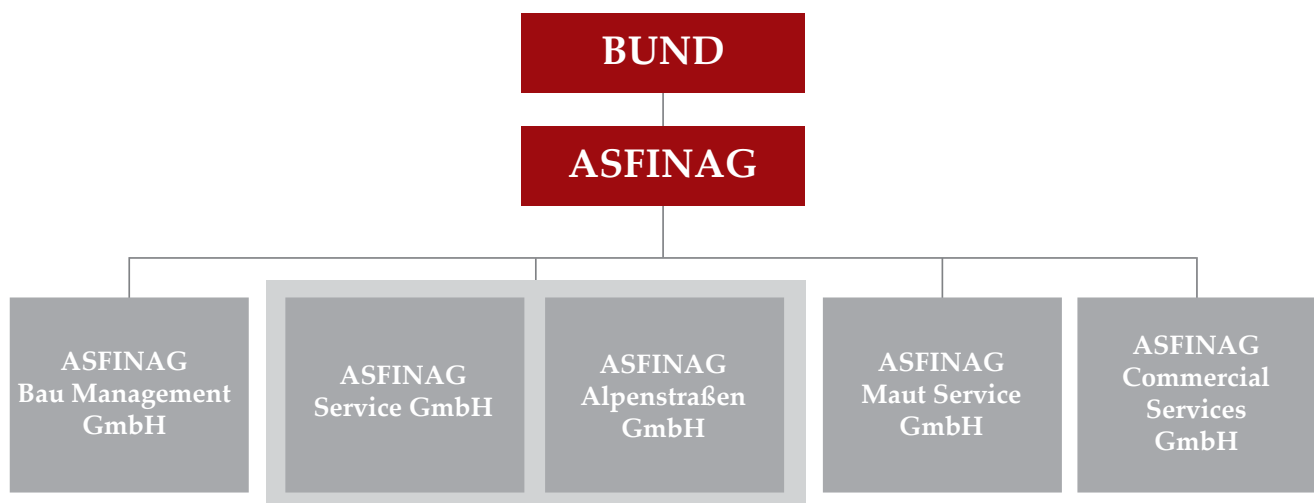
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz

2.1.1 Straßenbau

Der Bund ist für das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) zuständig. Diese Zuständigkeit wird im Wege der ASFINAG wahrgenommen. Das übrige Straßennetz ist seit der so genannten „Verlängerung“ der Bundesstraßen in der Verantwortung der Bundesländer.

2.1.1.1 ASFINAG

Organisationsstruktur und Aufgaben



Die ASFINAG plant, finanziert, baut, erhält und betreibt das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz mit einer Streckenlänge von fast 2.183 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. Das Streckennetz umfasst 158 Tunnel und fast 5.200 Brücken.

Die ASFINAG wurde 1982 als eine Gesellschaft des Bundes gegründet. Seither hat die ASFINAG den konsequenten Wandel von einer Finanzierungsgesellschaft für das hochrangige Straßennetz hin zu einer Management-Holding mit den Aufgabenschwerpunkten der Finanzierung, der Planung, des Ausbaues, des Betriebes und des Einhebens der Mauten eines nutzerfinanzierten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes vollzogen. 1997 erhielt das Unternehmen durch einen Vertrag mit dem Bund erweiterte Aufgaben: Als finanzielle Basis für den 1997 neu definierten Unternehmensgegenstand und als Grundlage für die Berechtigung zur Mauthebung hat der Bund der ASFINAG durch Vertrag das Fruchtgenussrecht (§§ 509 ff ABGB) an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes sowie da-

rauf aufbauend das Recht der Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung eingeräumt. Mit Inkrafttreten dieses Vertrages gingen alle Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung gemäß § 4 Infrastrukturfinanzierungsgesetz auf die ASFINAG über. Gleichzeitig trat die ASFINAG in alle die Liegenschaften betreffenden Rechtsverhältnisse des Bundes mit Dritten bezüglich jener Liegenschaften ein, welche mit dem Fruchtgenuss der ASFINAG belastet sind. Als Gegenleistung für die Übertragung des Fruchtgenussrechtes wurde der ASFINAG neben den übernommenen Finanzverbindlichkeiten auch die Verpflichtung des Bundes übertragen, dieses hochrangige Bundesstraßennetz zu finanzieren, zu planen, zu bauen und zu erhalten.

Erlösmodell im Überblick

Die Finanzierung der ASFINAG erfolgt durch die von ihr eingehobenen Mauten (LKW-Maut, PKW-Autobahnvignette sowie Sondermaturen) sowie über den Kapitalmarkt (in Form von Anleihen). Der Bund hat gemäß § 10 ASFINAG-Gesetz dafür Sorge zu tragen, dass die Liquidität des Unternehmens sichergestellt ist. Diese Regelung hat lediglich die Funktion eines „Fangnetzes“, weil die jährlichen Investitions- und Baupläne gemäß ASFINAG-Gesetz mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen abzustimmen sind. Darüber hinaus werden auch die Mittelfristplanungen mit diesen beiden Bundesministerien abgestimmt. Somit hat diese Haftung des Bundes – abgesehen vom vereinnahmten Haftungsentgelt – keine unmittelbaren budgetären Auswirkungen.

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für das Jahr 2015 2,3 Mrd. € an Kapital und 2,3 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Im Jahr 2016 beträgt dieser Haftungsrahmen 1,0 Mrd. € an Kapital und 1,0 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Die ASFINAG erhält keine finanziellen Zuschüsse vom Bund.

Finanzierung

Die fahrleistungs- und zeitbezogene Pkw-Maut sowie die 2004 erfolgreich eingeführte fahrleistungsbezogene Lkw-Maut stellen für die ASFINAG die wesentlichsten und stabilsten Einnahmen- und Cash-Flowquellen dar.

Mauterlöse

in Mio. €

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Lkw-Fahrleistungsmaut	926	1.031	1.062	1.103	1.135	1.242
Pkw-Fahrleistungsmaut	122	124	131	136	147	155
Pkw-Zeitmaut	338	357	368	383	406	428
Ersatzmaut	19	23	23	27	26	29
Gesamt	1.405	1.535	1.584	1.649	1.714	1.854

Quelle: BMF/Asfinag

2014 erlöste die ASFINAG Umsätze in Höhe von 2,266 Mrd. €. Aus Vermietung und Verpachtung (insbesondere Raststationen) wurden 2014 Erlöse in Höhe von ca. 31 Mio. € erwirtschaftet.

Im Jahr 2014 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 596 Mio. €. Dadurch wurde im Jahr 2014 trotz intensiver Investitionstätigkeit in das Straßennetz ein positiver Cashflow nach Investitionstätigkeit erwirtschaftet und damit erneut die Basis für eine Reduktion der Verschuldung der ASFINAG gelegt.

Per Ende 2014 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 10,8 Mrd. € aufgenommen, der Gesamtschuldenstand stieg gegenüber dem Jahr 2013 geringfügig um 0,1 Mrd. €. Durch umsichtiges und verantwortungsvolles Finanzmanagement erreicht die ASFINAG auf den Kapitalmärkten durchschnittlich eine Verzinsung von 2,8 %.

Das Rating der Ratingagentur Moody's lautet auch 2015 weiterhin Aaa. Standard & Poor's stufte Anfang 2015 die ASFINAG mit AA+ ein.

Finanzkennzahlen

in Mio. €

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EBT	385	450	584	628	626	692
Finanzverbindlichkeiten	10.367	11.377	11.201	10.957	10.839	10.805
Kurz- u. langfr. Schulden	11.288	12.022	11.786	11.524	11.519	11.604
Eigenkapital	1.872	2.211	2.551	2.922	3.294	3.613

Quelle: BMF

Kapitalausstattung

Per 31.12.2014 betrug das Eigenkapital 3.613 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 23,7 % entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse durchwegs zu einem Anstieg des Eigenkapitals. Durch die regelmäßige Valorisierung der Mauttarife mit dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) des Vorjahres ist eine Werthaltigkeit der Einnahmen der ASFINAG gewährleistet.

Investitionsvolumen

Seit 1997 hat die ASFINAG die Investitionen in den Ausbau und die Sanierung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen mehr als vervierfacht. Lagen sie 1997 bei rund 0,29 Mrd. €, so flossen 2014 rund 0,91 Mrd. € in die Verbesserung und Ausweitung des Streckennetzes. Auf Basis der durchgeführten Evaluierung der Investitionsprojekte und vor dem Hintergrund der erforderlichen Budgetkonsolidierung wurde das Investitionsvolumen auf ein wirtschaftlich und finanziell vertretbares Maß redimensioniert. Durch diese langfristige Reduktion des Bauvolumens wird der finanziellen Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur Rechnung getragen. Für 2016 sind Investitionen in Höhe von ca. 1,1 Mrd. € geplant. Die Rahmenplanung für die Jahre 2016 bis 2021 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 7,34 Mrd. € vor. Diese finanz- und verkehrspolitisch verantwortungsvolle Redimensionierung des Investitionsvolumens garantiert die finanzielle Nachhaltigkeit des Unternehmens und der Straßeninfrastruktur.

Genauere Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der ASFINAG finden sich im Anhang.

Verkehrssicherheitsprogramm, Tunnelsicherheit

Die kontinuierliche und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Ziel der ASFINAG. Eine zentrale Herausforderung bei der Gestaltung einer modernen und sicheren Straßenverkehrsinfrastruktur ist die Berücksichtigung der menschlichen Faktoren und Leistungsgrenzen aller Straßenbenutzer. Tunnelanlagen gehören zu den neuralgischen Punkten des hochrangigen Straßennetzes. Daher setzt die ASFINAG einen Schwerpunkt auf zweiröhrige Tunnelausbauten und Aufrüstung sämtlicher Tunnelanlagen mit modernster Sicherheitsausstattung.

Die intelligente Straße

Auf besonders unfall- und staugefährdeten Abschnitten entlang des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes plant die ASFINAG die Installation so genannter Streckenbeeinflussungsanlagen und Einrichtungen zur Netzbeeinflussung. Eine hohe Priorität genießt dabei die Wegweisung, um den Autofahrer/-innen im Falle von Verkehrsbehinderungen frühzeitig alternative Routen zu signalisieren.

Weiterführende Informationen zur Geschäfts- und Bautätigkeit der ASFINAG

Für weiterführende und aktuelle Informationen zur Geschäftstätigkeit der ASFINAG siehe: <http://www.asfinag.at/ueber-uns/unternehmen/unternehmensberichte>

Für weiterführende und aktuelle Informationen zur Bautätigkeit der ASFINAG siehe: <http://www.asfinag.at/web/guest/unterwegs/bauen>

2.1.2 Schienenbau

2.1.2.1 ÖBB

Organisationsstruktur und Aufgaben

Gemäß dem Bundesbahngesetz hat der ÖBB-Konzern folgende Struktur:

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG sowie der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die beiden Absatzgesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG (RCA) sind für den Transport von Personen und Gütern verantwortlich. Die gemeinsamen Tochtergesellschaften ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH zeichnen für die Bereiche Traktion und Werkstätten verantwortlich.

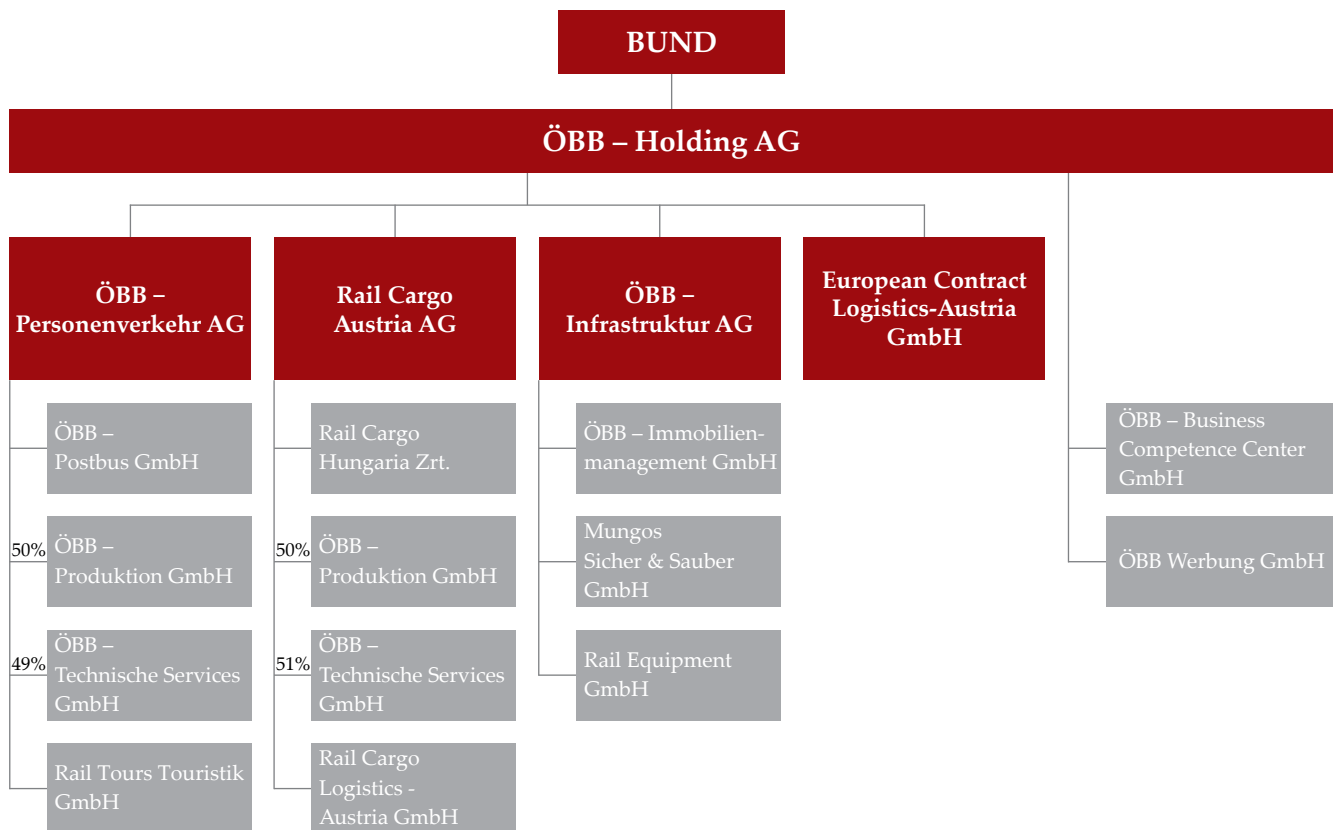
Die ÖBB-Infrastruktur AG verantwortet die Errichtung, die Instandhaltung und den Betrieb des österreichweiten Bahnnetzes.

Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

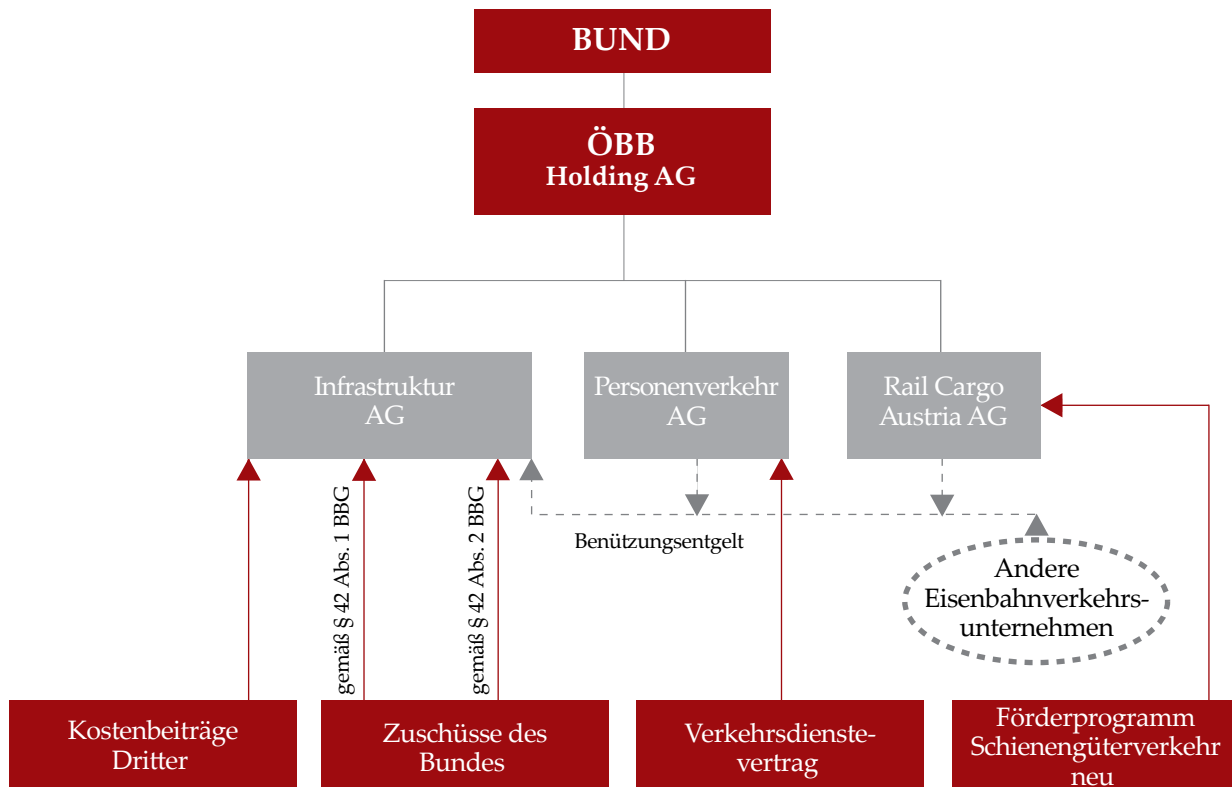
Die European Contract Logistics – Austria GmbH tritt seit 1.1.2014 nach Ausgliederung des Bereichs Kontraktlogistik aus der Rail Cargo Austria AG und anschließender Übertragung auf die ÖBB-Holding AG als direktes Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG am Markt auf und bietet Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehr sowie Lagerlogistik-Lösungen an. Die ÖBB-Shared Service Center GmbH wurde mit

1.1.2014 auf die ÖBB-IKT GmbH als aufnehmende Gesellschaft verschmolzen und in ÖBB-Business Competence Center GmbH umbenannt. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen verantwortlich.

Somit ergibt sich folgende, aktuelle Organisationsstruktur:



Erlösmodell im Überblick



Erläuterung

Da Eisenbahninfrastruktur generell nicht kostendeckend errichtet werden kann, leistet der Bund Zuschüsse zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

Die Haftung des Bundes hat lediglich die Funktion eines gesellschaftsrechtlichen „Fangnetzes“, wobei Voraussetzung für diese Haftungsübernahme jeweils die Genehmigung des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur AG (Details siehe unten) durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen ist. Somit hat die Haftung des Bundes für die ÖBB-Infrastruktur AG – abgesehen vom vereinnahmten Haftungsentgelt – keine unmittelbaren budgetären Auswirkungen.

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2015 1,9 Mrd. € an Kapital und 1,9 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Für das Jahr 2016 beträgt der entsprechende Haftungsrahmen 2,2 Mrd. € an Kapital und 2,2 Mrd. € an Zinsen und Kosten.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria sowie auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichten an die ÖBB-Infrastruktur AG ein Benützungsentgelt für die Nutzung der Infrastruktur durch ihre Züge. Kostenbeiträge Dritter an die ÖBB-Infrastruktur AG werden z.B. von Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) entrichtet, wenn diese ein besonderes Interesse an der Errichtung von Schieneninfrastruktur haben. Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdienste Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG. Der Bund leistet diese Zahlungen auf Grundlage des Verkehrsdienstevertrages mit der ÖBB-Personenverkehr AG. Für den Güterverkehr besteht seit 3.12.2012 das Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu - Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in

bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Entsprechende Förderungen können von jedem Eisenbahn-verkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt (somit auch von der Rail Cargo Austria AG) beantragt werden (nähere Informationen siehe: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/foerderung/sgv/index.html>).

Weiterführende Informationen zur Geschäftstätigkeit des ÖBB-Konzerns

Für weiterführende Informationen zu den Geschäftsberichten der ÖBB siehe:
<http://blog.oebb.at/presse/publikationen/geschaeftsberichte/>

ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG vereint alle wesentlichen Zuständigkeiten des Systems Bahn: Planung und Finanzierung, Bau, Bereitstellung, Betriebsführung und Erhaltung des gesamten ÖBB-Streckennetzes.

Die rund 17.700 Mitarbeiter (inklusive Lehrlinge) der ÖBB-Infrastruktur AG sind neben der Zuständigkeit für Planung und Bau von Schienenbauprojekten verantwortlich für Wartung, Inspektion, Entstörung und Instandhaltung von rund 4.900 km Bahnstrecke, 1.110 Verkehrsstationen, rund 196 Mio. m² Grundstücksflächen und zehn Wasserkraftwerke.

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2014 Gesamterträge von 3.115 Mio. € (Vorjahr: 3.047 Mio. €). Dies entspricht einer Steigerung in Höhe von 2 % gegenüber dem Vorjahr. Das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) stieg von 468 Mio. € im Jahr 2013 auf 483 Mio. € im Jahr 2014. Aus Energielieferungen wurden im Jahr 2014 Umsatzerlöse von rund 231 Mio. € (2013: 254 Mio. €) erzielt. Ferner betrugen die Erlöse aus Mieten und Pachten im Jahr 2014 133 Mio. € (2013: 128 Mio. €).

Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz erfüllte der Bund im Jahr 2014 seine in den beiden Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz festgeschriebene Verpflichtung zu einer Gesamtzuschusszahlung in Höhe von 1.750 Mio. € (Details siehe unten).

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2014 1.645 Mio. € in den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Welche Investitionen getätigt werden, wird für jeweils sechs Jahre im sogenannten Rahmenplan festgelegt (siehe unten).

Genauere Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der ÖBB-Infrastruktur AG finden sich im Anhang.

Personalstand

Der Personalstand des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg im Berichtsjahr um rund 9 % auf 17.725 Mitarbeiter/-innen per Jahresende 2014 an. Dieser Anstieg ergab sich durch die Übernahme aller rund 1.400 Lehrlinge des ÖBB-Konzerns. Der Anteil der Mitarbeiter/-innen mit Definitivstellung beträgt per Jahresende 2014 rund 67 %.

Vertraglich geregelte Bundeszuschüsse

Auf Grundlage von § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz werden jährlich zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei sechsjährige Verträge mit revolvierender Laufzeit abgeschlossen, in denen insbesondere

die Höhe der jährlichen Zuschüsse festgelegt werden. Diese Verträge werden jährlich um jeweils ein Jahr ergänzt und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum angepasst. Grundlage beider Verträge ist ein von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellender Geschäftsplan mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Infrastrukturbenützungs- und anderen Entgelte.

Der Vertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz betrifft Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer, sofern die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. In diesem Vertrag ist auch die laufende Verbesserung der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit durch die ÖBB-Infrastruktur AG, insbesondere der Strecken unter Berücksichtigung des technischen Ausrüstungsstandes, der Verfügbarkeit und der Personalproduktivität zu regeln. Ferner hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan vorzulegen. In diesem Vertrag verpflichtet sich die ÖBB-Infrastruktur AG unter anderem zur Einhaltung bestimmter Qualitätsparameter (z.B. Beseitigung von Langsamfahrstellen, Pünktlichkeit, Sicherheit). Im Jahr 2014 erfüllte der Bund seine in diesem Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einer Zuschusszahlung in Höhe von 661 Mio. €.

Der Vertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz regelt die Zuschüsse des Bundes zur Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur. Als Grundlage dieses Vertrages und als Bestandteil des Geschäftsplanes hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen (Details siehe unten).

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt die zur Finanzierung der Neubauprojekte notwendigen Finanzmittel über den Kapitalmarkt auf. Der Bund verpflichtet sich jedoch im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz, rund 75 % der Errichtungskosten in Form von Tilgungsraten verteilt über 30 Jahre zu begleichen. Aus diesem Titel wurde im Jahr 2014 ein Zuschuss in Höhe von 590 Mio. € geleistet. Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung wurde 2014 ferner ein Zuschuss in Höhe von 499 Mio. € geleistet.

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Mit rund 25.000 Liegenschaften und einer gesamten Grundfläche von ca. 196 Mio. m² zählt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu den bedeutendsten Grundeigentümern Österreichs. Mit 760 Mitarbeiter/-innen verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH als 100 %-Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG für letztere die effiziente Bewirtschaftung sowie die Verwaltung und Verwertung dieser Liegenschaften. Dazu zählen Großgrundstücke, Büro-, Bahnhofs- und Betriebsgebäude, Wohnhäuser und Wohnungen bis zu Bahnwärterhäusern und anderen Spezialimmobilien aus dem Umfeld der Bahn.

Finanzierung und Verschuldung

Das Unternehmen hat sich ab dem Jahr 2005 einem Ratingprozess unterzogen. Das Rating der Ratingagentur Moody's lautet derzeit Aaa. Das Rating von Standard & Poor's lautet seit 2012 AA+. Im Geschäftsjahr 2014 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG Anleihen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rd. 1,5 Mrd. € ausgegeben. Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG betrugen zum 31.12.2014 rund 18,9 Mrd. € (31.12.2013: 17,7 Mrd. €).

Investitionen - Rahmenplan

Gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, der jahresweise die geplanten Investitionen zu enthalten hat. Zu diesem Rahmenplan ist jeweils die Zustimmung

des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Finanzen einzuholen. Der Bund kann zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben Zuschüsse leisten, über deren Höhe jährlich entschieden wird. Der Rahmenplan ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum auszurichten. Er hat alle für die ÖBB-Infrastruktur AG entscheidungsrelevanten und für die Finanzierung erforderlichen Informationen zu enthalten. Dazu gehören gemäß Bundesbahngesetz insbesondere:

- genaue Beschreibung der Projekte
- Kapazitätsanalyse
- Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse
- Zeitplan mit projektbezogenen Planungs- und Baufortschritten
- Kostenschätzung
- Kosten-Nutzen-Analyse
- Betriebsprogramm
- Darstellung der mit den Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneninfrastruktur.

Für die im Rahmenplan vorgesehenen Investitionsmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2014 1.645 Mio. € investiert. Für das Jahr 2015 sind Investitionen in Höhe von 1.627 Mio. € geplant.

Der am 14.10.2015 im Ministerrat beschlossene Rahmenplan 2016-2021 erging als Bericht an den Nationalrat und ist somit auf der Homepage des Parlaments verfügbar unter:

http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/III/III_00217/index.shtml

Genauere Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der ÖBB-Infrastruktur AG finden sich im Anhang.

Weiterführende Informationen zu den Schienenbauprojekten der ÖBB-Infrastruktur AG

Für weiterführende und aktuelle Informationen zu den Schienenbauprojekten der ÖBB-Infrastruktur AG siehe http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/index.jsp

2.1.2.2 Exkurs: Transeuropäische Netze / Fazilität „Connecting Europe“

Die Idee der Transeuropäischen Netze (TEN) entstand vor rund 20 Jahren auf Ebene der Europäischen Union (EU) im Zusammenhang mit dem Binnenmarkt. Das zugrunde liegende Konzept der freien Bewegung von Gütern, Personen und Dienstleistungen bedingte auch entsprechende Verbindungen zwischen den regionalen und nationalen Infrastrukturnetzwerken in den Bereichen Transport, Energie und Telekommunikation. Der Hauptanteil der TEN-Zuschüsse der EU entfiel auf den Bereich Transport, auf den sich daher auch diese Darstellung beschränkt.

Am 11.12.2013 wurde die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF-Verordnung) beschlossen, die die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze („TEN-Finanzierungsverordnung“) ersetzt. In der CEF-Verordnung werden Kernnetz-korridore definiert und die Zuschussobergrenzen für Infrastrukturinvestitionen im Verkehrsbereich neu festgelegt. Die Neuregelung sieht insbesondere eine Anhebung der Zuschussobergrenzen auf maximal 30 % für Engpässe sowie auf maximal 40 % für grenzüberschreitende Abschnitte vor.

Für den Zeitraum 2014 bis 2020 beträgt das CEF-Budget Verkehr auf EU-Ebene rund 13,174 Mrd. € (zu Preisen 2011; exkl. Kohäsionsmittel). Damit stehen in dieser Finanzperiode bedeutend mehr EU-Mittel für Verkehrsvorhaben zur Verfügung als in der Vorperiode 2007 bis 2013.

Die für österreichische Projekte im Verkehrsbereich aus dem EU-Finanzrahmen 2014 – 2020 seitens der Europäischen Kommission zugesagten CEF-Zuschüsse betragen rund 686,3 Mio. €. Die wichtigsten Projekte betreffen die Erkundungs- und Bauarbeiten für den Brenner Basistunnel, die Koralmbahn, die Nordautobahn, die Planungen für die zweite Tunnelröhre für den Karawankenstraßentunnel sowie Aktionen im Bereich intelligenter Verkehrssysteme.

2.1.2.3 Exkurs: Brenner Basistunnel (BBT)

Der Brenner Basistunnel kann als Kernstück des Kernnetzkorridors Skandinavien – Mittelmeer bezeichnet werden.

Projektbeschreibung

Durch die Errichtung des BBT wird auf einem Kernstück dieses wichtigen Kernnetzkorridors im Gegensatz zur bisherigen Bahnstrecke nicht nur ein schnellerer, sondern auch ein ladungsintensiverer Gütertransport ermöglicht. Ein großer Gewinn liegt auch in der Verkürzung der Gesamtstrecke um rund 20 Schienenkilometer. Während die aktuelle Reisezeit auf der Bahnstrecke Innsbruck-Bozen rund zwei Stunden beträgt, kann diese nach Fertigstellung des rund 55 km langen² BBT in nur 50 Minuten bewältigt werden.

Der BBT besteht, analog zum Schweizer Gotthardtunnel, aus einem System mit zwei einspurigen Tunnelröhren. Zwischen den Tunnelröhren sind in engen Abständen begehbare Querverbindungen angeordnet. Ähnlich wie die vergleichbaren Großprojekte Mont d'Ambin, Gotthard Basistunnel und Lötschberg Basistunnel ist der BBT durch Multifunktionsstellen in mehrere Abschnitte unterteilt.

Der Ausbau der Gesamtachse soll stufenweise erfolgen, um bedarfsgerecht jeweils zum erforderlichen Zeitpunkt dem Verkehr Teilabschnitte zur Verfügung stellen zu können. Dies gewährleistet, dass die erforderlichen hohen Investitionen einer unmittelbaren Nutzung zugeführt werden können. Während Teile der Achse bereits errichtet und in Betrieb sind, befinden sich andere in unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsstufen.

Projektorganisation

Als Nachfolgesellschaft der seit 1999 bestehenden BBT EWIV wurde am 16.12.2004 die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE als Europäische Aktiengesellschaft (lateinisch: „Societas Europaea“) gegründet. Das Unternehmen befasst sich im Auftrag der Republiken Österreich und Italien mit Planung und Bau des Brenner Basistunnels.

Die Aktien befinden sich je zur Hälfte in italienischem und österreichischem Eigentum. Auf österreichischer Seite befinden sich die Aktien im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG. Den 50 %-Anteil der italienischen Seite hält die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG (TFB Beteiligungsgesellschaft - „Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione“), deren Anteile wiederum zu 85,29 % von Rete Ferroviaria Italiana (RFI - Italienische Staatsbahnen), zu jeweils 6,24 % von den Autonomen Provinzen Bozen und Trient sowie zu 2,23 % von der Provinz Verona gehalten werden.

Der Rechtssitz der Gesellschaft, geleitet von den Vorstandsdirektoren Dott.-Ing. Raffaele Zurlo und Univ.-Prof. DI DDr. Konrad Bergmeister, befindet sich während der Bauphase (konkret seit 1.7.2011) in Bozen. Eine Zweitniederlassung befindet sich in Innsbruck.

Während der Planungsphase und ab Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels befand bzw. befindet sich der Hauptsitz der BBT SE in Innsbruck – mit einer Niederlassung in Bozen.

Der Aufsichtsrat der BBT SE besteht aus zwölf Mitgliedern, jeweils sechs der österreichischen und der italienischen Seite.

² inklusive Umfahrung Innsbruck rd. 62 km

Aktueller Projektstand

Am 18.5.2009 unterzeichneten die Verkehrsminister von Österreich, Italien und Deutschland, die Regierungschefs der Regionen Tirol, Trentino-Südtirol, Verona und Bayern sowie die Vorstandsvorsitzenden der beteiligten Bahnen Österreichs, Italiens und Deutschlands eine gemeinsame Absichtserklärung zum BBT. Die Tatsache, dass die Europäische Kommission das Vorhaben mit einer eigenen Erklärung unterstützt, verlieh dieser Absichtserklärung besonderes Gewicht. Darin werden neben dem Bekenntnis zum BBT und dessen Finanzierung die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die bis zur Fertigstellung umgesetzt werden müssen, festgelegt. Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen betreffen insbesondere den Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland und Italien, und weiters die Querfinanzierung am gesamten Brennerkorridor in Österreich und in Italien auf der Strecke zwischen Brenner und Verona. In der gemeinsamen Absichtserklärung wird überdies die Notwendigkeit unterstrichen, dass die Europäische Union auch in den folgenden Finanzperioden die nötigen finanziellen Mittel für den BBT einschließlich Zulaufstrecken im höchstmöglichen Ausmaß zur Verfügung stellt. Ferner wird betont, dass auch seitens der EU die Rahmenbedingungen zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zügig verbessert werden müssen.

Am 18.4.2011 hat die Hauptversammlung der BBT SE den Beginn der Bauphase beschlossen und die BBT SE mit dem Bau des BBT beauftragt.

Auf Grundlage dieses Beschlusses wurden die Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und die vertiefte Erkundung im Jahr 2011 aufgenommen. Der Beginn der Errichtung der Hauptbaulose ist für 2016 vorgesehen. Die Fertigstellung des BBT ist für das Jahr 2025, die Inbetriebnahme im Jahr 2026 geplant. Derzeit werden die Gesamtbaukosten auf 8,73 Milliarden € geschätzt (Preisbasis 2015, exkl. Finanzierungskosten).

Zur Finanzierung hat die Europäische Kommission aus dem EU-Finanzrahmen 2007 – 2013 bereits neben einer 50 %-Bezuschussung von Planungsstudien und Erkundungsarbeiten bis einschließlich 2015 auch einen Zuschuss zu den Baukosten zugesprochen. Dieser beträgt für den Zeitraum bis 31.12.2011 27 % der Baukosten, für den Zeitraum von 1.1.2012 bis 31.12.2015 30 % der zuschussfähigen Baukosten. Aus dem EU-Finanzrahmen 2014 – 2020 wurden für den Zeitraum 2016 bis 2019 von der Europäischen Kommission eine Zuschussung aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten in Höhe von 1,18 Mrd. € (österreichischer Anteil rd. 590 Mio. €) zugesagt. Der österreichische Anteil der Investitionen in den BBT wird durch die erhöhte Lkw-Maut auf der gesamten Brennerstrecke, durch einen Kostenbeitrag des Landes Tirol sowie durch den ÖBB-Rahmenplan finanziert. In Italien wird die Finanzierung laufend durch Beschlüsse der CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) sichergestellt.

2.1.3 Hochbau

2.1.3.1 Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.

Organisationsstruktur und Aufgaben

Bis zur Gründung der Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) im Jahr 1992 erfolgte die Verwaltung und bautechnische Betreuung der Bundesimmobilien durch die Bundesgebäudeverwaltung.

Zentrale Ziele der BIG-Gründung waren:

- Organisation von Immobilienvermögen und Immobilienbedarf des Bundes nach wirtschaftlichen und marktorientierten Grundsätzen
- Stärkung des Kostenbewusstseins der jeweiligen Nutzerressorts und effiziente Raumbewirtschaftung.

Im ersten Schritt wurde auf Basis des BIG-Gesetzes 1992, BGBl. Nr. 419/1992, die BIG gegründet und ihr nachfolgend tranchenweise das entgeltliche Fruchtgenussrecht hauptsächlich an Bundesschulen und Universitäten in Wien, die einen besonderen baulichen Nachholbedarf aufwiesen, eingeräumt. Auf Basis von insgesamt fünf Novellen zum BIG-Gesetz erfolgte die Übertragung weiterer Liegenschaften in ganz Österreich.

Die bautechnische Betreuung und Teile der Hausverwaltung wurden im Auftrag der BIG von den bisher zuständigen Bundesgebäudeverwaltungsdienststellen, so vor allem der Bundesbaudirektion Wien, wahrgenommen.

Ende 2000 standen rund 2,1 Mio. m² bundesgenutzter Mietflächen in der Verwaltung der BIG. Ferner waren rund 4.500 Wohnungen an die BIG verkauft worden, wovon diese rund 2.400 bereits weiterverkauft und insgesamt Verkaufserlöse in Höhe von rund 100 Mio. € erzielt hatte.

In einem Zwischenschritt wurden im Jahr 2000 die militärischen Bauten samt betreuendem Personal der Bundesgebäudeverwaltungsdienststellen dem Bundesministerium für Landesverteidigung übertragen.

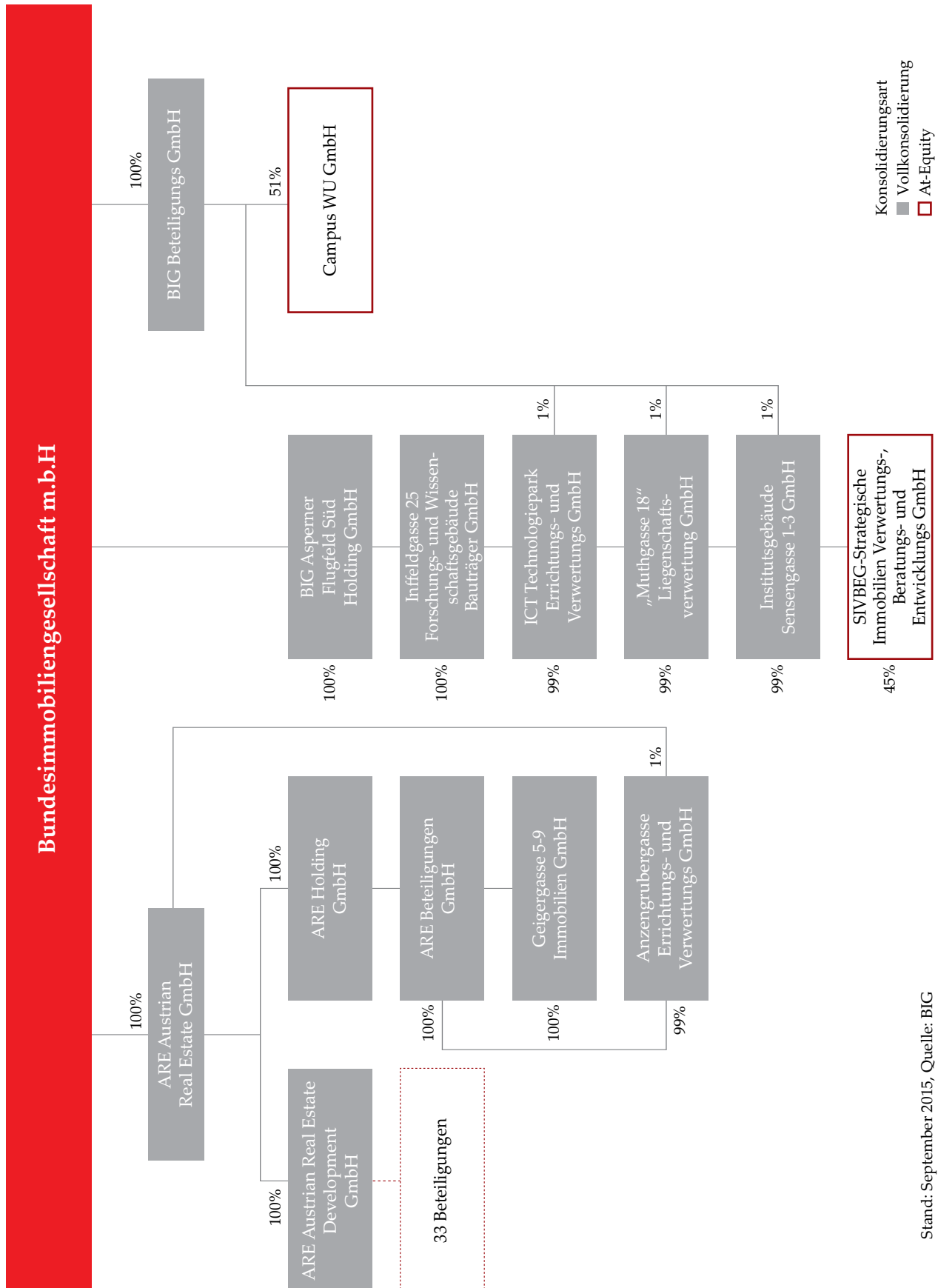
Auf Basis des Bundesimmobiliengesetzes 2000, BGBl. I Nr. 141/2000, wurden etwa 1.400 Liegenschaften (darunter auch jene, an denen bereits ein Fruchtgenussrecht der BIG bestand) in vier Tranchen in das Eigentum der BIG übertragen. Die BIG leistete dafür einen Basiskaufpreis in Höhe von rund 2,4 Mrd. € zuzüglich der Übernahme von Verbindlichkeiten der Republik Österreich. Bei Verkauf an Dritte besteht eine Nachbesserungspflicht zugunsten des Bundes. Für die jeweiligen haushaltsleitenden Organe wurden gleichzeitig mittels Mietvertrag Mietverhältnisse im Ausmaß der bisherigen Nutzungen (insgesamt ca. 4,2 Mio. m² Nutzfläche) begründet, sofern nicht – wie bei ehemaligen Fruchtgenussliegenschaften – bereits solche bestanden.

Die verbleibenden Dienststellenbereiche der Bundesgebäudeverwaltung wurden mit 1.1.2001 zum einen in der Burghauptmannschaft Österreich – zuständig für die historisch besonders bedeutenden Gebäude – und zum anderen in der Immobilienmanagementgesellschaft des Bundes m.b.H. (IMB), einer 100 %-Tochtergesellschaft der BIG, zusammengefasst.

Rückwirkend mit 1.1.2006 wurde die IMB in die BIG verschmolzen. Die Verwertung und Projektentwicklung wurde in der BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH (nunmehr ARE Austrian Real Estate Development GmbH) gebündelt, die Finanzierung in der BIG Finanzdienstleistungen GmbH (beide Gesellschaften sind 100 %-Tochter- bzw. Einzelgesellschaften der BIG). Im Zuge der Strukturbereinigung der BIG wurde weiters die BIG Finanzdienstleistungen GmbH angesichts des Auslaufens ihres ursprünglichen Geschäftszwecks (Abwicklung von Bauträgervorhaben und Finanzierung von Projektgesellschaften der BIG) rückwirkend mit 1.1.2011 in die BIG verschmolzen.

Auf Grundlage des 2. Stabilitätsgesetzes wurden im September 2012, rückwirkend mit 1.1.2012 die marktfähigen bzw. marktgängigen Liegenschaften (insbesondere Büroimmobilien und Entwicklungsflächen) auf die ARE (Austrian Real Estate GmbH), einer 100 %-Tochtergesellschaft der BIG, abgespalten. Operativ voll umgesetzt wurde die Neustrukturierung ab 1.1.2013. Das Portfolio des ARE-Teilkonzerns umfasst rd. 610 Liegenschaften mit rd. 1,6 Mio. m² vermietbarer Gesamtnutzfläche, was rd. 25 % der Gesamtmietflächen des BIG-Konzerns entspricht. Die ARE fungiert als reine Besitzgesellschaft, sie übernimmt somit die strategische Steuerung des Asset-Managements. Die operative Bewirtschaftung erfolgt auf Basis eines Managementvertrages durch die BIG. Der Aufsichtsrat der BIG fungiert gleichzeitig auch als „mittelbarer Aufsichtsrat“ für die ARE, auch bei der Geschäftsführung ist die Personenidentität gegeben. Diese Gesellschaftskonstruktion ermöglicht die Verfolgung unterschiedlicher Bewirtschaftungsstrategien. Die Neustrukturierung des BIG-Konzerns trägt der langjährigen Erfahrung Rechnung, wonach die marktgängigen Liegenschaften (z.B. Büroimmobilien) anderen Bewirtschaftungsprinzipien unterliegen als Schulen und Universitäten, und ermöglicht gleichzeitig einen Wachstumskurs. So wird eine kontinuierliche und deutliche Erhöhung des Anteils an Mieterlösen von Drittmietern verfolgt, wobei dies primär durch „Entwickeln und Vermieten“ anstatt eines Verkaufes von nicht für Bundeszwecke benötigten Objekten erfolgen wird.

Konzernstruktur der BIG



Dem BIG-Konzern obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

- Bereitstellung von Liegenschaften für Bundeszwecke sowie
- Bereitstellung von Liegenschaften für andere als Bundeszwecke.

Diesem Ziel dienen Erwerb, Errichtung, Vermietung, Instandhaltung und Verwertung von Liegenschaften sowie die Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus einer Immobilie.

Diese Dienstleistungen umfassen insbesondere

- das Baumanagement bei Neubauten, Generalsanierungen und Instandhaltungen
- die ordentliche Verwaltung
- die Erbringung von technisch-handwerklichen Leistungen (z.B. Betriebsführungen)
- Projektentwicklungen
- Vermietung und Verkauf.

Die Erlöse der BIG stammen in erster Linie aus der Vermietung sowie der Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen. Für die Bundesdienststellen besteht kein Kontrahierungszwang mit der BIG, daher steht die BIG im Wettbewerb mit anderen Immobilienanbietern. Mit Jahresende 2014 betrug die vermietbare Fläche rd. 6,8 Mio. m². Die Liegenschaften sind überwiegend an den Bund vermietet, dabei kommt in der Regel das Mietrechtsgesetz zur Anwendung.

Genauere Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der BIG finden sich im Anhang.

Finanzierung

Die Refinanzierung der zur Bezahlung für die vom Bund erworbenen Liegenschaften aufgenommenen Finanzmittel erfolgt ebenso wie die von der BIG am Kapitalmarkt zur Finanzierung der in Bau befindlichen und fertig gestellten Bauvorhaben aufgenommenen Fremdmittel langfristig aus dem operativen Geschäftsergebnis. Die Ratinggesellschaft Moody's hat das Aaa-Rating des BIG-Konzerns im August 2015 bestätigt.

Weiterführende Informationen zur Geschäftstätigkeit des BIG-Konzerns

Weiterführende und aktuelle Informationen zur Geschäftsentwicklung des BIG-Konzerns siehe:
<http://www.big.at/ueber-uns/investor-relations/finanzberichte/>

3. Tabellenteil

Investitionen ausgliederter Gesellschaften in die Infrastruktur ¹⁾

in Mio. €

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
BIG	556	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	721	507	596	725
ÖBB-Infrastruktur AG ²⁾	1.217	1.186	1.200	1.250	1.373	1.505	1.683	2.061	1.981	2.183	1.735	1.684	1.645	1.627	1.996
ASFINAG	694	897	1.027	971	1.109	1.024	1.178	1.001	753	604	632	704	909	959	1.067
Summe	2.467	2.622	2.689	2.694	2.841	2.842	3.278	3.585	3.377	3.449	2.994	3.109	3.061	3.182	3.788

Quelle: BMF

¹⁾ bis 2014 Istwerte, 2015+2016: Planwerte

²⁾ ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; Planwerte ab 2015 gemäß Rahmenplan 2016-2021

Investitionen in die Infrastruktur¹⁾

in Mio. €

	2013	2014	2015 BVA	2016 BVA
a) Bundesbudget				
Grundstücke und Grundstückseinrichtungen	1	0	0	0
Gebäude und Bauten	67	87	64	57
Technische Anlagen und Werkzeuge	249	265	85	90
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	129	98	85	128
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	2	2	1
Heeresanlagen	89	61	58	79
Geringwertige Wirtschaftsgüter	42	39	55	49
Vorräte	0	0	0	0
Instandhaltung	328	252	256	269
Summe Bundesbudget	906	804	605	673
b) Ausgliederter Gesellschaften				
BIG	721	507	596	725
ÖBB-Infrastruktur AG ²⁾	1.684	1.645	1.627	1.996
ASFINAG	704	909	959	1.067
Summe ausgliederter Gesellschaften	3.109	3.061	3.182	3.788
Gesamtsumme	4.015	3.865	3.787	4.461
in % des BIP	1,2%	1,2%	1,1%	1,3%

Quelle: BMF

¹⁾ Daten Bund: 2013-2014 Erfolg, 2015-2016 BVA, Daten Ausgliederter: 2013-2014 Istwerte, 2015-2016 Planwerte

²⁾ Planwerte 2015-2016 gemäß Rahmenplan 2016-2021