

Infrastrukturbeilage

Inhalt

1. Einstieg	270
2. Analytischer Teil	272
2.1 Wesentliche Infrastruktur-investitionen in Bundeskompetenz	272
2.1.1 Straßenbau	272
2.1.2 Schienenbau	276
2.1.3 Hochbau	286
3. Tabellenteil	291

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 WIFO-Studie zu den „Auswirkungen von Straßenbauinvestitionen auf Wachstum und Beschäftigung“ (April 2006) 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. Erfolgen 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 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.

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

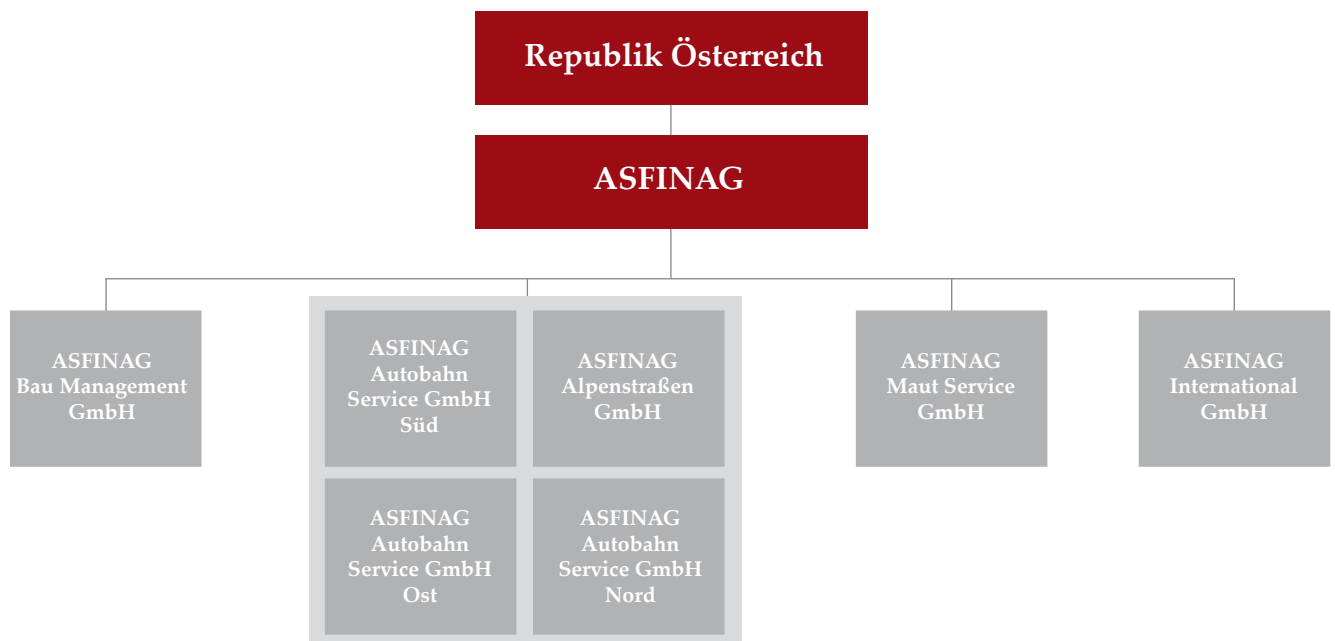
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz

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 „Verlängerung“ der Bundesstraßen in der Verantwortung der Bundesländer.

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 Tunnels 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

Zur weiteren Verbesserung von Qualität, Effizienz und Sicherheit hat die ASFINAG 2008 umfangreiche Strukturänderungen im Konzern beschlossen. Die ASFINAG Verkehrstelematik GmbH wurde gesellschaftsrechtlich aufgelöst und in die ASFINAG Mautservice Gesellschaft integriert. Die Planungs und Bauagenden wurden in der ASFINAG Baumanagementgesellschaft

gebündelt und neu strukturiert. Gleichzeitig fokussieren sich die vier ASFINAG Service Gesellschaften nun auf die Bereiche Betrieb, Bestandsmanagement, Corporate Services und Elektromaschinelle Erhaltung.

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 werden auch die Mittelfristplanungen mit diesen beiden Ministerien abgestimmt. Somit hat diese Haftung des Bundes 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. VIII Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für die Jahre 2009 und 2010 jeweils 2,3 Mrd. € an Kapital und 2,3 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Finanzausschüsse vom Bund an die ASFINAG erfolgen 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 €

	2005	2006	2007	2008
Lkw-Fahrleistungsmaut	775	825	994	1062
Pkw-Fahrleistungsmaut	113	115	119	118
Pkw-Zeitmaut	303	310	322	336
Ersatzmaut	16	17	18	19
Gesamt	1.207	1.267	1.453	1.535

Quelle: BMF

Aus Vermietung und Verpachtung (insbesondere Raststationen) wurden 2008 Erlöse in Höhe von ca. 36 Mio. € erwirtschaftet, um 7,2 % mehr als im Vorjahr.

Im Jahr 2008 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 359,1 Mio. €. Der hauptsächlich durch die Investitionen in die Netzerweiterung verursachte negative Cash-Flow wurde aus zusätzlichen Fremdmitteln finanziert.

Das im Jahr 2008 durchgeführte Update des ASFINAG-Ratings bestätigte die Einstufung der ASFINAG in die höchste Bonitätsstufe durch die beiden Agenturen Moody's und Standard & Poor's.

Finanzkennzahlen
in Mio. €

	2005	2006	2007	2008
EGT	378	306	460	515
Finanzverbindlichkeiten	9.295	9.709	9.920	10.124
Eigenkapital	640	930	1.281	1.581

Quelle: BMF

Kapitalausstattung

Per 31.12.2008 betrug das Eigenkapital 1.581 Mio. €. Das Neubauprogramm wird zu einer weiterhin steigenden Neuverschuldung führen. Der diesbezügliche

Regierungsbeschluss vom 26. März 2009 sieht für die Jahre 2009 bis 2014 ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 8,6 Mrd. € vor. Wie sich aus obiger Tabelle zeigt, führten jedoch in den vergangenen Jahren trotz zunehmender Neuverschuldung die positiven Geschäftsergebnisse zu einem Anstieg des Eigenkapitals. Durch die regelmäßige Valorisierung der Mauttarife mit dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) des Vorjahres ist eine Stabilisierung der Ertragslage 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. Lagten sie 1997 bei rund 0,29 Mrd. €, so flossen 2008 rund 1,25 Mrd. € in die Verbesserung und Ausweitung des Streckennetzes.

Investitionen
in Mio €

	2005	2006	2007	2008
Investitionen	971	1.109	1.024	1.250

Quelle: BMF

Die richtungsweisenden Projekte der aktuellen Bautätigkeit sind:

Neue Verbindungen zu den zentral- und osteuropäischen Nachbarn

Hauptprojekte	Richtung
A 5 Nordautobahn	Tschechien
S 3 Weinviertler Schnellstraße	Tschechien
S 8 Marchfeld Schnellstraße	Slowakei
A 3 Südost Autobahn	Ungarn
S 31 Burgenland Schnellstraße	Ungarn
S 7 Fürstenfeld Schnellstraße	Ungarn

Quelle: BMF

Tunnelausbau und –modernisierung

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 2008 begonnenen Projekten finden sich Maßnahmen am Bosrucktunnel, Katschbergtunnel, Tauern-tunnel, Roppenertunnel und Pfändertunnel.

die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs erhöht und die Bevölkerung vom Durchzugsverkehr entlastet.

Verkehrssicherheitsprogramm

Eine kontinuierliche und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit ist für die ASFINAG ein wesentliches Ziel. Eine wesentliche Herausforderung bei der Gestaltung einer modernen und sicheren Straßenverkehrsinfrastruktur ist die Berücksichtigung der menschlichen Faktoren und Leistungsgrenzen aller Straßenbenutzer. Die Anzahl der Verkehrsunfälle und damit einhergehenden Todesfälle konnten trotz steigender Verkehrsleistung weiter reduziert werden. So sank die Anzahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2008 auf Autobahnen und Schnellstraßen um 5% gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der Toten reduzierte sich leicht von 83 im Jahr 2007 auf 81 im Jahr 2008.

Die intelligente Straße

Der Ausbau der Verkehrsmanagementsysteme erfolgte 2008 unter neuen Richtlinien. Auf besonders unfall- und staugefährdeten Abschnitten entlang des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes plant die ASFINAG die Installation so genannter Streckenbeeinflussungsanlagen und Errichtungen zur Netzbeeinflussung. Eine hohe Priorität genießt dabei die Wegweisung, um den Autofahrer/innen im Falle von Verkehrsbehinderungen frühzeitig alternative Routen zu signalisieren.

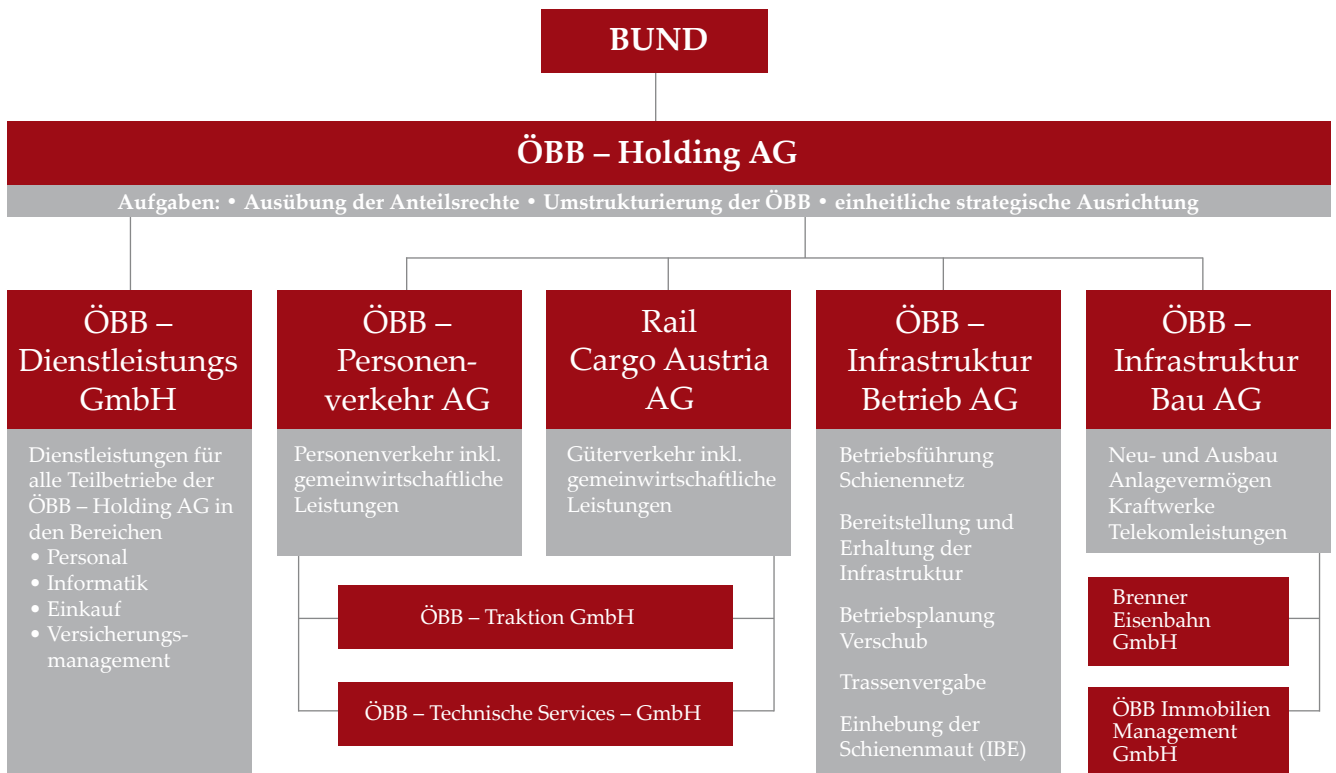
Lückenschluss

Auch der Lückenschluss des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes ist weiter ein Anliegen. So wurde im Jahr 2008 durch den Bau der S 35 Brucker Schnellstraße zwischen Stausee Zlatten und Mautstatt

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 operativ umgesetzt. Seither präsentiert sich der ÖBB-Konzern 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.

Das aktuelle Regierungsprogramm sieht im Hinblick auf die weitere Optimierung und Vereinfachung der Konzernstruktur folgende konkrete Maßnahmen vor:

- Die Beseitigung der Schnittstellenproblematik zwischen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG erfolgt durch eine Zusammenlegung der beiden Gesellschaften und Schaffung eines zentralen Anlagenmanagements bei gleichzeitiger Zusammenfassung der Baudienstleistungen in einer eigenen Organisationseinheit. Die Transparenz des Einsatzes von öffentlichen Mitteln muss gewährleistet werden. Die dafür erforderlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen sollen noch im Jahr 2009 geschaffen werden.
- Bis Ende 2009 wird im Rahmen der strategischen Ausrichtung der Teilkonzerne auch die Zuordnung der Bereiche Traktion, Verschub und Technische Services kostenoptimal und wettbewerbsneutral gelöst.
- Die 2009 vorgesehene Auflösung der ÖBB-Dienstleistungs GmbH soll durch eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Aufteilung auf die jeweiligen Bereiche umgesetzt werden.
- Die ÖBB-Holding AG konzentriert sich auf die strategische Führung und die dazu erforderlichen Kernkompetenzen.

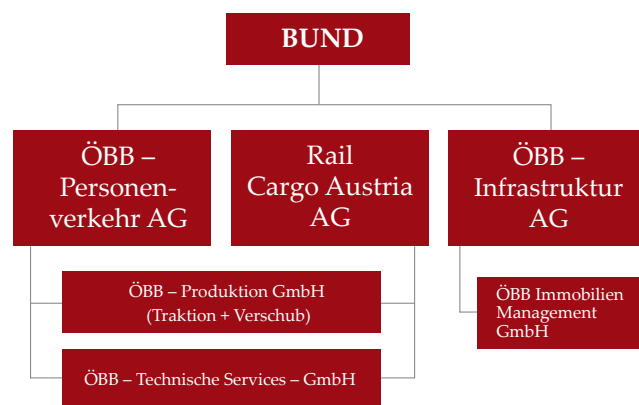
Die Umsetzung des Regierungsprogramms erfordert eine Änderung des Bundesbahngesetzes. Der entsprechende Gesetzesentwurf wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 6. Mai 2009 zur Begutachtung versendet und sieht hiezu im Einzelnen folgende Schwerpunkte vor:

- Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sowie die Brenner Eisenbahn GmbH sollen zu einer einheitlichen Infrastrukturgesellschaft zusammengelegt

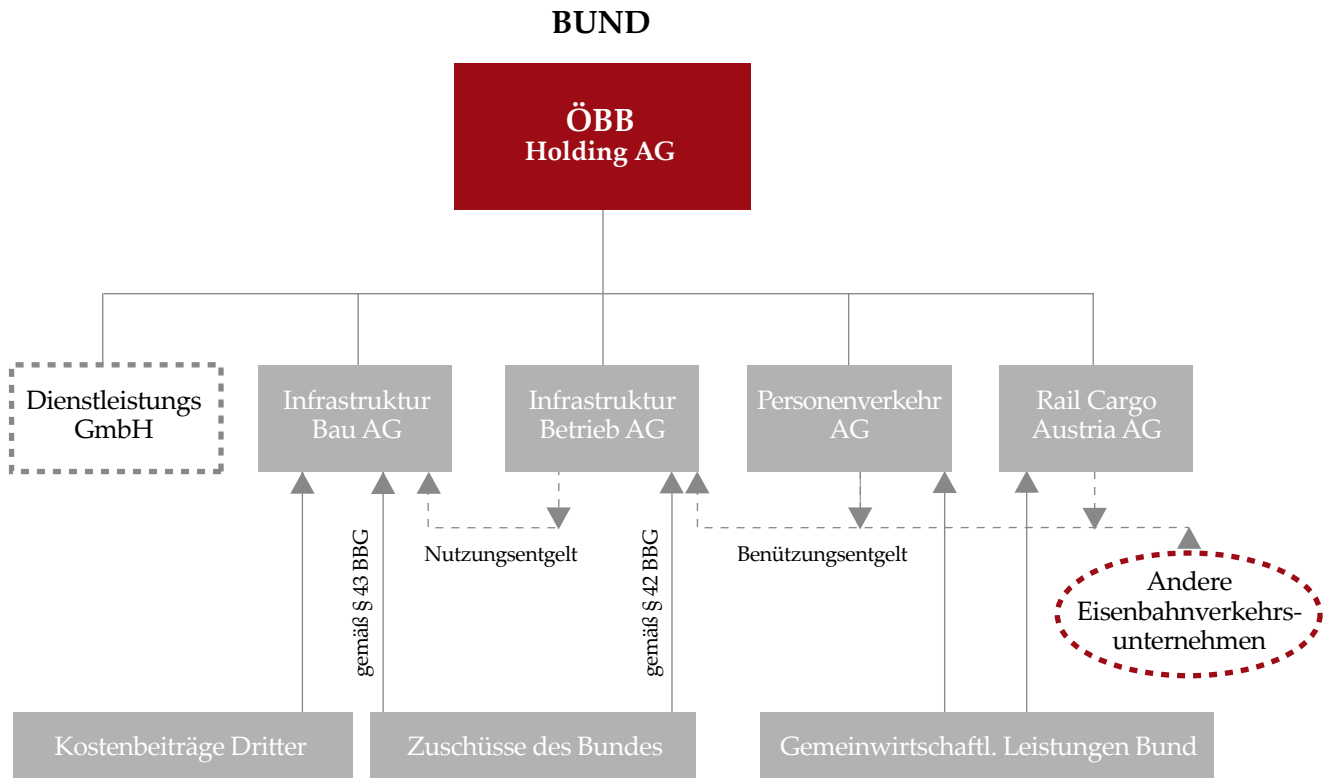
und damit ein zentrales Anlagenmanagement eingerichtet werden. Dadurch wird die Schnittstellenproblematik im Infrastrukturbereich gelöst und die Verantwortung für Planung, Errichtung, Instandhaltung, Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur gebündelt, Synergien gehoben und damit Kosten gesenkt sowie die Nachhaltigkeit von Investitionen über die gesamte Betriebsdauer gewährleistet (Life-Cycle-Cost-Orientierung).

- Die gesetzliche Regelung über die ÖBB-Dienstleistungs GmbH, der im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 operative unterstützende Service- und Dienstleistungsfunktionen - zum Teil mit zeitlicher Befristung - zugeordnet wurden, kann entfallen. Damit werden die operativen Gesellschaften in ihrer Eigenständigkeit insbesondere in Personalangelegenheiten weiter gestärkt. Unterstützende Service- und Dienstleistungen können auch ohne gesetzliche Vorgabe nach konzerninterner Zweckmäßigkeit durch ein marktorientiertes sogenanntes Shared Service Center erbracht werden.
- Die gesetzliche Grundlage sieht eine neue Zuordnung von Verschubaufgaben zu der als ÖBB-Produktion GmbH neu bezeichneten ÖBB-Traktion GmbH vor. Die gesetzlichen Regelungen für die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH sollen auch eine höhere Flexibilität in der organisatorischen Zuordnung innerhalb des Konzerns ermöglichen.

Auf Basis dieses Gesetzesentwurfs ergäbe sich folgende neue Organisationsstruktur:



Erlösmodell im Überblick



Erläuterung:

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

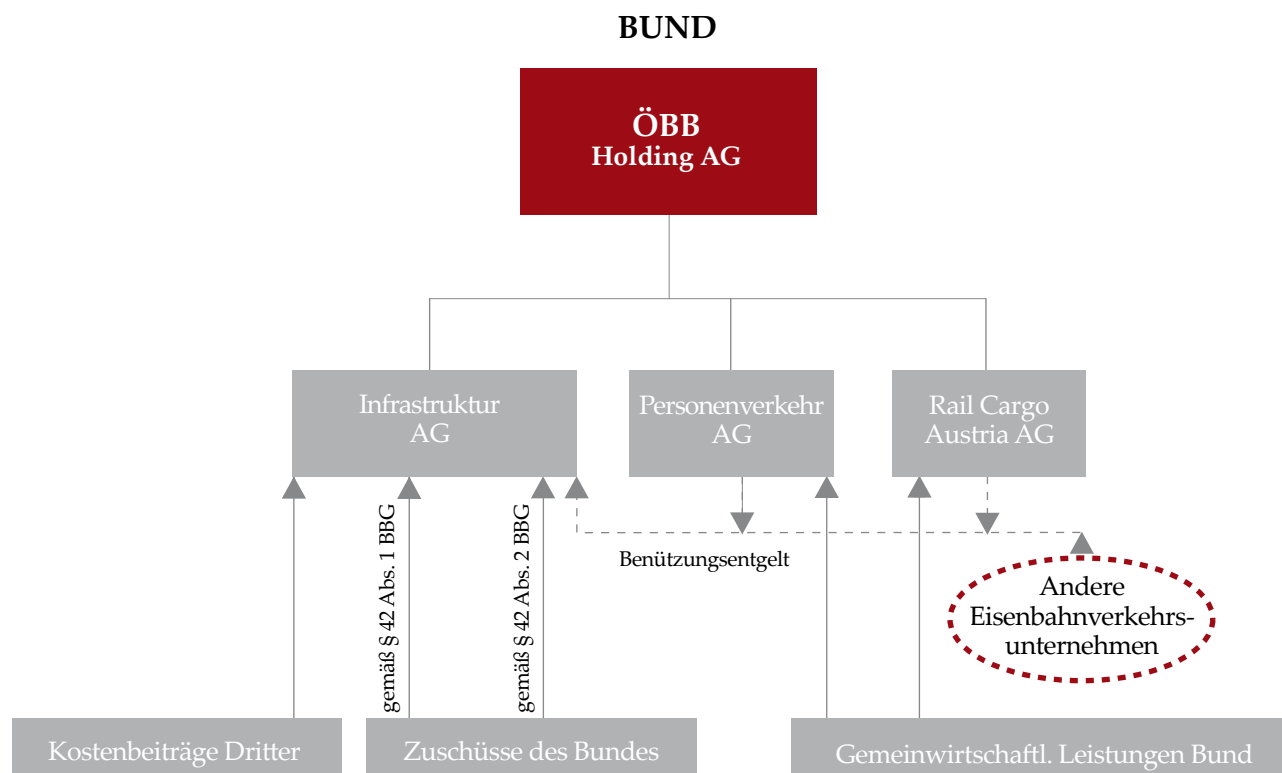
Die Haftung des Bundes hat lediglich die Funktion eines gesellschaftsrechtlichen „Fangnetzes“, wobei Voraussetzung für diese Haftungsübernahme jeweils die Genehmigung des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (Details siehe unten) und des Rahmenplans der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (Details siehe 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. VIII Bun-

desfinanzgesetz festgelegt und beträgt für die ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Jahr 2009 2,4 Mrd. € an Kapital und 2,4 Mrd. € an Zinsen und im Jahr 2010 2,2 Mrd. € an Kapital und 2,2 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.

Auf Basis des oben erwähnten Begutachtungsentwurfs ergäbe sich folgende neue Darstellung des Erlösmodells:



Wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtkonzerns im Geschäftsjahr 2008

Der ÖBB-Konzern konnte im Geschäftsjahr 2008 sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr seine Marktpositionen ausbauen. Der Teilkonzern Rail Cargo Austria steigerte das Gesamtaufkommen um 1,6 % auf 98,5 Mio. Tonnen, obwohl im letzten Quartal die weltweite Wirtschaftskrise einen deutlichen Nachfragerückgang auslöste. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte in Summe die Anzahl der Fahrgäste um 2 % auf 456 Mio. steigern. Insbesondere konnten auch die Herausforderungen der UEFA EURO 2008 erfolgreich gemeistert werden. In Summe wurden bei dieser Veranstaltung parallel zum Regelbetrieb 2,4 Mio. Fahrgäste befördert und trotz des enormen Fahrgastaufkommens wurde ein durchschnittlicher Pünktlichkeitsgrad von 91,5 % erzielt. Die Gesamterträge des ÖBB-Konzerns betragen im Geschäftsjahr 2008 5.831 Mio. € und

konnten damit gegenüber dem Vorjahreswert um 6 % gesteigert werden. Die Entwicklung des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) war hingegen von hohen Treibstoff- und Rohstoffkosten, einem Anstieg der Personalaufwendungen und dem Abwertungsbedarf (Impairment), den die ÖBB nach den IFRS-Regeln haben, geprägt. Dennoch konnte ein positives EBIT von 51,2 Mio. € verbucht werden. Das Finanzergebnis verschlechterte sich hingegen von -469,2 Mio. € auf -1.021,1 Mio. €. Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf höhere, investitionsbedingte Zinsaufwendungen sowie die Verluste aus den Collateralized Debt Obligations. Dadurch ging das Ergebnis vor Steuern (EBT) auf -969,9 Mio. € zurück. Im Jahr 2008 hat sich der Personalstand im Konzern um 628 auf 42.265 Mitarbeiter reduziert.

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

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, Entstörung und Instandhaltung von rund 11.000 km Gleisen, 115 Verschubstandorten, 680 Stellwerken, 16.000 Weichen, 53.200 Signalen und 5.553 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 2008 Gesamterträge von 1.594,0 Mio. €. Das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) stellt eine wesentliche Ertragsposition der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG dar und betrug 2008 439,0 Mio. €. Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz erfüllte der Bund im Jahr 2008 seine im Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einer Zuschusszahlung in Höhe von 1.006 Mio. € (Details siehe unten).

Ein Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung ist die erbrachte Zugkilometerleistung. 2008 wurden insgesamt 152,4 Mio. Zugkilometer auf dem österreichischen Schienennetz zurückgelegt. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2007 konnte somit eine Steigerung um rund 2 % erreicht werden.

Investitionsvolumen

Das Investitionsvolumen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Betrieb betrug im Jahr 2008 92,9 Mio. €. Investitionsschwerpunkte waren Modernisierung bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen sowie Rationalisierungsinvestitionen (Betriebsführungszentralen, Ferndiagnosesysteme).

Personalstand

Per 1.1.2007 erfolgte im Zuge einer Organisationsanpassung die Übertragung von 3.893 MitarbeiterInnen der Geschäftsbereiche Bahnbau und Netztechnik zur ÖBB-Infrastruktur Bau AG, wodurch sich der Personalstand entsprechend reduzierte. Der Personalstand des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Betrieb ging im Berichtsjahr um 6 % auf 11.517 MitarbeiterInnen per Jahresende 2008 zurück. Der Anteil der MitarbeiterInnen mit Definitivstellung beträgt rund 85 % nach 87 % im Vorjahr.

Vertraglich geregelte Bundeszuschüsse

Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz wird jährlich zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ein sechsjähriger Vertrag mit revolvierender Laufzeit abgeschlossen, in dem insbesondere die Höhe des jährlichen Zuschusses festgelegt wird. Dieser Vertrag 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 2007 und 2008 erfüllte der Bund jeweils auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz seine im Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einer Zuschusszahlung in Höhe von jeweils 1.006 Mio. €.

ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist Eigentümerin und Entwicklerin der österreichischen Schieneninfrastruktur mit einem Sachanlagevermögenswert per 31.12.2008 von rund 11,5 Mrd. €. Das Anlagevermögen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG umfasst u.a. 5.836 Gebäude, 11.000 Gleiskilometer, 15.829 Weichen, 6.630 Brücken,

277 Tunnels sowie Grundstücksflächen von mehr als 200 Mio. m². Das Unternehmen wickelt Planung, Bau, Finanzierung und Anlagenmanagement der gesamten österreichischen Schieneninfrastruktur ab.

Wirtschaftliche Entwicklung

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG investierte im Geschäftsjahr 2008 1.683 Mio. € (2007: 1.505 Mio. €) in den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Welche Investitionen getätigt werden, wird für jeweils sechs Jahre im sogenannten Rahmenplan festgelegt (siehe unten). Mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, die der größte Kunde ist, wurden 2008 Umsatzerlöse aus dem Nutzungsentgelt für die Infrastruktur von rund 473 Mio. € (2007: 463 Mio. €), aus Mieten und Pachten rund 36 Mio. € (2007: 39 Mio. €) sowie sonstige Umsatzerlöse von rund 48 Mio. € (2007: 51 Mio. €) erzielt. Weiters wurden aus dem Verkauf von Traktionsstrom im Jahr 2008 Erlöse von rund 199 Mio. € (2007: 195 Mio. €) mit der ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH erzielt.

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Mit rund 26.000 Liegenschaften und einer gesamten Grundfläche von mehr als 200 Mio. m² zählt der ÖBB-Infrastruktur Bau-Konzern zu den bedeutendsten Grundeigentümern Österreichs. Mit einem Team von 530 MitarbeiterInnen verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH als 100 %-Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau 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. Darüber hinaus werden für die ÖBB-Postbus GmbH 72 Standorte mit 157 Hochbauten und einer Gesamtgrundfläche von 600.000 m² verwaltet.

Personalstand

Per 1.1.2007 erfolgte im Zuge einer Organisationsanpassung die Übernahme von 3.893 MitarbeiterInnen der Geschäftsbereiche Bahnbau und Netztechnik der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, wodurch sich der Personalstand grundlegend veränderte. Der Mitarbeiter-

stand des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur Bau betrug zum Jahresende 2008 6.574 Mitarbeiter, um 2 % weniger als im Vorjahr.

Finanzierung und Verschuldung

Das Unternehmen hat sich im Jahr 2005 einem Rating-Prozess unterzogen und diesen 2008 aktualisiert mit dem Ergebnis eines AAA-Ratings (Rating-Agenturen: Moody's/Standard & Poor's). Über das im Jahr 2005 erstellte Euro Medium Term Note-Programm (EMTN-Programm) wurde der Großteil der Infrastrukturfinanzierung abgeschlossen. Im August 2008 wurde eine weitere Anleihe im Rahmen dieses EMTN-Programms in Höhe von 1 Mrd. € begeben. Daneben wurden – ebenfalls über dieses Programm – erstmals Anleihen am Schweizer Kapitalmarkt im Gegenwert von 366 Mio. € emittiert sowie eine Anleihe aus 2007 um rund 200 Mio. € aufgestockt. Weiters wurden Finanzierungen über die Europäische Investitionsbank in Luxemburg in Höhe von 400 Mio. € für den viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke und für die Errichtung des Hauptbahnhofs Wien aufgenommen. Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur Bau AG betragen zum 31.12.2008 rund 12,4 Mrd. € (31.12.2007: 10,0 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 Bau- fortschritten
- Kostenschätzung
- Kosten-Nutzen-Analyse
- Betriebsprogramm
- Darstellung der mit den Vorhaben erzielbaren Qua- lität der Schieneninfrastruktur.

Für die im Rahmenplan vorgesehenen Investitionsmaß- nahmen wurden im Geschäftsjahr 2007 1.505 Mio. € in- vestiert. Im Jahr 2008 betragen die entsprechenden In- vestitionen 1.683 Mio. €. Für das Jahr 2009 sind unter Berücksichtigung von zusätzlichen Maßnahmen aus dem Konjunkturpaket 2008 Investitionen in Höhe von 2.174 Mio. € geplant.

Wesentliche Bauprojekte sind derzeit:

Bahnhofsoffensive

Die zweite Phase der Bahnhofsoffensive umfaßt die Modernisierung der Bahnhöfe Wien Praterstern, Wien West, Wien Mitte, Wien Hütteldorf, der Hauptbahn- höfe St. Pölten und Salzburg sowie den Neubau des Hauptbahnhofs Wien. Der Bahnhof Wien Praterstern wurde nach dreijähriger Umbauzeit im April 2008 er- öffnet. Am Bahnhof Wien Heiligenstadt ist es gelungen, die historische Bausubstanz – der Bahnhof wurde von Otto Wagner geplant und steht unter Denkmalschutz – mit modernem Design zu verbinden, die Eröffnung fand im Juli 2008 statt. Bei laufendem Betrieb – täglich verkehren rund 650 Züge – erfolgt seit Juli 2007 die Mo- dernisierung des Bahnhofs Wien Mitte. Für das Groß- projekt Hauptbahnhof Wien wurden im Jahr 2008 die umfangreichen Planungsarbeiten fortgesetzt und die gesetzlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen abge- schlossen. Die Gesamtinvestitionen für das Bahn-Infrastrukturprojekt betragen rund 890 Mio. €. Mitte Sep- tember 2008 erfolgte der Spatenstich für den Umbau des Wiener Westbahnhofs. Die Arbeiten zum Umbau des Hauptbahnhofs St. Pölten laufen planmäßig und sollen bis 2011 abgeschlossen werden. Seit November 2008 bis 2014 wird der denkmalgeschützte Salzburger Hauptbahnhof umgebaut.

Lainzer Tunnel

Der 12,8 km lange Lainzer Tunnel ermöglicht ab 2013, dass Güter- und Personenzüge Wien schneller und um- weltschonender als bisher durchqueren bzw. an die in- nerstädtischen Güterterminals gelangen. Freie Kapazi- täten auf der West- und Südbahn können dann für die Verbesserung des Personennahverkehrs genutzt wer- den. Die Projektkosten betragen rund 1,3 Mrd. €.

Ausbau der Westbahn

Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten ist ein wesentli- cher Bestandteil des Ausbaus der Westbahn zur Vier- gleisigkeit. Mit der neuen, 42,3 km langen Strecke sol- len Engpässe in der Betriebsabwicklung der Bestand- strecke beseitigt, ausreichende Kapazitäten für den zukünftigen Güterverkehr und eine Verkürzung der Fahrzeiten im hochrangigen Personenfernverkehr ge- schaffen werden. Die Fertigstellung des rund 1,5 Mrd. € teuren Abschnittes ist für Ende 2012 geplant.

Semmering-Basistunnel neu

Nach Abschluss des Trassen- und Bahnhofsauswahl- verfahrens wurde im Mai 2008 unter Einbeziehung der Regionen aus insgesamt 13 Trassenvarianten die Trasse Pfaffensattel als beste Variante ausgewählt. Für diese Auswahltrasse wurde seither mit den vertiefenden Er- hebungen und Planungen für das Einreichprojekt zu den notwendigen Behördenverfahren begonnen. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die laufenden Erkun- dungsbohrungen und hydrogeologischen Messungen mit dem Ziel, genauere Informationen über die kom- plexe Geologie bzw. Hydrogeologie des Semmeringge- biets zu erlangen.

Koralmbahn

Die Koralmbahn Graz – Klagenfurt ist rund 130 km lang und wird im Zeitraum 2016 bis 2018 fertig gestellt (Gesamtkosten rund 5 Mrd. €). Kernstück der Koralmbahn ist der Koralmtunnel. Durch das Projekt werden die Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse Wien – Tar- vis deutlich angehoben und die Fahrzeiten spürbar ver- kürzt (z.B. Graz – Klagenfurt auf eine Stunde).

Unterinntal

Bis 2012 wird zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen eine rund 40 km lange zweigleisige Neubaustrecke mit Tunnelbereichen, Wannern, Unterflurtrassen und einer Galerie hergestellt. Mehrere Unterquerungen der Autobahn, der bestehenden Eisenbahnstrecke sowie des Inns sind erforderlich. Mit dieser neuen Strecke wird eine leistungsfähige Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel realisiert und gleichzeitig die Aufnahme eines getakteten Personenverkehrs auf der Bestandsstrecke in diesem Abschnitt ermöglicht.

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 (EG) Nr. 2236/95 beschlossen. Darin werden die Zuschussobergrenzen für Infrastrukturinvestitionen im Verkehrsbereich neu festgelegt. Die Neuregelung sieht insbesondere eine Anhebung dieser Zuschussobergrenzen auf maximal 20 % (bisher: 10 %) für vorrangige Vorhaben sowie auf maximal 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 Verkehr auf EU-Ebene rund 7,2 Mrd. €. In der Vorperiode 2000 bis 2006 standen dafür lediglich 4,4 Mrd. € zur Verfügung.

Österreich erhielt bisher (im Zeitraum 1995 bis 2006) durch die Europäische Kommission insgesamt

TEN-Zuschüsse (alle Verkehrsträger) in Höhe von rund 245 Mio. €. Knapp unter 90% dieser Zuschüsse betreffen Schienenvorhaben. Die wichtigsten Projekte sind dabei der viergleisige Ausbau der Westbahn im Abschnitt Wien - Linz sowie die Brennerachse mit den Planungen und dem Bau im Unterinntal sowie den Planungen/vorbereitenden Arbeiten für den Brenner Basistunnel.

Für den Zeitraum 2007 – 2013 ist es gelungen, Rückflüsse in Höhe von rund 670 Mio. € aus dem TEN-Budget für österreichische Verkehrsprojekte auf der Schiene und der Binnenwasserstraße zu erzielen. Diese umfassen die folgenden Projekte:

- Auf dem vorrangigen Vorhaben Nr. 1 „Eisenbahnachse Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napoli-Messina-Palermo“ betrifft dies den Ausbau des Abschnitts Kundl/Radfeld – Baumkirchen sowie Studien- und Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Brenner Basistunnel.
- Betreffend das prioritäre Vorhaben Nr. 17 „Eisenbahnachse Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava“ liegen Zusagen für den Ausbau der Strecke zwischen Freilassing-Salzburg sowie den Hauptbahnhof Wien, inkl. Klederinger Schleife und Götzendorfer Spange, vor.
- Für das Vorhaben Nr. 18 „Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau“ umfasst dies das flussbauliche Gesamtprojekt Engpassbeseitigung auf der Donau östlich von Wien.
- Im Rahmen des ERTMS-Förderaufrufs wurde die Ausrüstung des Korridors B (Stockholm – Neapel) mit ERTMS als förderwürdig ausgewählt.

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 auf diesem Kernstück der TEN-Achse 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 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 Nachfolgesellschaft 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 befinden sich 25 % der Aktien im Eigentum des Landes Tirol, je 12,5% halten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Bund. Den 50 %-Anteil der italienische Seite hält die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG (TFB Beteiligungsgesellschaft - „Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione“), deren Anteile wiederum zu 41,398 % von Rete Ferroviaria Italiana (RFI - Italienische Staatsbahnen), zu jeweils 3,029 % von den Autonomen Pro-

vinzen Bozen und Trient sowie zu 2,544 % von der Provinz Verona gehalten werden.

Der Rechtssitz der Gesellschaft, geleitet von den Vorstandsdirektoren Dott.-Ing. Ezio Facchin und Univ.-Prof. DI DDr. Konrad Bergmeister, befindet sich in Innsbruck. Eine Zweitniederlassung befindet sich in Bozen.

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

Am 18. Mai 2009 unterzeichneten die Verkehrsminister von Österreich, Italien und Deutschland, die Regierungschefs der Regionen Tirol, Südtirol, Trento, Verona und Bayern sowie die Vorstandsvorsitzenden der beteiligten Bahnen Österreichs, Italiens und Deutschlands eine gemeinsame Absichtserklärung zum BBT. Die Tatsache, dass nun auch Deutschland diese Erklärung mitunterzeichnet und dass die Europäische Kommission das Vorhaben mit einer eigenen Erklärung unterstützt, verleiht 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, weiters die Querfinanzierung am gesamten Brennerkorridor in Österreich und in Italien auf der Strecke zwischen Brenner und Verona (Deutschland sagt zu, die Einführung der Querfinanzierung zu prüfen). 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. Die Baugenehmigung für den BBT

SE liegt nach dem positiven Abschluss des UVP-Verfahrens und der Verfahren auf Ebene des Bundes sowie des Landes Tirol vor. Nach derzeitigem Planungsstand können die Bauarbeiten für den Pilotstollen, die in der zweiten Maihälfte ausgeschrieben werden, noch vor Jahresende 2009 begonnen werden. 2010 kann der Bau des Hauptstollens beginnen, die Fertigstellung des BBT ist für das Jahr 2022 geplant. Derzeit werden die Gesamtbaukosten auf acht Milliarden € geschätzt (Preisbasis 2009, exkl. Finanzierungskosten).

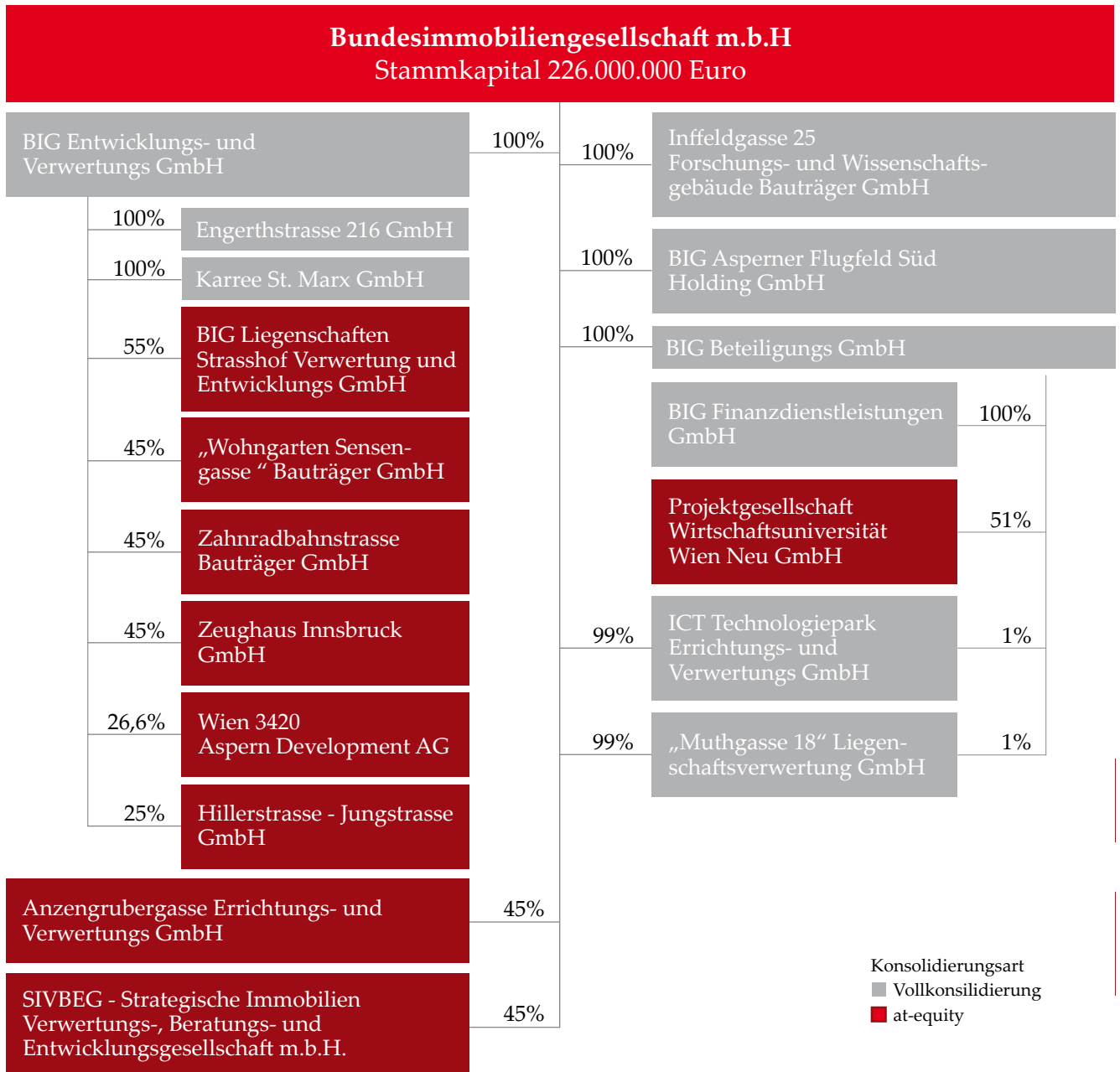
Zur Finanzierung hat die EU-Kommission vertraglich zugesichert, bis 2013 786 Mio. € zuzuschießen. Alle durch den BBT Begünstigten müssen und werden sich dafür einsetzen, dass es auch nach 2013 die notwendigen EU-Zuschüsse geben wird. Der österreichische Anteil wird durch die erhöhte Lkw-Maut auf der gesamten Brennerstrecke und durch den ÖBB-Rahmenplan finanziert. In Italien soll noch im Sommer die Finanzierung im Parlament beschlossen werden.

In Österreich sind mit dem Beschluss des Bundesfinanzgesetzes alle Voraussetzungen gemäß dem Regierungsprogramm für die Realisierung des BBT erfüllt. Sobald die Finanzierungsentscheidung im italienischen Parlament gefallen ist, kann die endgültige Realisierungsentscheidung, die gemäß Staatsvertrag durch Beschlüsse der österreichischen Bundesregierung und der italienischen Regierung erfolgen muss, getroffen werden.

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 Bundesgebäudeverwaltungen.

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:

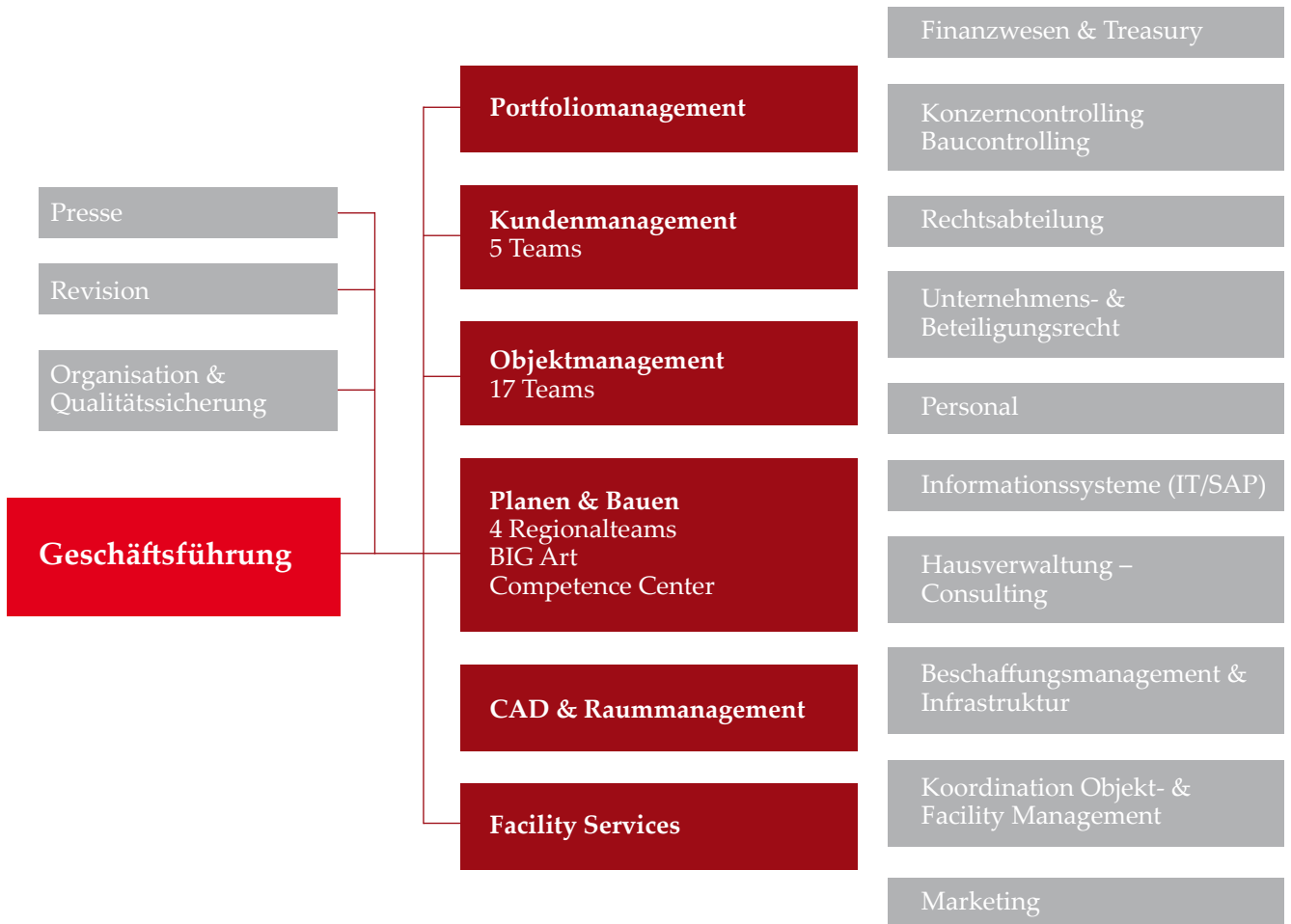
- Organisation von Immobilienvermögen und Immobilienbedarf des Bundes nach wirtschaftlichen und marktorientierten Grundsätzen
- Stärkung des Kostenbewusstseins der jeweiligen Nutzerressorts und effiziente Raumbewirtschaftung.

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 der BIG



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
- Immobilienentwicklung 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 2008 betrug der mietenrelevante Gebäudeflächenbestand rd. 7,0 Mio. m². Die Liegenschaften sind überwiegend an den Bund vermietet.

Mietaufkommen

in Mio €

	Mietaufkommen
Bundesschulen	253,7
Universitäten	193,1
Sonstige Bundes- mieter	169,8
Sonstige Mieter und Nutzungsberechtigte	6,8

Quelle: BMF

Verwertung

Im Geschäftsjahr 2008 wurden insgesamt Amts- und Bürogebäude im Ausmaß von rd. 12.000 m², 78 Wohnungen, Grundstücke im Ausmaß von rd. 124.400 m² und 12 sonstige Objekte veräußert. Aus den erzielten Veräußerungserlösen von 12,3 Mio. € wurden im Sinne der Nachbesserungsverpflichtung gegenüber der Republik Österreich an diese rd. 6,2 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 2008 unter Hinzurechnung der aus den Vorjahren verbrauchten Rückstellungen insgesamt 182,3 Mio. € investiert. Davon entfielen auf:

Instandhaltungsaufkommen

in Mio. €

	Instandhaltungsaufkommen
Bundesschulobjekte	72,5
Universitätsgebäude	38,6
Amtsgebäude	52,0
sonstige Gebäude	14,0
Stollen	5,2

Quelle: BMF

Neubauten und Generalsanierungen

Bei Neubauten und Generalsanierungsvorhaben wurden für Bau- und Planungskosten im Geschäftsjahr 2008 insgesamt rd. 223,0 Mio. € investiert. Insgesamt wurden rund 43 Bauvorhaben mit Errichtungskosten von rund 165,6 Mio. € fertig gestellt. Bei 37 Bauvorhaben mit geschätzten Errichtungskosten von insgesamt rd. 245,3 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 Kapitalmarkt zur Finanzierung der in Bau befindlichen und fertig gestellten Bauvorhaben aufgenommenen Fremdmittel langfristig aus dem operativen Geschäftsergebnis.

Ertrags- und Finanzlage

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 März 2009 bestätigt.

Finanzkennzahlen

in Mio. €

	2007	2008
Umsatzerlöse	724,9	750,5
EBIT	233,6	226,8
Jahresgewinn	48,8	53,1

Quelle: BMF

3. Tabellenteil

Tabelle Investitionen in die Infrastruktur ¹⁾
in Mio. €

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
a) Bundesbudget ²⁾											
Straßen und Brücken	395	430	92	4	3	4	4	2	33	2	2
Gebäude	462	220	261	253	233	274	231	274	394	222	228
Inventar	231	200	246	218	284	109	93	205	188	193	210
Maschinen und Fahrzeuge ³⁾	216	220	231	208	144	168	103	581	561	438	412
Übrige ⁴⁾	168	150	106	93	83	61	99	87	91	99	104
Summe Bundesbudget 5)	1.471	1.220	936	776	747	614	530	1.148	1.267	954	956
b) Ausgliederte Gesellschaften											
Hochbau	514	489	556	539	462	473	462	497	488	637	642
Schiene	1.099	1.050	1.217	1.186	1.200	1.250	1.373	1.505	1.683	2.174	2.245
Straßen	889	1.047	1.216	1.419	1.567	1.512	1.641	1.587	1.207	1.250	1.149
hievon: Zweckzuschuss ⁶⁾			436	542	556	562	563	576	29	1	0
Summe ausgegliederte Gesellschaften	2.502	2.586	2.989	3.144	3.230	3.235	3.476	3.589	3.378	4.061	4.036
abzügl. Bundesmittel, die in b) enthalten sind ⁷⁾	-625	-418	-215	-152	-132	-133	-134	-121	-208	-127	-122
Gesamtsumme	3.348	3.388	3.711	3.768	3.845	3.716	3.871	4.616	4.437	4.888	4.870

Quelle: BMF

¹⁾ Daten Bund: 2008 vorl. Erfolg, 2009 u. 2010 BVA-E; Daten Ausgliederte: 2008 vorläufige Werte, 2009 u. 2010 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 Finanzausgleichsgesetzes (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, erhaltenen 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 ausgegliederten Gesellschaften enthalten sind.

