

Infrastrukturbeilage



Inhalt

1. Einstieg	260
2. Analytischer Teil	262
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz	262
2.1.1 Straßenbau	262
2.1.2 Schienenbau	267
2.1.3 Hochbau	276
3. Tabellenteil	281

1. Einstieg

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

Laut einer aktuellen WIFO-Studie zu den „Auswirkungen von Straßenbauinvestitionen auf Wachstum und Beschäftigung“ führen Investitionen der AS-FINAG in Höhe von rund 1,4 Mrd. €/Jahr zu einer BIP-Erhöhung um rund 0,7 %. Die Zahl der Beschäftigten steigt um rund 13.000 Personen. Der Budgetsaldo des Staates verringert sich durch höhere Steuereinnahmen und sinkende Staatsausgaben durch die geringere Arbeitslosigkeit um rund 500 Mio. €.

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 (zu den Investitionshöhen siehe Tabelle im Anhang – die anderen im Bundesbudget anfallenden Infrastrukturinvestitionen verteilen sich auf alle Ressorts, sind volkswirtschaftlich vergleichsweise wenig relevant und bleiben daher in dieser Unterlage unberücksichtigt). Für die genannten Bereiche hat der Bund privatrechtliche Gesellschaften gegründet, die zu 100 % im Bundeseigentum stehen. Diese ausgegliederten Gesellschaften tätigen Infrastrukturinvestitionen, die nicht im Bundesbudget aufscheinen.

Die privatrechtliche Organisationsform und die Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien in bestimmten Bereichen bringen bei der Investitionsabwicklung wesentliche Vorteile, die letztlich den Steuerzahlern zugute kommen. Dies gilt insbesondere für folgende Aspekte:

Bei Abwicklung größerer, mehrjähriger Investitionen aus dem Bundesbudget kann das Prinzip der Einjährigkeit des Budgets eine kontinuierliche Investitionsabwicklung beeinträchtigen. Bei der Umsetzung im Wege einer privatrechtlichen Organisationsform (z.B. AG oder GmbH) entfällt diese haushaltsrechtliche Restriktion.

Bei der Finanzierung der Investitionen ergeben sich vergleichbare Vorteile. Erfolge in bestimmten Jahren besonders hohe Investitionen aus dem Bundesbudget, so ist auch die Finanzierung dieser Investitionen in den betreffenden Jahren in voller Höhe budgetwirksam. Bei einer außerbudgetären Abwicklung dieser Investitionen kann die Refinanzierung auf die zu erwartende Nutzungsdauer des Investitionsgutes verteilt werden. Diese beträgt gerade bei Infrastrukturprojekten häufig mehrere Jahrzehnte. Unabhängig von der Art der Finanzierung entweder aus allgemeinen Steuereinnahmen oder aus konkreten Nutzerbeiträgen ist eine Finanzierung über die Nutzungsdauer des Investitionsgutes jedenfalls sachgemäßer.

Schließlich sind durch die privatrechtliche Organisationsform auch 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 Nut-

zung 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.

Zusätzlich ist anzumerken, dass alle drei ausgegliederten Gesellschaften gemäß den Kriterien des Europäischen Systems der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung 1995 (ESVG 95) dem privaten Sektor zugerechnet werden.

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) erläutert.

2. Analytischer Teil

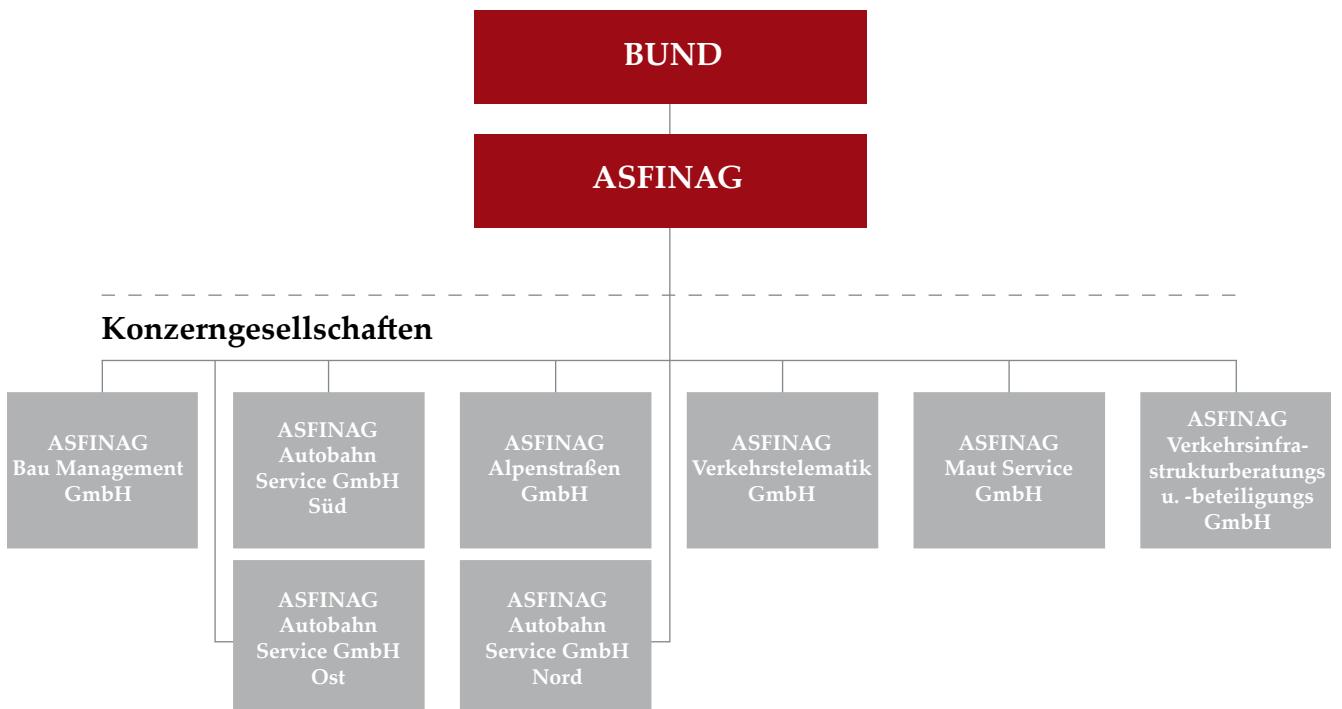
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz

2.1.1 Straßenbau

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

2.1.1.1. ASFINAG

Organisationsstruktur und Aufgaben



Die ASFINAG plant, finanziert, baut, erhält, betreibt und bemaute das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz mit einer Streckenlänge von fast 2.100 km. Hiervon entfallen etwa 160 km auf Tunneln und fast 210 km auf 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 des Ausbaues, des Betriebes und der Bemaute 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 Mauteinhebung hat der Bund der ASFINAG durch Vertrag das Recht der Fruchtnießung (§§ 509 ff ABGB) 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. Mit Inkrafttreten dieses Vertrages gingen alle Rechten 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 planen, zu bauen und zu erhalten. Gleichzeitig wurde die ASFINAG berechtigt, Mauten bzw. Benützungsgebühren einzuhoben.

Bündelung der Kernkompetenzen

Ein entscheidender Schritt hin zum Ausbau der ASFINAG zu einem europäisch vergleichbaren Infrastrukturanbieter war die Übernahme des Autobahnbetriebes von den Ländern. Während der Autobahnbetrieb bisher in den Aufgabenbereich von insgesamt 11 Landes- bzw. Bundesorganisationen (9 Bundesländer und

2 ASFINAG Tochtergesellschaften) fiel, wurden mit Beginn des Jahres 2005 vier schlagkräftige ASFINAG Servicegesellschaften mit dem Ziel gegründet, alle Aufgaben des Autobahnbetriebes in Eigenverantwortung zu übernehmen. Mit der Kündigung der seit 1997 bestehenden Werkverträge mit den Bundesländern und der Übernahme der Landesbediensteten erfolgte mit 1. Mai 2006 der vorerst letzte Restrukturierungsschritt der ASFINAG.

Kauf der EUROPPASS

Die Gesellschaft EUROPPASS unter Führung der italienischen Autostrade erhielt im Jahr 2002 den Zuschlag für die letztlich erfolgreiche Implementierung eines elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich per 1. Jänner 2004. Bei der Vergabe wurde eine Call-Option vereinbart, die seitens der ASFINAG im Herbst 2005 ausgeübt wurde. Damit wurde eine weitere zentrale Unternehmensaufgabe in die direkte Steuerungsverantwortung der ASFINAG übernommen.

Erlösmodell im Überblick

Die Finanzierung der ASFINAG erfolgt durch die von ihr eingehobenen Mauten (LKW-Maut, PKW-Autobahnvignette sowie Sondermaturen). § 3 Bundesstraßen-Mautgesetz in Verbindung mit dem zwischen der Republik Österreich und der ASFINAG abgeschlossenen Fruchtgenussvertrag legt fest, dass die ASFINAG Mautgläubiger für diese Mauten ist.

Die Haftung des Bundes hat lediglich die Funktion eines gesellschaftsrechtlichen „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 wird in der Praxis auch die Mittelfristplanung mit diesen beiden Ministerien abgestimmt. Somit hat diese Haftung des Bundes für die ASFINAG 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 im Art. IX

Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für die Jahre 2007 und 2008 jeweils 2,3 Mrd. € an Kapital und 2,3 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Finanzzuschüsse vom Bund an die ASFINAG erfolgen derzeit nicht.

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 €

	2004	2005	2006
Lkw-Fahrleistungsmaut	750	775	825
Pkw-Fahrleistungsmaut	112	113	115
Pkw-Zeitmaut	297	303	310
Ersatzmaut	12	16	17
Gesamt	1.171	1.207	1.267

Quelle: BMF

Aus Vermietung und Verpachtung (insbesondere Raststationen) wurden 2006 Erlöse in Höhe von 34,4 Mio. € erwirtschaftet, um 9,2 % mehr als im Vorjahr.

Im Jahr 2006 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 230,1 Mio. €. Der hauptsächlich durch die Investitionen in die Netzerweiterung verursachte negative Cash-Flow wurde aus zusätzlichen Fremdmitteln finanziert. Dies entspricht der Nettoneuverschuldung, die im Jahr 2006 rund 417 Mio. € betrug.

Das im Jahr 2005 durchgeführte Update des ASFINAG-Rating bestätigte die Einstufung der ASFINAG in die höchste Bonitätsstufe durch die beiden Agenturen Moody's und Standard & Poor's.

Finanzkennndaten
in Mio. €

	2002	2003	2004	2005	2006
EGT	-17	-132	63	378	305
Finanzverbindlichkeiten	7.288	8.082	8.442	9.295	9.709
Eigenkapital	380	248	297	640	930

Quelle: BMF

Kapitalausstattung

Per 31.12.2006 betrug das Eigenkapital 930 Mio. €. Das Neubauprogramm auf Grundlage der im Österreichischen Generalverkehrsplan vereinbarten Netzerweiterungen wird zu einer weiterhin steigenden Neuverschuldung führen. Wie sich aus obiger Tabelle zeigt, führten jedoch in den vergangenen Jahren trotz zunehmender Neuverschuldung die positiven Geschäftsergebnisse zu einem Anstieg des Eigenkapitals. Der diesbezügliche Regierungsbeschluss vom 28. März 2007 sieht für die Jahre 2007 bis 2012 ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 7,3 Mrd. € vor. Gleichzeitig ist eine Verbesserung der Ertragslage der ASFINAG durch eine Erhöhung der LKW-Maut geplant.

Investitionsvolumen

Seit 1997 hat die ASFINAG die Investitionen in den Ausbau und die Sanierung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen mehr als verdreifacht. Lagen sie 1997 bei rund 0,29 Mrd. €, so floss 2006 rund 1,1 Mrd. € in die Verbesserung und Ausweitung des Streckennetzes.

Investitionen
in Mio €

	2002	2003	2004	2005	2006
Investitionen	694	897	1027	971	1109

Quelle: BMF

Die richtungsweisenden Projekte der aktuellen Bautätigkeit sind:

Neue Verbindungen zu den zentral- und osteuropäischen Nachbarn

Hauptprojekte	Richtung
A 6 Nordost Autobahn	Slowakei
A 5 Nord Autobahn	Tschechien
A 3 Südost Autobahn	Ungarn
S 31 Burgenland Schnellstraße	Tschechien
S 7 Fürstenfelder Schnellstraße	Ungarn
S 10 Mühlviertler Schnellstraße	Tschechien

Quelle: BMF

Der Regionenring rund um die Bundeshauptstadt Wien

Mit der Verkehrsfreigabe der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im April 2006 zwischen dem Knoten Vösendorf und Schwechat wurde ein wichtiges Teilstück dieses Großprojektes fertig gestellt.

Tunnelausbau

Tunnelanlagen gehören seit jeher zu den neuralgischen Punkten des hochrangigen Straßennetzes. Seit 1999 setzt die ASFINAG ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Tunnelsicherheit um. Die Schwerpunkte: zwei-röhriger Tunnelausbau und die Aufrüstung sämtlicher Tunnelanlagen mit modernster Sicherheitsausstattung.

Unter den 2005 fertig gestellten Projekten nimmt der Tunnel BinderMichl auf der A 7 Mühlkreis Autobahn bei Linz eine Sonderstellung ein.

Lückenschluss

Durch die Verkehrsübergabe der S 16 Arlberg Schnellstraße zwischen Danöfen und Dalaas im November 2006 wurde eine wesentliche Gefahrenstelle auf der österreichischen Ost-West-Achse beseitigt.

Mit der Einführung der Verkehrstelematik im Jahr 2005 wurde ein entscheidender Schritt unternommen, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden ASFINAG-Streckennetzes kontinuierlich durch eine effizientere Verkehrsorganisation zu erhöhen. Die seither in Tirol gesammelten Erfahrungen haben bisher alle Erwartungen im Hinblick auf Stauminimierung und erhöhte Verkehrssicherheit bestätigt.

Ferner konnten durch umfangreiche bauliche und betriebliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren sowohl die Anzahl als auch die Folgeschwere der Verkehrsunfälle auf Autobahnen und Schnellstraßen deutlich reduziert werden. So ging 2006 die Zahl der Unfälle (bezogen auf die Fahrleistung) gegenüber dem Vorjahr wieder um 6 % zurück.

Exkurs: ASFINAG PPP-Projekt Nordautobahn A 5

Auf Basis umfangreicher Voruntersuchungen wurde im Dezember 2003 das Projekt „PPP Ostregion“ bei der ASFINAG gestartet, um die wichtige Autobahnverbindung mit der Tschechischen Republik (A5) und den Autobahnring um Wien (S1) in der Region rasch und effizient umzusetzen.

Ziele des Projektes

- 1) Aufbau alternativer Wettbewerbsstrukturen im Bereich der Errichtung und des Betriebes hochrangiger Bundesstraßen
- 2) Kostenoptimierung

Das von diesem Projekt umfaßte Straßenbauprogramm in der Ostregion umfaßt insgesamt 4 Pakete mit rd.

110 km Autobahnen und Schnellstraßen mit geschätzten Baukosten von 3,1 Mrd. €.

Erstes PPP-Projekt

Mit der Unterzeichnung des Konzessionsvertrags durch die ASFINAG und das Konsortium Bonaventura und dem Financial Closing im Dezember 2006 ist das erste PPP-Projekt im österreichischen Autobahnbaubau Realität. Mit der Vergabe einer Konzession an einen privaten Betreiber wird erstmals eine alternative Finanzierung für die Realisierung von Autobahnen und Schnellstraßen gewählt und somit das erste Paket des geplanten Straßenbauprogramms in der Ostregion umgesetzt.

Hinter Bonaventura stehen die Unternehmen HOCHTIEF PPP Solutions, Alpine Mayreder Bau GmbH und das französische Infrastrukturunternehmen Egis Projects S.A. Diese gründeten zur Realisierung des ASFINAG-PPP-Projekts die Projektgesellschaft „Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH“ mit Sitz in Wien.

Das Straßenpaket im PPP-Projekt Ostregion, das so genannte „verkehrte Y“ im Nordosten Wiens, wird vom privaten Konzessionär Bonaventura finanziert, gebaut und während der nächsten drei Jahrzehnte auch betrieben. Die Barwertvergütung, also der „Preis“ im Angebot des Konsortiums, beträgt 945 Mio. €. Diese Summe reduzierte sich aufgrund der positiven Zinsentwicklung sogar auf 933 Mio. €. Sie setzt sich aus der pro Fahrzeugkilometer zu berechnenden Schattenmaut (30 %) und dem Verfügbarkeitsentgelt für die Straßen (70 %) zusammen, die beide erst ab Verkehrsfreigabe schlagend werden.

Bei der Schattenmaut erhält der Konzessionär für jedes Fahrzeug einen bestimmten Betrag, getrennt nach Pkw und Lkw. Dieser Betrag war vom Bieter im Zuge des Angebots anzugeben und konnte nicht mehr verändert werden. Berechnungsgrundlage war die Verkehrsprognose des Bieters für die Konzessionsstrecke. Zur Ermittlung der Anzahl der Fahrzeuge muss der Konzessionär von der ASFINAG kontrollierte Verkehrszähleinrichtungen betreiben, um so eine transparente und korrekte Abrechnung sicherzustellen.

Die zweite Komponente des Vergütungsmechanismus, das Verfügbarkeitsentgelt, kann vom Konzessionär stark beeinflusst werden. Die ASFINAG hat in den Ausschreibungsbedingungen festgelegt, dass der

Konzessionär für das uneingeschränkte zur Verfügung stellen der einzelnen Abschnitte das volle Verfügbarkeitsentgelt erhält, wobei der einzelne Verfügbarkeitsabschnitt als Basis für die Kalkulation herangezogen wird. Kommt es jedoch zu Einschränkungen der Verfügbarkeit, z.B. durch Baumaßnahmen, die zu Sperren einzelner Fahrstreifen oder zu Geschwindigkeitsbeschränkungen führen, wird auch das Verfügbarkeitsentgelt nach einem im Vertrag festgelegten Schema reduziert. Darüber hinaus wurde, abhängig vom zu erwartenden Verkehrsaufkommen, der Tag für jeden Abschnitt separat in verschiedenen „teuren“ Stunden unterteilt, so dass der Konzessionär durch die zeitliche Festlegung der Durchführung der Erhaltungsmaßnahmen seine finanzielle Belastung steuern kann. Zusammenfassend erhält der Konzessionär seine Vergütungszahlungen nicht direkt von den Nutzern der A5, sondern aus den Gesamterlösen der ASFINAG. Die auf der A5 erzielten Mauterlöse decken nur ca. 30 % der notwendigen Vergütungszahlungen an den Konzessionär.

Die Planwerte der jährlichen Vergütung (Schattenmaut + Verfügbarkeitsentgelt), die erst mit Verkehrsfreigabe Ende 2009, Anfang 2010 schlagend wird, sehen eine jährliche Zahlung der ASFINAG an die Bonaventura von durchschnittlich rund 64 Mio. € vor. Für die Schattenmaut ist von besonderer Bedeutung, dass diese in keinem Zusammenhang mit den von der ASFINAG über Lkw-Maut und Vignette tatsächlich erzielten Einnahmen auf dieser Strecke steht.

Der Vollständigkeit halber ist noch auf die Meilensteinzahlungen der ASFINAG an die Bonaventura in Höhe von rund 62 Mio. € hinzuweisen. Dabei handelt es sich um vier Einmalzahlungen, mit denen die sonstigen Bauwerke abgegolten werden. Diese Bauwerke sind nicht Teil der Konzessionsstrecke, sondern betreffen das begleitende, untergeordnete Straßennetz, welches vom Konzessionär teilweise ebenfalls zu errichten ist, jedoch von ihm nicht betrieben und erhalten wird.

Die Straßen im PPP-Projekt

Insgesamt wird die Bonaventura als Konzessionär ein Streckennetz von rund 51 Kilometern finanzieren und bauen und während der nächsten drei Jahrzehnte betreiben und erhalten.

- A 5 Süd: Nordautobahn, Abschnitt Eibesbrunn-Schrick
- S1 Ost: Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Süßenbrunn-Eibesbrunn
- S 1 West: Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Eibesbrunn-Korneuburg
- S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, Umfahrung Süßenbrunn

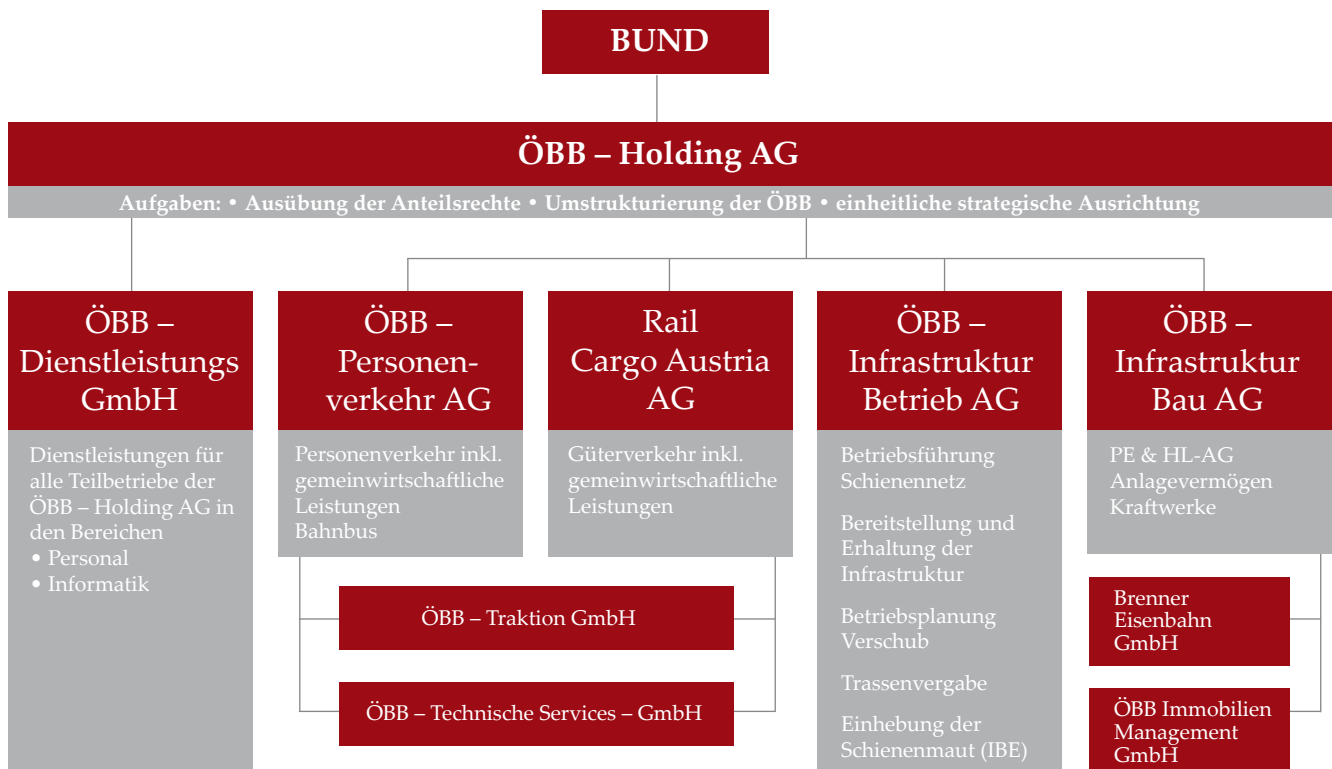
Zeitplan

Im Februar 2007 konnte mit den ersten Rodungsarbeiten für die neuen PPP-Strecken begonnen werden. Die Verkehrsfreigabe der S 1 Ost und der S 2 Umfahrung Süßenbrunn ist für Herbst 2009 geplant. Anfang 2010 sollen dann die S 1 West und der südliche Abschnitt der A 5 Nordautobahn eröffnet werden.

2.1.2 Schienenbau

2.1.2.1 ÖBB

Organisationsstruktur und Aufgaben



Strukturreform

Auf Grundlage des Ende 2003 beschlossenen Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wurde die damit bewirkte Strukturreform der ÖBB im Jahr 2005 mit Leben erfüllt und operativ umgesetzt. Die Republik Österreich als Eigentümer verfolgte folgende wesentliche Ziele bei der Strukturreform:

- die Schaffung transparenter, wettbewerbsfähiger und moderner sowie diskriminierungsfreier Unternehmen durch die gesellschaftsrechtliche Trennung von Infrastruktur und Absatz, sowie Spaltung des letztgenannten Bereiches in eigenständige Branchengesellschaften
- die Ausrichtung der Absatzgesellschaften auf mehr Kundenorientierung mit besserem Leistungs- und Mobilitätsangebot
- die Verringerung der Verluste aus dem laufenden Betrieb durch Wachstum der Absatzbereiche mit der Zielsetzung nachhaltiger Umsatzerlöse sowie durch Rationalisierung und Kostensenkung bei entsprechender Steigerung der Investitionen
- vertragliche Vereinbarung und mehrjährige Planung für Neuinvestitionen im Infrastrukturbereich anstatt automatischer Verlustabdeckung mit dem Ziel, transparente Schnittstellen zur öffentlichen Hand und Planungssicherheit für beide Vertragspartner zu schaffen.

Nach den umfangreichen Vorbereitungsarbeiten im Jahr 2004 wurden mit Spaltungstichtag 1. Jänner 2005 die ÖBB gesellschaftsrechtlich umstrukturiert, wobei die Mitarbeiter, Vermögensgegenstände und Schulden sowie die Aufgaben den operativen Gesellschaften übertragen wurden. Der ÖBB-Konzern präsentiert sich nun in der neuen Struktur mit der ÖBB-Holding AG als strategischer Leitgesellschaft, den vier operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, ÖBB-Infrastruktur Bau AG), der ÖBB-Dienstleistungs GmbH sowie weiteren operativen GmbHs.

Die beiden Absatzgesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG sind für den Transport von Personen und Gütern verantwortlich. Die gemeinsamen Tochtergesellschaften ÖBB-Traktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH zeichnen

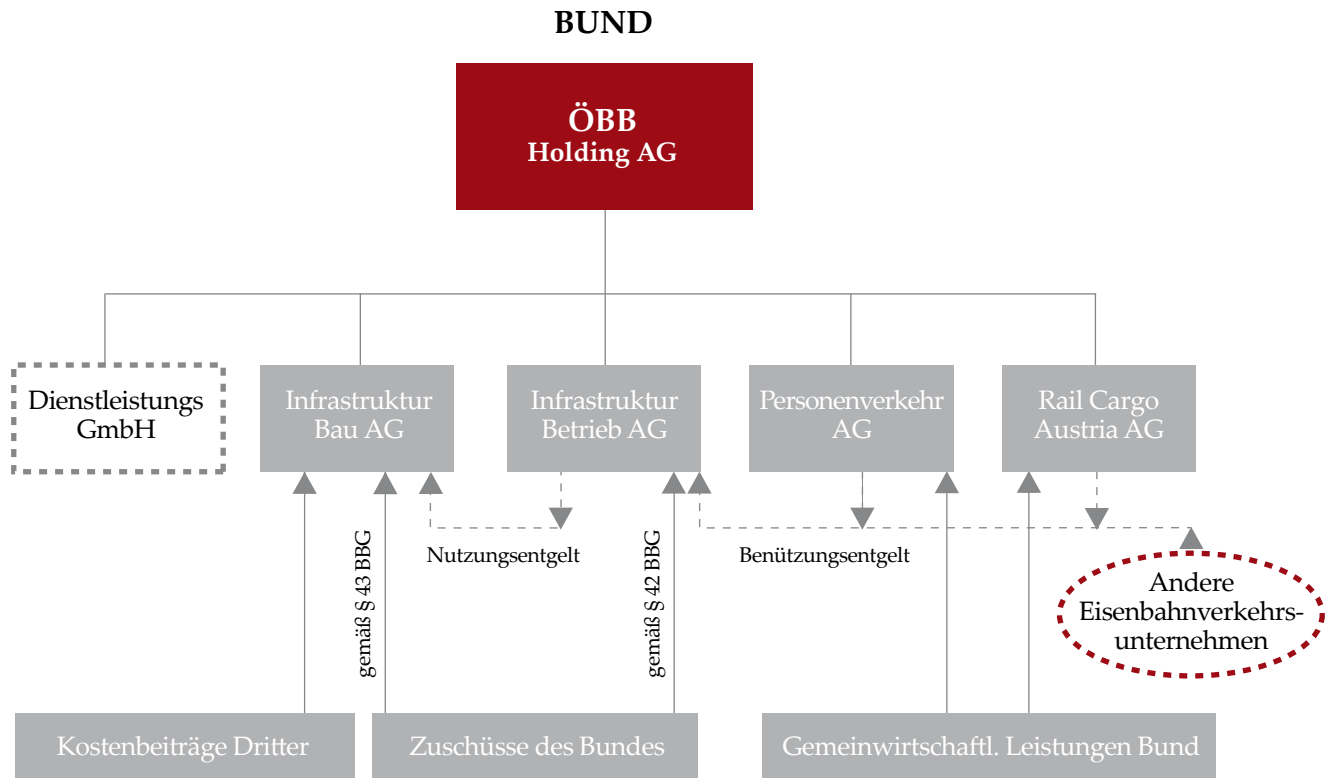
für die Bereich Traktion und Werkstätten verantwortlich.

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG hat die Aufgabe, die Nutzung der österreichischen Schieneninfrastruktur sicher, kostengünstig und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei sicherzustellen.

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat die Aufgabe, die österreichische Schieneninfrastruktur zu planen und zu errichten. Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wird nunmehr über selbst erwirtschafteten Cash-Flow, Fremdkapital (abgesichert mit Haftungen des Bundes) sowie durch Bundeszuschüsse auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

Die ÖBB-Dienstleistungs GmbH, eine 100 %-Tochter der ÖBB-Holding AG, wurde mit dem Ziel gegründet, den wichtigen Bereich Personal zu servicieren, sowie konzernweite Dienstleistungen wie z.B. EDV für die ÖBB-Konzerngesellschaften anzubieten.

Erlösmodell im Überblick



Erläuterung:

Da Eisenbahninfrastruktur generell nicht kostendeckend errichtet, erhalten und betrieben werden kann, leistet der Bund Zuschüsse zur Finanzierung der beiden Infrastrukturgesellschaften.

Die Haftung des Bundes hat lediglich die Funktion eines gesellschaftsrechtlichen „Fangnetzes“, weil Voraussetzung für diese Haftungsübernahme jeweils die Genehmigung des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (Details siehe unten) und des Rahmenplans der ÖBB-Infrastruktur Bau 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-Infrastrukturgesellschaften 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. IX Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für die ÖBB-In-

frastruktur Bau AG in den Jahren 2007 und 2008 jeweils 2,0 Mrd. € an Kapital und 2,0 Mrd. € an Zinsen.

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG entrichtet an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die Verwertung der Schieneninfrastruktur ein Nutzungsentgelt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria sowie auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichten an die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ein Benützungsentgelt für die Nutzung der Infrastruktur durch ihre Züge. Kostenbeiträge Dritter an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG werden z.B. durch 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 sowie an die Rail Cargo Austria AG.

Wirtschaftliche Entwicklung im ersten Geschäftsjahr nach Strukturreform

Zentrales Reformanliegen war es, den Finanzierungsbedarf der öffentlichen Hand zu reduzieren. Rationa-

lisierungen und Kostensenkungen sollen insbesondere zu einer substanziellen Senkung des Bundeszuschusses zu Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur führen. Derartige Einsparungen können dann für eine nachhaltige Finanzierung der notwendigen Investitionen in die Schieneninfrastruktur herangezogen werden.

Personalmanagement

Im Zuge der Umsetzung der Strukturreform hat die Einleitung einer grundlegenden Restrukturierung im Personalbereich eine zentrale Bedeutung. Größtmögliche Effizienz und Flexibilität sind die Schlüsselfaktoren, aber auch die Reduktion der Krankenstandstage zählt zu den Kernanliegen im Personalmanagement. Im Jahr 2005 hat sich der Personalstand im Konzern um 2.668 auf 46.059 Mitarbeiter reduziert, 1.262 davon im Rahmen einer großzügigen Abfindungsregelung, der Rest über natürlichen Abgang und Alterspensionierungen. Ende 2006 waren rund 43.000 Mitarbeiter bei den ÖBB beschäftigt.

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Im Zuge der ÖBB-Strukturreform wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG gegründet und nahm mit 1. Jänner 2005 ihre operative Tätigkeit auf. Die Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sind in § 26 Bundesbahngesetz geregelt, wonach insbesondere eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur bereitzustellen, zu betreiben und zu erhalten ist. Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ist verantwortlich für Wartung, Inspektion und Instandhaltung von rund 11.000 km Gleisen, 6.500 Brücken und Viadukten, 115 Verschubstandorten, 7.900 km Fahrleitungen, 800 Stellwerken, 260 Tunnels und Galerien, 17.000 Weichen, 53.200 Signalen und 6.000 Eisenbahnkreuzungen. Zudem führt die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG auch die Betriebsplanung und den Verschub durch. Von besonderer Bedeutung ist das internationale Fahrplanmanagement für die Hauptkorridore und die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzuganges für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG erzielte im Geschäftsjahr 2006 Gesamterträge von 2.002,2 Mio. €, die Umsatzerlöse betragen 1.951,7 Mio. €. Das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) stellt eine wesentliche Ertragsposition der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG dar und betrug 2006 400,8 Mio. €. Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz erfüllte der Bund im Jahr 2006 seine im Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einem Zuschuss in Höhe von 1.006 Mio. € (Details siehe unten).

Ein Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung ist die erbrachte Zugkilometerleistung. 2005 wurden insgesamt 147,0 Mio. Zugkilometer auf dem österreichischen Schienennetz zurückgelegt. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2005 (140,7 Mio. Zugkilometer) konnte somit eine Steigerung um 4,5 % erreicht werden.

Investitionsvolumen

Das Investitionsvolumen (inkl. Finanzanlagen) des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Betrieb betrug im Geschäftsjahr 2006 rund 68,9 Mio. €, wobei rund 71 % in Anlagen der Sicherheitseinrichtungen, Telekomanlagen für die Betriebsführung und Betriebs- und Geschäftsausstattung flossen. Der restliche Betrag wurde von der Tochtergesellschaft Rail Equipment in Spezial-, Werkstätten- und Straßenfahrzeuge investiert.

Personalstand

Der Gesamtpersonalstand des Teilkonzerns sank im Jahr 2006 um 1.497 auf 16.723 Mitarbeiter (ohne Karenzierte und ohne Mitarbeiter beim Bundesheer).

Vertraglich geregelte Bundeszuschüsse

Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz wird jährlich zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ein sechsjähriger Vertrag mit revolvingender Laufzeit abgeschlossen, in dem insbesondere die Höhe des jährlichen Zuschusses festgelegt wird. Dieser Ver-

trag wird jährlich um jeweils ein Jahr ergänzt und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum angepasst. Grundlage dieses Vertrages ist insbesondere ein von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG vorzulegender sechsjähriger Geschäftsplan mit einer Beschreibung der Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur. Dazu gehören auch Zeit-, Kosten- und Rationalisierungspläne sowie eine Vorschau der voraussichtlich zu erzielenden Einnahmen durch Benützungsentgelte und sonstige Entgelte. In diesem Vertrag verpflichtet sich die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG u.a. zur Einhaltung bestimmter Qualitätsparameter (z.B. Beseitigung von Langsamfahrstellen, Pünktlichkeit, Sicherheit). In den Jahren 2005 und 2006 erfüllte der Bund jeweils auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz seine im Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einem Zuschuss in Höhe von jeweils 1.006 Mio. €.

ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Im Zuge der ÖBB-Strukturreform wurde die ÖBB-Infrastruktur Bau AG gegründet und nahm mit 1. Jänner 2005 ihre operative Tätigkeit auf. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist Eigentümerin und Entwicklerin der österreichischen Schieneninfrastruktur mit einem Sachanlagevermögenswert per 31.12.2006 von rund 13,8 Mrd. €. Das Anlagevermögen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG umfasst u.a. rund 7.000 Gebäude, 11.000 Gleiskilometer, 17.000 Weichen, 6.000 Brücken, 260 Tunnels, 1.400 Bahnhöfe und Haltestellen. Das Unternehmen wickelt Planung, Bau, Finanzierung und Anlagenmanagement der gesamten österreichischen Schieneninfrastruktur ab.

Wirtschaftliche Entwicklung

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG investierte für Bauprojekte aus dem Rahmenplan im Jahr 2005 1.330 Mio. € und im Jahr 2006 rund 1.488 Mio. € (siehe unten). Mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, die der größte Kunde ist, wurden 2006 Umsatzerlöse aus dem Nutzungsentgelt für die Infrastruktur von rund 423 Mio. € (2005: 369 Mio. €), aus Mieten und Pachten rund 45 Mio. € (2005: 39 Mio. €) sowie sonstige Um-

satzerlöse von rund 67 Mio. € (2005: 39 Mio. €) erzielt. Weiters wurden aus dem Verkauf von Traktionsstrom Erlöse im Jahr 2006 von rund 181 Mio. € (2005: 163 Mio. €) mit der ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH erzielt. Die Eigenkapitalquote beträgt per 31.12.2006 35,6 % (31.12.2005: 39,3%).

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Diese 100 %-Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat für letztere etwa 7.000 Gebäude zu betreuen und verwaltet 2,8 Mio. m² in Gebäuden sowie 208 Mio. m² auf Grundstücken. Die Gesellschaft nützt den Umstand, dass Bahnhöfe und die daran angrenzenden Grundstücke zu innerstädtischen Flächenreserven zählen, die im Rahmen von Stadtentwicklungskonzepten an Bedeutung gewinnen. Derzeit werden insbesondere die beiden Areale Bahnhof Wien West und Bahnhof Wien Zentral (bisher Südbahnhof) neu entwickelt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Verwertung von Immobilien der ÖBB-Infrastruktur Bau AG.

Personalstand

Der Mitarbeiterstand des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Bau lag zum Jahresende 2005 bei 2.839 Mitarbeitern und verminderte sich bis zum Jahresende 2006 auf einen Stand von 2.817 Mitarbeitern.

Finanzierung und Verschuldung

Das Unternehmen hat sich im Jahr 2005 einem Rating-Prozess unterzogen und 2006 aktualisiert, mit dem Ergebnis eines AAA-Ratings (Rating-Agenturen: Moody's/Standard & Poor's). Darüber hinaus hat die ÖBB-Infrastruktur Bau AG im 3. Quartal 2005 ein Euro Medium Term Note-Programm (EMTN-Programm) für die zukünftige Finanzierung in den nächsten Jahren abgeschlossen. Dieses Programm umfasst ein Volumen von insgesamt rd. 10 Mrd. €. Die Effektivverschuldung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG beträgt zum 31.12.2006 rund 7,7 Mrd. € (31.12.2005: 6,6 Mrd. €).

Investitionen - Rahmenplan

Gemäß § 43 Bundesbahngesetz hat die ÖBB-Infrastruktur Bau 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 Bau AG entscheidungsrelevanten und für die Finanzierung erforderlichen Informationen zu enthalten. Dazu gehören gemäß § 43 Bundesbahngesetz insbesondere:

- genaue Beschreibung der Projekte
- Kapazitätsanalyse
- Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse
- Zeitplan mit abschnittswisen 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 2005 1.330 Mio. € investiert, insgesamt befanden sich rund 300 Planungs- und Bauprojekte sowie –programme zeitgleich in Umsetzung. Im Jahr 2006 betragen die entsprechenden Investitionen 1.488 Mio. € und erreichten damit ein Rekordniveau.

Wesentliche Bauprojekte sind derzeit:

Bahnhofsoffensive

Ziel der Bahnhofsoffensive ist die Modernisierung der 20 frequenzstärksten ÖBB-Bahnhöfe. Mit der Fertigstel-

lung der Bahnhöfe Klagenfurt, Wels, Leoben und Wr. Neustadt wurde 2005 die erste Phase der Bahnhofsoffensive abgeschlossen. Innerhalb von fünf Jahren wurden insgesamt zehn Bahnhöfe erneuert, modernisiert und attraktiver gestaltet. Mit dem Abbruch des bestehenden Bahnhofs Wien Nord/Praterstern und zu dessen Neuerrichtung erforderlichen bauvorbereitenden Maßnahmen wurde die zweite Phase der Bahnhofsoffensive eingeleitet. Diese umfasst weiters die Modernisierung der Bahnhöfe Wien West, Wien Mitte, Wien Hütteldorf, der Hauptbahnhöfe St. Pölten und Salzburg sowie den Neubau des Hauptbahnhofs Wien.

Lainzer Tunnel

Der 12,8 km lange Lainzer Tunnel ermöglicht ab 2013, dass Güter- und Personenzüge Wien schneller und umweltschonender als bisher durchqueren bzw. an die innerstädtischen Güterterminals gelangen. Freie Kapazitäten auf der West- und Südbahn können dann für die Verbesserung des Personennahverkehrs genutzt werden. Die Projektkosten betragen rund 1,1 Mrd. €.

Ausbau der Westbahn

Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten ist ein wesentlicher Bestandteil des Ausbaus der Westbahn zur Viergleisigkeit. Mit der neuen, 42,3 km langen Strecke sollen Engpässe in der Betriebsabwicklung der Bestandstrecke beseitigt, ausreichende Kapazitäten für den zukünftigen Güterverkehr und eine Verkürzung der Fahrzeiten im hochrangigen Personenfernverkehr geschaffen werden. Die Fertigstellung des rund 1,3 Mrd. € teuren Abschnittes ist für 2013 geplant.

Semmering-Basistunnel neu

Auf Grundlage des Ministerratsbeschlusses vom März 2005 erfolgte die Beauftragung der Projektentwicklung und der Planungen für dieses Vorhaben.

Koralmbahn

Die Koralmbahn Graz – Klagenfurt ist rund 130 km lang und wird im Zeitraum 2016 bis 2018 fertig gestellt (Gesamtkosten rund 4,2 Mrd. €). Kernstück der Koralmbahn ist der Koralmtunnel.

Durch das Projekt werden die Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse Wien – Tarvis deutlich angehoben und die Fahrzeiten spürbar verkürzt (z.B. Graz – Klagenfurt auf eine Stunde).

Unterinntal

Die Brenner Eisenbahn GmbH, eine 100 %-Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, realisiert den Bahnausbau im Tiroler Unterinntal. Der Bau der 40 km langen Bahnstrecke ist in vollem Gang. Im Jahr 2006 wurden 235,3 Mio. € investiert.

2.1.2.2 Exkurs: Transeuropäische Netze

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 entfällt auf den Bereich Transport, auf den sich daher auch diese Darstellung beschränkt.

Unter Bezugnahme auf das aktuelle EU-Budget für die Jahre 2007 – 2013 wurde Ende Mai 2007 eine Änderung der so genannten TEN-Finanzierungsverordnung Nr. 2236/95 beschlossen. Darin werden die Zuschussobergrenzen für Infrastrukturinvestitionen im Verkehrsbereich neu festgelegt. Die Neuregelung sieht insbesondere eine Anhebung dieser Zuschussobergrenzen auf 20 % (bisher: 10 %) für vorrangige Vorhaben sowie auf 30 % (bisher: 20 %) für grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben vor.

Das bedeutet, dass der überwiegende Anteil der Investitionen aus den nationalen Budgets zu tragen ist.

Die prioritären Vorhaben werden im Anhang III der so genannten TEN-Leitlinien (Entscheidung 1692/96/EG) angeführt.

Für den Zeitraum 2007 bis 2013 beträgt das TEN-Budget auf EU-Ebene 7,2 Mrd. €. In der Vorperiode 2000 bis 2006 standen dafür lediglich 4,4 Mrd. € zur Verfügung.

Österreich erhielt bisher (im Zeitraum 1995 bis 2004) durch die Europäische Kommission insgesamt TEN-Zuschüsse (alle Verkehrsträger) in Höhe von rund 176 Mio. €. Rund 88 % (154 Mio. €) dieser Zuschüsse betreffen Schienenvorhaben. Die wichtigsten Projekte sind dabei der viergleisige Ausbau der Westbahn Wien – Salzburg sowie die Brennerachse mit den Planungen und dem Bau im Unterinntal sowie den Planungen für den Brenner-Basistunnel.

Da Österreich mit mehreren Projekten in der Liste der prioritären Vorhaben vertreten ist, bestehen gute Chancen, auch im Zeitraum 2007 – 2013 erhebliche Rückflüsse aus dem TEN-Budget für österreichische Verkehrsprojekte zu erzielen. Folgende österreichische Projekte sind in der Liste der prioritären Projekte angeführt:

Vorhaben Nr. 1: Eisenbahnachse Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napoli-Messina-Palermo:

München-Kufstein
Kufstein-Innsbruck
Brenner-Basistunnel

Vorhaben Nr. 17: Eisenbahnachse Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava:

München-Salzburg
Salzburg-Wien
Wien-Bratislava

Vorhaben Nr. 18: Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau:

Wien-Bratislava

Vorhaben Nr. 22: Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden:

Budapest-Wien
Prag-Linz

Vorhaben Nr. 25: Autobahn Danzig-Warschau-Brno/
Bratislava-Wien:
Brno-Wien

2.1.2.3 Exkurs: Brenner Basistunnel (BBT)

Der Brenner Basistunnel kann als „Kernstück“ der transeuropäischen Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo bezeichnet werden. Diese Achse steht auf der Liste prioritärer TEN-Projekte an erster Stelle (siehe oben).

Projektbeschreibung

Durch die Errichtung des BBT wird im Gegensatz zur bisherigen Bahnstrecke nicht nur ein schnellerer, sondern auch einen ladungsintensiverer Gütertransport auf diesem Kernstück der TEN-Achse 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 53,7 km langen BBT in nur 50 Minuten bewältigt werden.

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

Der Ausbau der Gesamtachse Berlin-Verona / Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo soll stufenweise erfolgen, um bedarfsgerecht jeweils zum erforderlichen Zeitpunkt dem Verkehr Teilabschnitte zu 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 Nachfolgegesellschaft der seit 1999 bestehenden BBT EWIV wurde am 16. Dezember 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 sowie der Europäischen Union (EU) mit Planung und Bau des Brenner Basistunnels.

Die Aktien befinden sich je zur Hälfte in italienischem und österreichischem Eigentum. Auf österreichischer Seite sind je 25 % der Aktien im Eigentum des Landes Tirol und des Bundes. Auf österreichischer Seite ist beabsichtigt, in naher Zukunft auch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG an der BBT SE zu beteiligen. Die italienische Seite hält ihren Aktienanteil durch die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG (TFB Beteiligungsgesellschaft - „Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione“), deren Anteile wiederum zu 88 % von Rete Ferroviaria Italiana (RFI - Italienische Staatsbahnen) und zu jeweils 6% von den Provinzen Bozen und Trient gehalten werden.

Die Standorte der Gesellschaft, geleitet von den Vorstandsdirektoren Dott.-Ing. Ezio Facchin und Univ.-Prof. DI DDr. Konrad Bergmeister, befinden sich in Innsbruck (derzeit 26 Mitarbeiter/innen) und Bozen (derzeit 24 Mitarbeiter/innen).

Während der Planungsphase und ab Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels befindet sich der Hauptsitz der BBT SE in Innsbruck, während der Bauphase in Bozen - mit einer Niederlassung am jeweils anderen Standort.

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

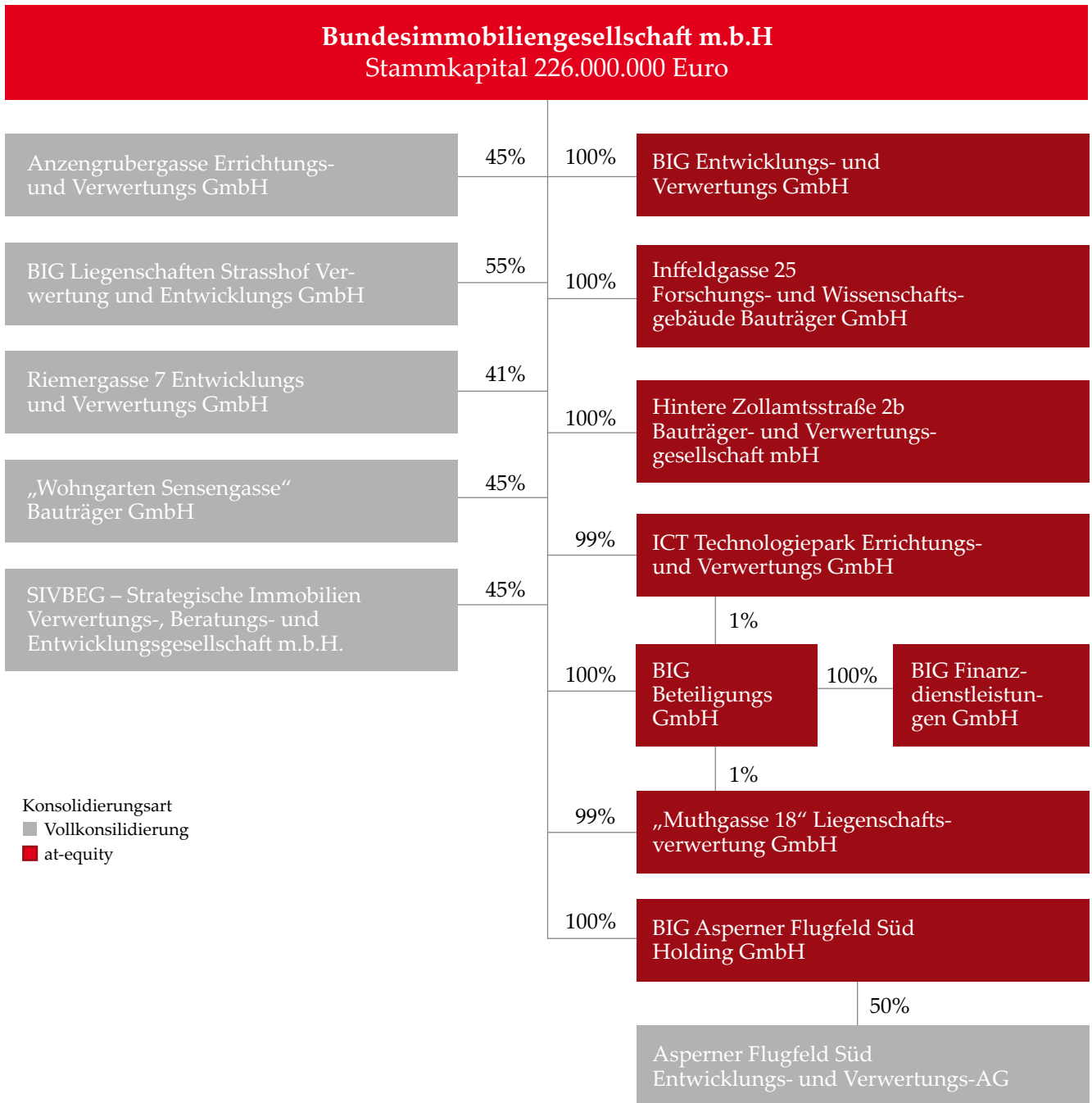
Aktueller Projektstand

Das Projekt befindet sich aktuell in der so genannten „Phase II“, die im wesentlichen die Projektplanung sowie die Erstellung eines Finanzierungskonzepts beinhaltet. Derzeit werden die Gesamtbaukosten auf sechs Milliarden € geschätzt (Preisbasis 2006, exkl. Finanzierungskosten). Am 12. Juli 2005 gab die österreichische Bundesregierung in Abstimmung mit dem Land Tirol, Italien und der Europäischen Kommission ihre Zustimmung zur Errichtung von Pilotstollen mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 430 Mio. € zur Vertiefung der Planungen der Phase II. Zur Finanzierung dieser Pilotstollen wird die Europäische Kommission aus dem TEN-Budget Zuschüsse in Höhe von 50 % leisten. Am Ende der Phase II werden die Regierungen auf Grundlage des Finanzierungskonzeptes über den Bau des BBT entscheiden.

2.1.3 Hochbau

2.1.3.1 Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.

Organisationsstruktur und Aufgaben



Die BIG wurde 1992 als Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. gegründet. Bis dahin erfolgte die Verwaltung

der Bundesimmobilien durch die Bundesbaudirektion Wien, in den übrigen Bundesländern durch die Bun-

desgebäudeverwaltungen.

Die Rahmenbedingungen für die Tätigkeit der Gesellschaft waren zuerst im BIG-Gesetz vom 17.7.1992 sowie im Fruchtgenussrahmenvertrag vom 28.4.1993 und im 1. Zusatzvertrag zum Fruchtgenussrahmenvertrag vom 30.1./18.5.1997 festgelegt und wurden im Bundesimmobiliengesetz vom 29.12.2000 neu definiert.

Zentrale Ziele waren:

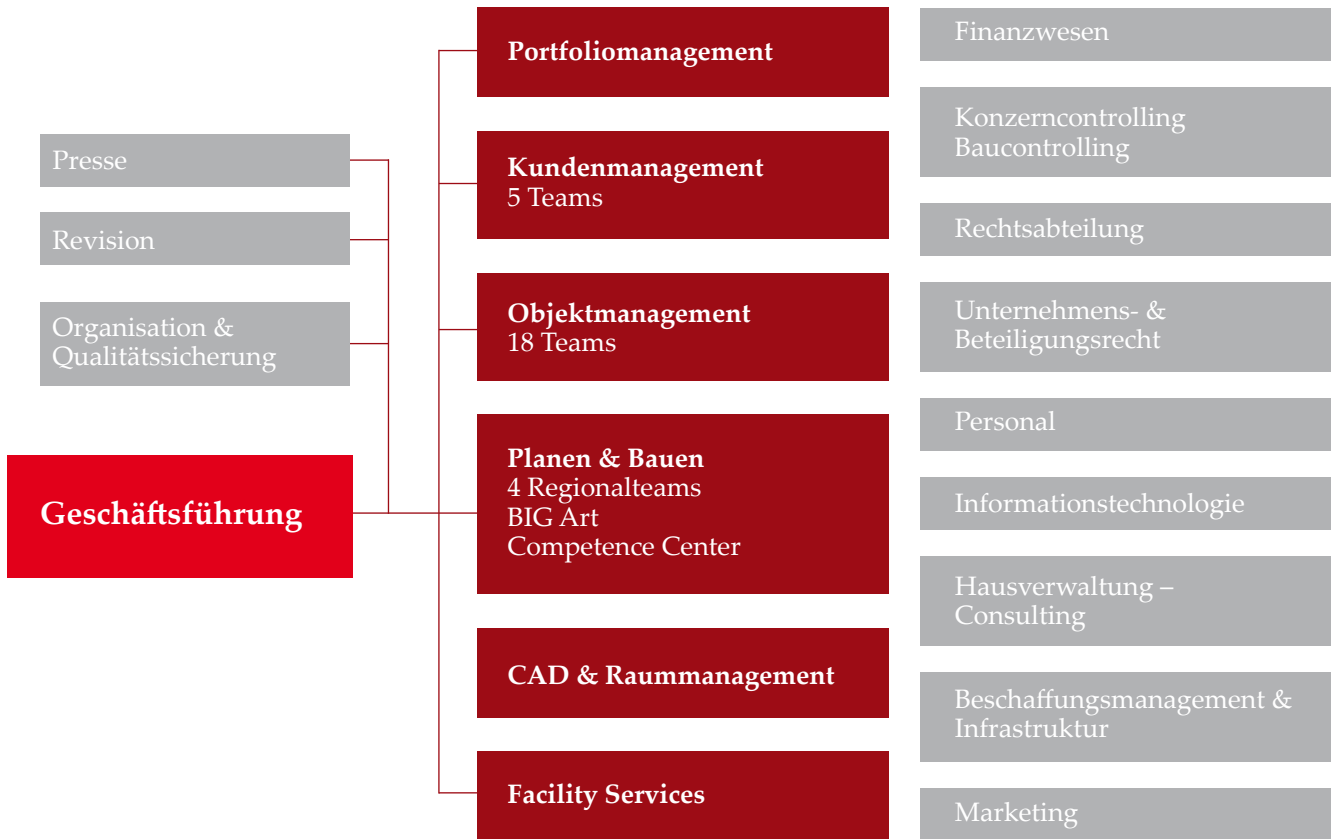
- Organisation von Immobilienvermögen und Immobilienbedarf des Bundes nach wirtschaftlichen und marktorientierten Grundsätzen
- Stärkung des Kostenbewusstseins der jeweiligen Nutzerressorts und effiziente Raumbewirtschaftung.

Die erste Phase der Ausgliederung umfasste lediglich einen Teil des Immobilienbestandes des Bundes, nämlich insbesondere Gebäude für Bundesschulen und Universitäten sowie Bundesmietwohnungen. Im Zuge des BIG-Gesetzes vom 29.12.2000 wurden der BIG vom Bund weitere 5.000 Baulichkeiten auf insgesamt 1.500 Liegenschaften mit 7,2 Mio. m² Gebäudefläche gegen Entrichtung eines Basisentgelts von 2,4 Mrd. € übertragen. Diese Liegenschaften gingen in 4 Tranchen bis zum 1.1.2003 in das Eigentum der BIG über. Gleichzeitig schloss die BIG mit dem Bund Mietverträge zu marktangemessenen Mieten über die von den öffentlichen Stellen genutzten Gebäude ab.

Der Unternehmensgegenstand der BIG wurde durch das mit 29.12.2000 in Kraft getretene Gesetz folgendermaßen erweitert:

- Erfüllung des Raumbedarfs des Bundes auf Grund marktorientierter Mieten
- Verwertung aller nicht mehr benötigter Objekte
- Errichtung von Neubauten und Instandhaltung des Gebäudebestandes
- Organisation von zentralen Gebäudebewirtschaftungsdienstleistungen für die Mieter
- Eigentümer der Tochtergesellschaft IMB (Immobilienmanagementgesellschaft des Bundes m.b.H.), in der die Bediensteten der Bundesgebäudeverwaltung übernommen wurden (im Geschäftsjahr 2006 erfolgte die Fusion von BIG und IMB).

Organigramm



Derzeit konzentriert sich die BIG auf folgende Haupttätigkeiten:

- Vermietung von Liegenschaften mit dem Schwerpunkt Bundesschulen, Universitäten und Amtsgebäude
- Neubauten und Generalsanierungen von Altobjekten zur Vermietung für Bundesschul-, Universitäts- und Amtszwecke
- Verwertung von Gebäuden und Grundstücken
- Verwaltung und Instandhaltung von Liegenschaften
- Immobiliendevelopment sowie Verwertung entwickelter Projekte mit Privatnutzungscharakter
- Facility Management im Einvernehmen mit den Mietern.

Erlösmodell - Mietaufkommen

Die Finanzierung der BIG erfolgt über die Mieteinnahmen der Nutzer (überwiegend Bundesdienststellen). Das Mietrecht kommt zur Anwendung. Für die Bundesdienststellen besteht kein Kontrahierungszwang mit der BIG, daher steht die BIG im Wettbewerb mit anderen Immobilienanbietern. Mit Jahresende 2006 betrug der mietenrelevante Gebäudeflächenbestand rd. 6,6 Mio. m². Die Liegenschaften sind überwiegend an den Bund vermietet.

Mietaufkommen

in Mio. €

	Mietaufkommen
Bundesschulen	241,1
Universitäten	183,3
Sonstige Bundesmieter	160,7
Sonstige Mieter und Nutzungsberechtigte	12,4

Quelle: BMF

Verwertung

Im Geschäftsjahr 2006 wurden insgesamt Amts- und Bürogebäude im Ausmaß von rd. 19.400 m², 192 Wohnungen, 43 Grundstücke im Ausmaß von rd. 407.200 m² und 13 sonstige Objekte veräußert. Aus den erzielten Veräußerungserlösen von 45,6 Mio. € wurden im Sinne der Nachbesserungsverpflichtung gegenüber der Republik Österreich an diese rd. 25,2 Mio. € bezahlt.

Instandhaltung

Ein wesentlicher Teil der Aufwendungen der Gesellschaft bezog sich auf die Instandhaltung der im BIG-Eigentum stehenden Gebäude sowie auf die Umsetzung von Mieterinvestitionen. Schwerpunkte waren dabei die Umsetzung baulicher Sicherheitsmaßnahmen, die Verbesserung der behindertengerechten Benutzung sowie Maßnahmen zur Werterhaltung der Immobilien. Für Instandhaltungsmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2006 insgesamt 132,1 Mio. € investiert. Davon entfielen auf:

Instandhaltungsaufkommen

in Mio. €

	Instandhaltungsaufkommen
Bundesschulobjekte	49,1
Universitätsgebäude	37,9
Amtsgebäude	33,1
sonstige Gebäude	11,2
Stollen	0,8

Quelle: BMF

Neubauten und Generalsanierungen

Bei Neubauten und Generalsanierungsvorhaben wurden für Bau- und Planungskosten im Geschäftsjahr 2006 insgesamt rd. 205,8 Mio. € investiert. Insgesamt wurden rund 53 Bauvorhaben mit Errichtungskosten von rund 211,3 Mio. € fertig gestellt. Bei 41 Bauvorhaben mit geschätzten Errichtungskosten von insgesamt rd. 227,5 Mio. € wurde mit der Bauausführung begonnen.

Sonderprojekte

Nach dem Abschluss des Eigentumstransfers von der Republik Österreich wurde der Ausbau der Projektentwicklung zwecks Verwertung jener Liegenschaften verstärkt, bei denen sich durch Flächenwidmungsänderungen, Maßnahmen zur Baureifmachung und Verwertung ein Mehrwert für die BIG erzielen läßt. In Einzelfällen – wo konkrete Endverwertungen gesichert sind – betreibt die BIG jeweils im Rahmen von Projektgesellschaften mit privaten Partnern die Verwertung dieser Liegenschaften.

Finanzierung

Die Refinanzierung der zur Bezahlung für die vom Bund erworbenen Liegenschaften aufgenommenen Finanzmittel erfolgt ebenso wie die von der BIG am Kapi-

talmarkt zur Finanzierung der in Bau befindlichen und fertig gestellten Bauvorhaben aufgenommenen Fremdmittel langfristig aus dem operativen Geschäftsergebnis.

Ertrags- und Finanzlage

Finanzkennzahlen

in Mio. €

	2005	2006
Umsatzerlöse	679,9	708,7
EBIT	227,6	220,4
Jahresgewinn	58,4	54,8

Quelle: BMF

Bei der Mietvertragsgestaltung für Neubau- und Generalsanierungsvorhaben wurde ebenso wie bei der Mietenkalkulation im Wesentlichen vom Prinzip der Kostenmieten ausgegangen. Diese sollen langfristig die zur Aufwandsdeckung eingesetzten Fremdmittel refinanzieren. Die Ratinggesellschaft Moody's Investors Service Ltd. hat das long term Aaa issuer rating im Januar 2007 bestätigt.

3. Tabellenteil

Tabelle Investitionen in die Infrastruktur ¹⁾
in Mio. €

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
a) Bundesbudget ²⁾											
Straßen und Brücken	342	327	395	430	92	4	3	4	4	2	2
Gebäude	589	538	462	220	261	253	233	274	231	213	205
Inventar	262	276	231	200	246	218	284	109	93	128	97
Maschinen und Fahrzeuge ³⁾	269	262	216	220	231	208	144	168	103	625	442
Übrige ⁴⁾	182	189	168	150	106	93	83	61	99	97	101
Summe Bundesbudget ⁵⁾	1.642	1.592	1.471	1.220	936	776	747	614	530	1.066	847
b) Ausgliederter Gesellschaften											
Hochbau	588	551	514	489	556	539	462	473	462	497	488
Schiene	918	1.046	1.099	1.050	1.217	1.186	1.200	1.250	1.373	1.522	1.615
Straßen	847	860	889	1.047	1.216	1.419	1.567	1.512	1.641	1.765	1.785
hievon: Zweckzuschuss ⁶⁾					436	542	556	562	563	563	574
Summe ausgliederter Gesellschaften	2.352	2.457	2.502	2.586	2.989	3.144	3.230	3.235	3.476	3.784	3.888
abzögl. Bundesmittel, die in b) enthalten sind ⁷⁾	-798	-732	-625	-418	-215	-152	-132	-133	-134	-121	-112
Gesamtsumme	3.197	3.317	3.348	3.388	3.711	3.768	3.845	3.716	3.871	4.728	4.623

¹⁾ Daten Bund: 2006 vorl. Erfolg; 2007 u. 2008 BVA; Daten Ausgliederter: 2006 vorläufige Werte, 2007 u. 2008 Planwerte

²⁾ einschließlich Instandhaltungsausgaben

³⁾ Im Jahr 2007 sind 4 Raten, im Jahr 2008 sind 2 Raten für den Eurofighterankauf enthalten

⁴⁾ Sonderanlagen, sonstige Grundstückseinrichtungen, Wasser- und Kanalisationsbauten, Grund und Boden, geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens (einschließlich geringwertige Ersatzteile) sowie der gemäß § 1 (2) des Finanzvergleichsgesetzes (FAG) bis zum Jahr 2002 den Ländern als Abgeltung für Projektierungs-, Bauaufsichts-, Bauoberleitungs-, Bauführungs- und Verwaltungsaufgaben zustehenden Überweisungsbeträge.

⁵⁾ Die Verminderung des Investitionsvolumens ist vor allem auf die Ausgliederungen der Bundesbetriebe, auf die Auswirkungen des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 und auf die Folgen des Bundesimmobiliengesetzes (BGBl. I Nr. 141/2000) sowie des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes (BGBl. I Nr. 50/2002) zurückzuführen.

⁶⁾ Im Jahr 2002 wurden die bis dahin vom Bund gebauten und betriebenen Bundesstraßen, die nicht bereits in den Fruchtgenuss der ASFINAG übergegangen waren, den Ländern übertragen. Seither gewährt der Bund den Ländern jährlich Zweckzuschüsse gem. § 4a Zweckzuschussgesetz 2001 zur Finanzierung von Straßen.

⁷⁾ Mittel des Bundes (Bundeshochbau, Bundesstraßenverwaltung), die auch in den Investitionen der ausgliederter Gesellschaften enthalten sind.

Quelle: BMF