

## *Infrastrukturbelage*



## Inhalt

<b>1. Einstieg</b>	<b>4</b>
<b>2. Analytischer Teil</b>	<b>5</b>
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz	5
2.1.1 Straßenbau	5
2.1.2 Schienenbau	9
2.1.3 Hochbau	17
<b>3. Tabellenteil</b>	<b>22</b>

# 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 ASFINAG 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.<sup>1</sup>

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

Durch die privatrechtliche Organisationsform sind insbesondere Effizienzgewinne durch marktwirtschaftliche Anreize zu erwarten. Im Falle der Umstellung auf Nutzerfinanzierung (z.B. im Zusammenhang mit der Bundesimmobiliengesellschaft) kann eine Ressource (im konkreten Fall z.B. Büroräum) 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 Kontrahierungzwang 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.

---

<sup>1</sup> zu den Investitionshöhen siehe Tabelle im Anhang – die anderen im Bundesbudget anfallenden Infrastrukturinvestitionen verteilen sich auf alle Ressorts, sind volkswirtschaftlich vergleichsweise weniger relevant und bleiben daher in dieser Unterlage unberücksichtigt

## 2. Analytischer Teil

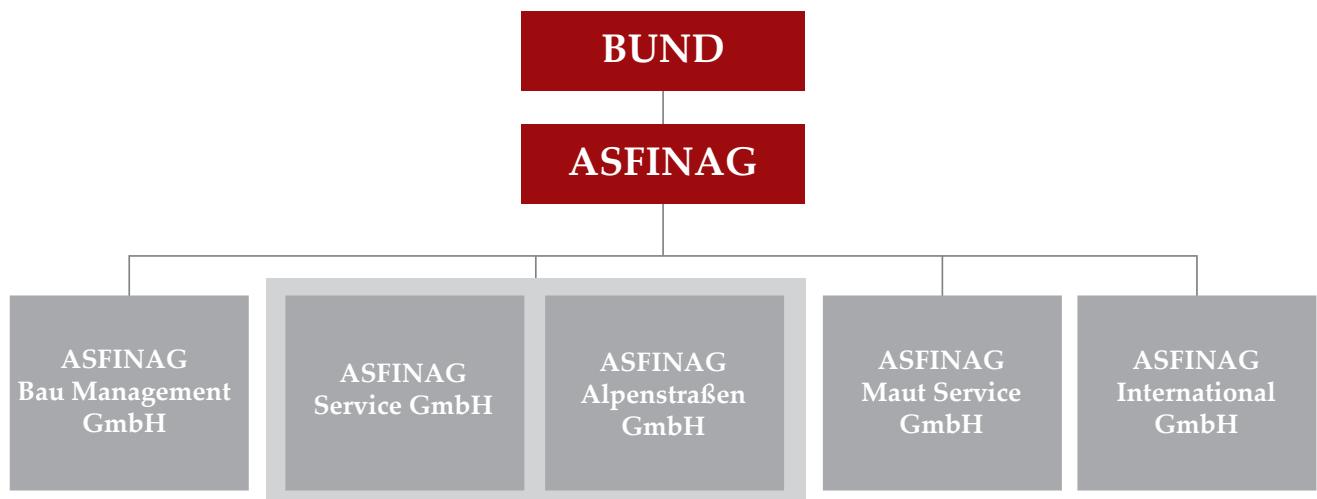
### 2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz

#### 2.1.1 Straßenbau

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

##### 2.1.1.1 ASFINAG

*Organisationsstruktur und Aufgaben*



Die ASFINAG plant, finanziert, baut, erhält, betreibt und bemautet das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz mit einer Streckenlänge von fast 2.175 km. Hiervon entfallen etwa 340 km auf Tunnels (Röhrenlänge) und fast 300 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 der Finanzierung, der Planung, des Ausbaues, des Betriebes und der Bemautung 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 Fruchtgenussrecht (§§ 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 Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung gemäß § 4 Infrastrukturfinanzierungsgesetz auf die ASFINAG über. Gleichzeitig trat die ASFINAG in alle, die Liegenschaften betreffenden Rechtsverhältnisse des Bundes mit Dritten bezüglich jener Liegenschaften ein, welche mit dem Fruchtgenuss der ASFINAG belastet sind. Als Gegenleistung für die Übertragung des Fruchtgenussrechtes wurde der ASFINAG neben den übernommenen Finanzverbindlichkeiten auch die Verpflichtung des Bundes übertragen, dieses hochrangige Bundesstraßennetz zu finanzieren, zu planen, zu bauen und zu erhalten.

#### Bündelung der Kernkompetenzen

Zur weiteren Verbesserung von Qualität, Effizienz und Sicherheit hat die ASFINAG in den letzten Jahren 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 Baumanage-

mentgesellschaft gebündelt und neu strukturiert. Die bisher in vier ASFINAG Service Gesellschaften organisierten Bereiche Betrieb, Bestandsmanagement, Corporate Services und Elektromaschinelle Erhaltung wurden in der ASFINAG Service GmbH und der ASFINAG Alpenstraßen GmbH zusammengefasst.

#### Erlösmodell im Überblick

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

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich im Art. VIII Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für das Jahr 2011 2,3 Mrd. € an Kapital und 2,3 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Die ASFINAG erhält keine finanziellen Zuschüsse vom Bund.

#### Finanzierung

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

## Mauterlöse in Mio. €

	2006	2007	2008	2009
Lkw-Fahrleistungsmaut	825	984	1062	926
Pkw-Fahrleistungsmaut	115	119	118	122
Pkw-Zeitmaut	310	322	336	338
Ersatzmaut	17	18	19	19
Gesamt	1.267	1.443	1.535	1.405

Quelle: BMF

Die Einnahmen der ASFINAG gingen von 2008 auf 2009, bedingt durch die allgemeine Wirtschaftskrise, um ca. 8,5 % oder 130 Mio. € zurück. Aus Vermietung und Verpachtung (insbesondere Raststationen) wurden 2009 Erlöse in Höhe von ca. 34 Mio. € erwirtschaftet, um 2,9 % weniger als im Vorjahr.

Im Jahr 2009 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 419,8 Mio. €. Der hauptsächlich durch die Investitionen in die Netzerweiterung verursachte negative Cash-Flow wurde aus zusätzlichen Fremdmitteln finanziert.

Mit 2009 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 10,37 Mrd. € aufgenommen. Durch umsichtiges und verantwortungsvolles Finanzmanagement erreicht die ASFINAG auf den Kapitalmärkten durchschnittlich eine Verzinsung von 3,8 %.

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.

## Finanzkenndaten in Mio. €

	2006	2007	2008	2009
EBT	344	863	442	385
Finanz- verbindlichkeiten	9.709	9.920	10.124	10.367
Kurz- u. langfr. Schulden	10.878	10.651	10.889	11.288
Eigenkapital	930	1281	1581	1872

Quelle: BMF

### Kapitalausstattung

Per 31.12.2009 betrug das Eigenkapital 1.872 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 14,2 % entspricht. Das Neubauprogramm führt weiterhin zu einer Neuverschuldung, allerdings in wesentlich geringerem Ausmaß als bisher. 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 Werthaltigkeit der Einnahmen der ASFINAG gewährleistet.

### Investitionsvolumen

Seit 1997 hat die ASFINAG die Investitionen in den Ausbau und die Sanierung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen mehr als vervierfacht. Lagen sie 1997 bei rund 0,29 Mrd. €, so flossen 2008 rund 1,18 Mrd. € in die Verbesserung und Ausweitung des Streckennetzes. Auf Basis der durchgeführten Evaluierung der Investitionsprojekte und vor dem Hintergrund der erforderlichen Budgetkonsolidierung wurde das Investitionsvolumen auf ein wirtschaftlich und finanziell vertretbares Maß redimensioniert. Die Rahmenplanung für die Jahre 2011 bis 2016 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 6,5 Mrd. € vor. Das bedeutet eine Einsparung im Vergleich zu den bisherigen Vorhaben in Höhe von 2,8 Mrd. €. Durch

diese langfristige Reduktion des Bauvolumens wird der schwierigen wirtschaftlichen Situation des Unternehmens und der finanziellen Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur Rechnung getragen. So wurden die Investitionen in den Jahren 2009 und 2010 als Reaktion auf die einbrechenden Einnahmen auf jeweils 1,0 Mrd. € bzw. 0,8 Mrd. € zurückgefahren. Für 2011 sind Investitionen in Höhe von 0,9 Mrd. € geplant. Diese finanz- und verkehrspolitisch verantwortungsvolle Redimensionierung des Investitionsvolumens garantiert die finanzielle Nachhaltigkeit des Unternehmens und der Straßeninfrastruktur.

### **Investitionen in Mio. €**

	2006	2007	2008	2009
Investitionen	1109	1024	1178	1001

Quelle: BMF

Die richtungsweisenden Projekte der aktuellen Bautätigkeit sind:

Projekt	Inhalt
A 9 Phyrn Autobahn	Bosrucktunnel 2. Röhre, Tunnelarbeiten
A 10 Tauernautobahn	Generalerneuerung Wolfsbergtunnel
A 12 Inntal Autobahn	Sicherheits- und Umwelt- maßnahme Innsbruck Amras
S 10 Mühlviertler Schnellstraße	Bauabschnitt 1+2

Quelle: BMF

### *Tunnelausbau und –modernisierung*

Wie der obigen Tabelle zu entnehmen ist, gehören die Tunnelanlagen seit jeher zu den neuralgischen Punkten des hochrangigen Straßennetzes. Seit 1999 setzt die ASFINAG ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Tunnelsicherheit um. Die Schwerpunkte: zweiröhriger Tunnelausbau und die Aufrüstung sämtlicher Tunnelanlagen mit modernster Sicherheitsausstattung.

### *Verkehrssicherheitsprogramm*

Die kontinuierliche und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Ziel der ASFINAG. Eine zentrale Herausforderung bei der Gestaltung einer modernen und sicheren Straßenverkehrsinfrastruktur ist die Berücksichtigung der menschlichen Faktoren und Leistungsgrenzen aller Straßenbenutzer. Die Anzahl der Verkehrsunfälle und damit einhergehenden Todesfälle konnte trotz steigender Verkehrsleistung weiter reduziert werden. So sank die Anzahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2009 auf Autobahnen und Schnellstraßen um 3,5 % gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der Toten reduzierte sich deutlich von 75 im Jahr 2008 auf 65 im Jahr 2009.

### *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 Netzeinflussung. Eine hohe Priorität genießt dabei die Wegweisung, um den Autofahrer/innen im Falle von Verkehrsbehinderungen frühzeitig alternative Routen zu signalisieren.

## 2.1.2 Schienenbau

### 2.1.2.1 ÖBB

#### *Organisationsstruktur und Aufgaben*

Auf Grundlage des Ende 2003 beschlossenen Bundesbahnenstrukturgesetzes 2003 wurde die damit bewirkte Strukturreform der ÖBB im Jahr 2005 operativ umgesetzt. Zuletzt wurde in Umsetzung des aktuellen Regierungsprogramms insbesondere die bisherige Schnittstellenproblematik im Bereich der Infrastruktur durch eine Zusammenlegung der beiden Infrastrukturgesellschaften und die Schaffung eines zentralen Anlagemanagements bereinigt. Ferner wurde die Brenner Eisenbahn GmbH mit der ÖBB-Infrastruktur AG verschmolzen. Dies erfolgte auf Grundlage der am 19.8.2009 in Kraft getretenen Novelle des Bundesbahngesetzes.

Seither präsentiert sich der ÖBB-Konzern mit der ÖBB-Holding AG als strategischer Leitgesellschaft, den drei operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG), der ÖBB-Shared Service Center GmbH sowie weiteren operativen GmbHs.

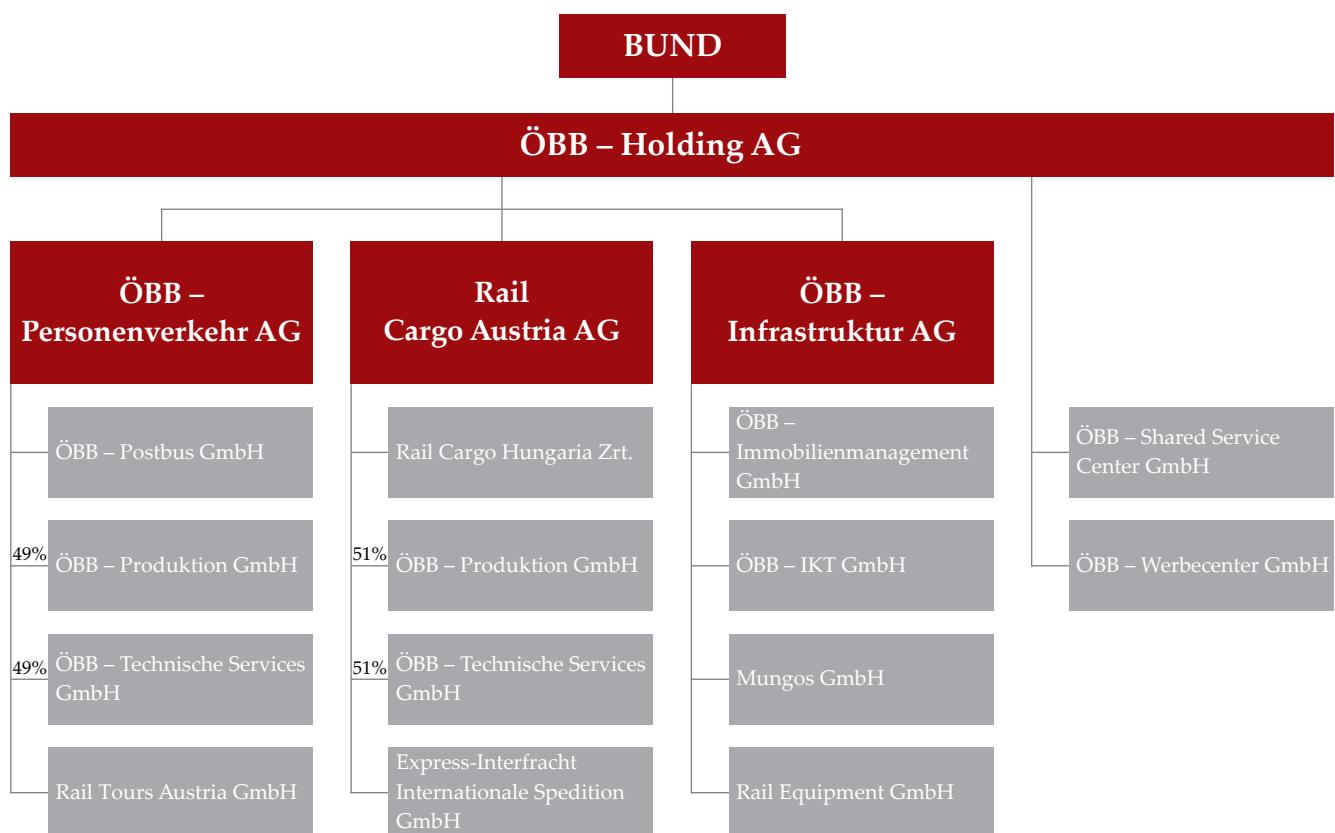
sonenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG), der ÖBB-Shared Service Center GmbH sowie weiteren operativen GmbHs.

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

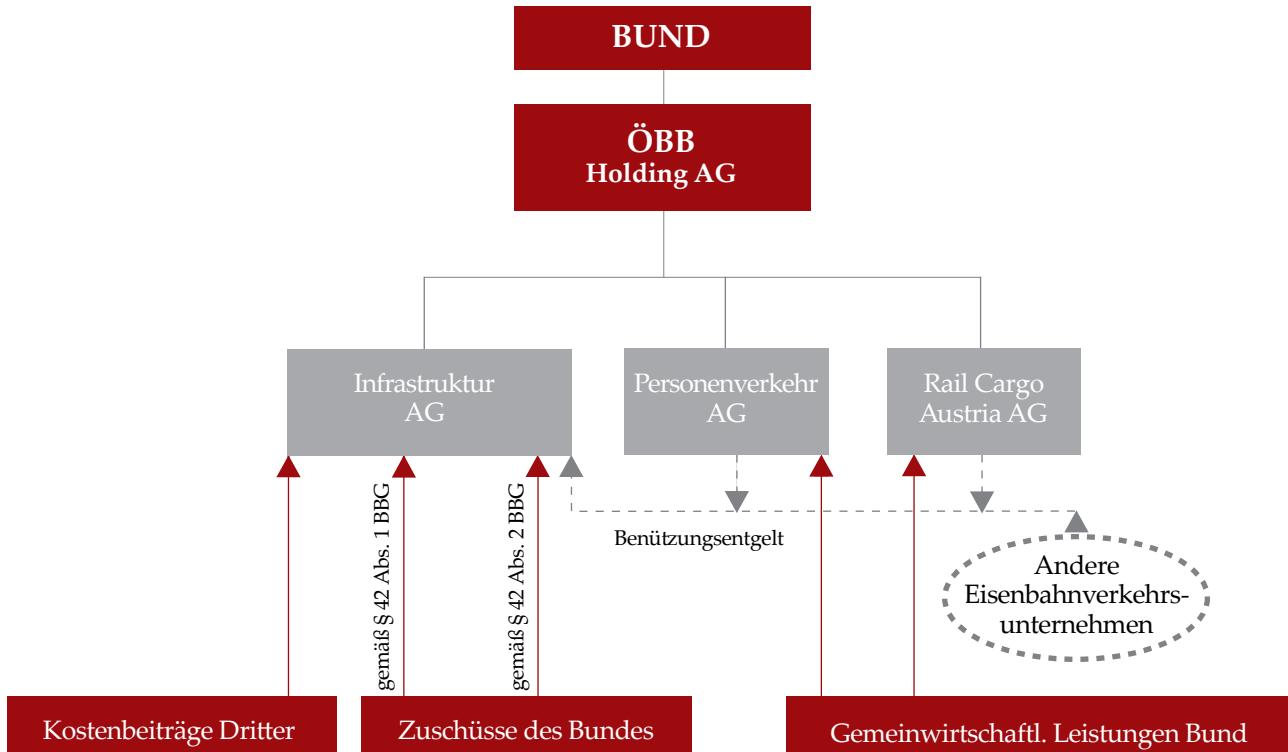
Die ÖBB-Infrastruktur AG verantwortet die Errichtung, die Instandhaltung und den Betrieb des österreichweiten Bahnnetzes.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schienennetzinfrastrukturausbau wird über 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 AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

Somit ergibt sich folgende, aktuelle Organisationsstruktur:



## Erlösmodell im Überblick



## Erläuterung:

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

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

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich in Art. VIII Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für die ÖBB-

Infrastruktur AG im Jahr 2011 3,4 Mrd. € an Kapital und 3,4 Mrd. € an Zinsen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria sowie auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichten an die ÖBB-Infrastruktur AG ein Benützungsentgelt für die Nutzung der Infrastruktur durch ihre Züge. Kostenbeiträge Dritter an die ÖBB-Infrastruktur AG werden z.B. durch Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) entrichtet, wenn diese ein besonderes Interesse an der Errichtung von Schieneninfrastruktur haben. Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdienele Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG sowie an die Rail Cargo Austria AG.

#### Wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtkonzerns im Geschäftsjahr 2009

Der ÖBB-Konzern konnte sich im Geschäftsjahr 2009 den Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise nicht entziehen. Besonders stark betroffen war der Teilkonzern Rail Cargo Austria. In Summe konnte im Jahr 2009 ein Gesamtaufkommen von rd. 120 Mio. Tonnen ver-

zeichnet werden, das sind um 18 % weniger als im Vorjahr. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr zählte in Summe 453 Mio. Fahrgäste, um 1 % weniger im Vorjahr.

In Summe führten diese Entwicklungen aufgrund von Einmaleffekten zu einem Jahresergebnis des ÖBB-Konzerns in Höhe von 120,8 Mio. €. Die Gesamterträge lagen mit 5.747,6 Mio. € um 1 % unter dem Vorjahreswert. Aufgrund von Maßnahmen auf der Aufwandsseite auf Basis eines Restrukturierungsprogramms konnte ein positives EBIT von 313,6 Mio. € erzielt werden.

Das Finanzergebnis verbesserte sich von -1.021,1 Mio. € auf -192,8 Mio. €. Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf die Auflösungen von Rückstellungen in Höhe 306,9 Mio. €, die in den Vorjahren als Vorsorge für die Collateralized Debt Obligations (CDO) gebildet wurden. Gleichzeitig mussten 2009 einmalige Vorsorgen (insbesondere für Mitarbeiterfahrbegünstigungen und Rückstellungen für die Pflegegeldvorsorge) in Höhe von 143,9 Mio. € neu gebildet werden. In Summe konnte jedoch das Ergebnis vor Steuern (EBT) auf 120,8 Mio. € verbessert werden. Im Jahr 2009 hat sich der Personalstand im Konzern um 718 auf 41.547 Mitarbeiter reduziert. Inklusive Rail Cargo Hungaria Zrt. erhöht sich der Personalstand um 3.639 auf 45.186 Mitarbeiter.

### *ÖBB-Infrastruktur AG*

Als Ergebnis der Umstrukturierung der Infrastrukturgesellschaften des ÖBB-Konzerns erfolgte im Geschäftsjahr 2009 die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der Brenner Eisenbahn GmbH zur neuen ÖBB-Infrastruktur AG. Somit vereint diese Gesellschaft nunmehr alle wesentlichen Zuständigkeiten des Systems Bahn: Planung und Finanzierung, Bau, Bereitstellung, Betriebsführung und Erhaltung des gesamten ÖBB-Streckennetzes.

Die rund 18.000 Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG sind verantwortlich für Wartung, Inspektion, Entstörung und Instandhaltung von rund 5.700 km Bahnstrecke, fast 1.000 Bahnhöfe, über 200 Mio. m<sup>2</sup> Grundstücksflächen und zehn Wasserkraftwerke.

### *Wirtschaftliche Entwicklung*

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2009 Gesamterträge von 2.724,2 Mio. €. Der Konjunktureinbruch wirkte sich negativ auf das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) aus, das um 4 % auf 421,8 Mio. € zurückging. Ausgelöst wurde dieser Rückgang durch die Abnahme der Zugkilometer von rund 153 Mio. auf rund 146 Mio. und der Bruttotonnenkilometer von 76,3 Mio. auf 68,8 Mio. Aus Energielieferungen wurden im Jahr 2009 Umsatzerlöse von rund 358 Mio. € (2008: 382 Mio. €) erzielt. Ferner betrugen die Erlöse aus Mieten und Pachten im Jahr 2009 122 Mio. € (2008: 163 Mio. €).

Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz (in der Fassung vor der Novellierung im August 2009) erfüllte der Bund im Jahr 2009 seine im Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einer Zuschusszahlung in Höhe von 1.018 Mio. € (Details siehe unten). Der Beitrag des Bundes gemäß § 43 Bundesbahngesetz (Fassung vor Novellierung im August 2009) betrug 222 Mio. €.

### *Investitionsvolumen*

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2009 2.244,4 Mio. € in den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Welche Investitionen getätigt werden, wird für jeweils sechs Jahre im sogenannten Rahmenplan festgelegt (siehe unten).

### *Personalstand*

Der Personalstand des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur ging im Berichtsjahr um rund 3 % auf 17.612 MitarbeiterInnen per Jahresende 2009 zurück. Der Anteil der MitarbeiterInnen mit Definitivstellung beträgt rund 78 % nach 82 % im Vorjahr.

### *Vertraglich geregelte Bundeszuschüsse*

Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz (Fassung vor Novellierung im August 2009) 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 Benützungs- 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). Im Jahr 2009 erfüllte der Bund jeweils auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz (Fassung vor Novellierung im August 2009) seine im Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einer Zuschusszahlung in Höhe von 1.018 Mio. €.

Auf Grundlage von § 43 Bundesbahngesetz „alt“ (vor der Novellierung im August 2009) wurde in der jährlich zu aktualisierenden Vereinbarung zum Rahmenplan 2009-2014 die Finanzierung des Neubaus von Bahninfrastrukturanlagen durch den Bund geregelt. Die ÖBB-Infrastruktur (Bau) AG nimmt die zur Finanzierung der Neubauprojekte notwendigen Finanzmittel über den Kapitalmarkt auf. Der Bund verpflichtet sich jedoch, rund 70 % der Errichtungskosten in Form von Tilgungsraten verteilt über 30 Jahre zu begleichen. Aus diesem Titel wurde im Jahr 2009 ein Zuschuss in Höhe von 222 Mio. € geleistet.

#### *ÖBB-Immobilienmanagement GmbH*

Mit rund 26.000 Liegenschaften und einer gesamten Grundfläche von mehr als 200 Mio. m<sup>2</sup> zählt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu den bedeutendsten Grundeigentümern Österreichs. Mit einem Team von 530 MitarbeiterInnen verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH als 100 %-Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG für letztere die effiziente Bewirtschaftung sowie die Verwaltung und Verwertung dieser Liegenschaften. Dazu zählen Großgrundstücke, Büro-, Bahnhofs- und Betriebsgebäude, Wohnhäuser und Wohnungen bis zu Bahnwärterhäusern und anderen Spezialimmobilien aus dem Umfeld der Bahn. Darüber hinaus werden für die ÖBB-Postbus GmbH 72 Standorte mit 157 Hochbauten und einer Gesamtgrundfläche von 600.000 m<sup>2</sup> verwaltet.

#### *Finanzierung und Verschuldung*

Das Unternehmen hat sich im Jahr 2005 einem Ratingprozess unterzogen und diesen 2008 mit dem Ergebnis eines AAA-Ratings (Rating-Agenturen: Moody's/ Standard & Poor's) aktualisiert. Im Geschäftsjahr 2009 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG fix verzinst Anleihen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 1,4 Mrd. € ausgegeben. Weiters wurden Finanzierungen über die Europäische Investitionsbank in Luxemburg in Höhe von rund 600 Mio. € für den viergleisigen Ausbau der Unterinntalstrecke von Kundl/Radfeld nach Baumkirchen und die Errichtung des Hauptbahnhofs Wien vereinbart. Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG betragen zum 31.12.2009 rund 13,5 Mrd. € (31.12.2008: 12,4 Mrd. €).

#### *Investitionen - Rahmenplan*

Gemäß § 43 Bundesbahngesetz (Fassung vor Novellierung im August 2009) bzw. § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz (Fassung nach Novellierung im August 2009) 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 AG entscheidungsrelevanten und für die Finanzierung erforderlichen Informationen zu enthalten. Dazu gehören gemäß Bundesbahngesetz insbesondere:

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

Für die im Rahmenplan vorgesehenen Investitionsmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2009 2.092 Mio. € investiert. Im Jahr 2010 werden Investitionen in Höhe von 2.149 Mio. € erwartet. Für das Jahr 2011 sind Investitionen in Höhe von 2.339 Mio. € geplant.

*Aktuelle, wesentliche Bauprojekte  
(gegliedert nach Verkehrsachsen bzw. Großräumen):*

*Donauachse*

- Neubaustrecke Wien - St. Pölten

Mit dem viergleisigen Ausbau der rund 44 km langen Strecke Wien - St.Pölten werden Verkürzungen der Reisezeit sowie Kapazitätssteigerungen im Personen- und Güterverkehr ermöglicht. Mit dem neuen Überhol- und Regionalbahnhof Tullnerfeld wird der Raum Tulln an das hochrangige Schienennetz angebunden. Die Fertigstellung der Neubaustrecke ist für Ende 2012 geplant.

- Lückenschluss St. Pölten - Loosdorf (Güterzugumfahrung)

Durch die Neubaustrecke der Güterzugumfahrung wird das Stadtzentrum St. Pölten im Süden umfahren und damit der Bahnhof St. Pölten entlastet. Die frei werdenden Kapazitäten können für ein verbessertes Angebot im Personenverkehr genutzt werden. Die Inbetriebnahme ist 2017 vorgesehen.

- Lückenschluss Ybbs - Amstetten

Die Bestandsstrecke zwischen Ybbs und Amstetten wird durch 2 Neubaugleise ergänzt. Dieser viergleisige Ausbau ist ein weiterer Schritt zur Befahrbarkeit der Westbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 250 km/h. Die Gesamt fertigstellung ist für 2015 geplant.

- Umbau Salzburg Hauptbahnhof

Der denkmalgeschützte Salzburger Hauptbahnhof wird bis 2014 zu einem attraktiven Durchgangsbahnhof umgebaut.

- Ausbau Salzburg - Freilassing

Die Strecke Salzburg - Freilassing wird bis 2014 dreigleisig ausgebaut.

*Phyrn-Schober-Achse*

- Linz - Summernau

Die Gesamt fertigstellung von Ausbaumaßnahmen sowie Bahnhofsumbauten auf diesem Streckenabschnitt ist bis 2016 vorgesehen.

*Baltisch-Adriatische Achse*

- Semmering-Basistunnel neu

Nach Abschluss des Trassen- und Bahnhofsauswahlverfahrens wurde im Mai 2008 unter Einbeziehung der Regionen aus insgesamt 13 Trassenvarianten die Trasse Pfaffensattel als beste Variante ausgewählt. Die zweite Erkundungsphase mit Bohrungen entlang der Auswahltrasse Pfaffensattel konnte im September 2009 abgeschlossen werden. Basierend auf den daraus gewonnenen Erkenntnissen wurde das Baukonzept für den Semmering-Basistunnel neu ausgearbeitet. Die vertiefenden Planungen zu den notwendigen Behördenverfahren wurden im Frühjahr 2010 abgeschlossen und das Projekt zu den behördlich erforderlichen Genehmigungen eingereicht. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2024 vorgesehen.

- Umbau Graz Hauptbahnhof

Der Grazer Hauptbahnhof ist mit einer Frequenz von rund 30.000 Fahrgästen einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Österreichs. Die Fertigstellung der umfangreichen Umbaumaßnahmen erfolgt bis 2016.

- Koralmbahn Graz - Klagenfurt

Mit der Koralmbahn entsteht auf 130 km eine zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke, die Graz mit Klagenfurt direkt verbindet und die Fahrzeit von derzeit knapp drei auf rund eine Stunde verkürzt. Das Kernstück bildet der 32,9 km lange Koralmtunnel. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2022 vorgesehen.

*Brenner-Achse*

- Unterinntal

Bis 2012 wird zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen eine rund 40 km lange zweigleisige Neubaustrecke mit Tunnelbereichen, Wannen, 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.

#### Arlbergachse

- Vorarlberger Rheintal

Durch den Aus- und Umbau von Verkehrsstationen wird der Nahverkehr im Vorarlberger Rheintal attrahiert.

#### Großraum Wien

- Hauptbahnhof Wien

Am Areal zwischen Südtiroler Platz und dem ehemaligen Süd-/Ostbahnhof wird eine neue Verkehrsdrehscheibe errichtet. Die Gesamtfertigstellung ist für 2015 geplant.

- BahnhofCity Wien West (Wien Westbahnhof)

Die Fertigstellung dieses Projektes mit einem 17.000 m<sup>2</sup> großen Einkaufszentrum, Büros und einem Hotel ist im Herbst 2011 geplant.

- Lainzer Tunnel

Der 12,8 km lange Lainzer Tunnel ermöglicht ab Ende 2012, 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.

#### 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 im Juni 2007 die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für trans-europäische Verkehrs- und Energienetze („neue TEN-Finanzierungsverordnung“) 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 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/vorbereiteten Arbeiten für den Brenner Basistunnel.

Für den Zeitraum 2007 – 2013 wurden seitens der Europäischen Kommission Fördermittel in Höhe von rund 680 Mio. € aus dem TEN-Budget für österreichische Verkehrsprojekte auf der Schiene und der Binnenwasserstraße genehmigt. 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“

lava“ liegen insbesondere 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 der ERTMS-Förderaufrufe wurden die Strecken- und Fahrzeugausrüstung der Korridore B (Stockholm – Neapel) und E (Dresden - Constanta) 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 rund 55 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 begehbarer Querverbindungen angeordnet. Ähnlich wie die vergleichbaren Großprojekte Mont d'Arbin, 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 befinden sich 25 % der Aktien im Eigentum des Landes Tirol, 25 % halten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Den 50 %-Anteil der italienischen Seite hält die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG (TFB Beteiligungsgesellschaft - „Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione“), deren Anteile wiederum zu 84,08 % von Rete Ferroviaria Italiana (RFI - Italienische Staatsbahnen), zu jeweils 6,15 % von den Autonomen Provinzen Bozen und Trient sowie zu 3,62 % von der Provinz Verona gehalten werden.

Der Rechtssitz der Gesellschaft, geleitet von den Vorstandsdirektoren Dott.-Ing. Raffaele Zurlo und Univ.-Prof. DI DDr. Konrad Bergmeister, befindet sich 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 der Verfahren auf Ebene des Bundes sowie des Landes Tirol grundsätzlich vor. Allerdings hat der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung 2009/03/0067 vom 30.9.2010 festgestellt, dass nach der derzeitigen Festlegung das UVP-Verfahren nicht rechtmäßig ablaufe. In der Folge dieser Entscheidung ist die endgültige Entscheidung über das UVP-Verfahren in Österreich derzeit noch ausständig.

Nach derzeitigem Planungsstand können die Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und die vertiefte Erkundung im Jahr 2011 aufgenommen werden. Der Beginn der Errichtung der Hauptbaulose ist für 2016 vorgesehen. Die Fertigstellung des BBT ist für das Jahr 2025, die Inbetriebnahme im Jahr 2026 geplant. Derzeit werden die Gesamtbaukosten auf rund acht Milliarden € geschätzt (Preisbasis 2010, exkl. Finanzierungskosten).

Zur Finanzierung hat die EU-Kommission zugesichert, bis 2013 786 Mio. € zuzuschließen. Alle durch den BBT Begünstigten müssen und werden sich dafür einsetzen, dass es auch nach 2013 die notwendigen EU-

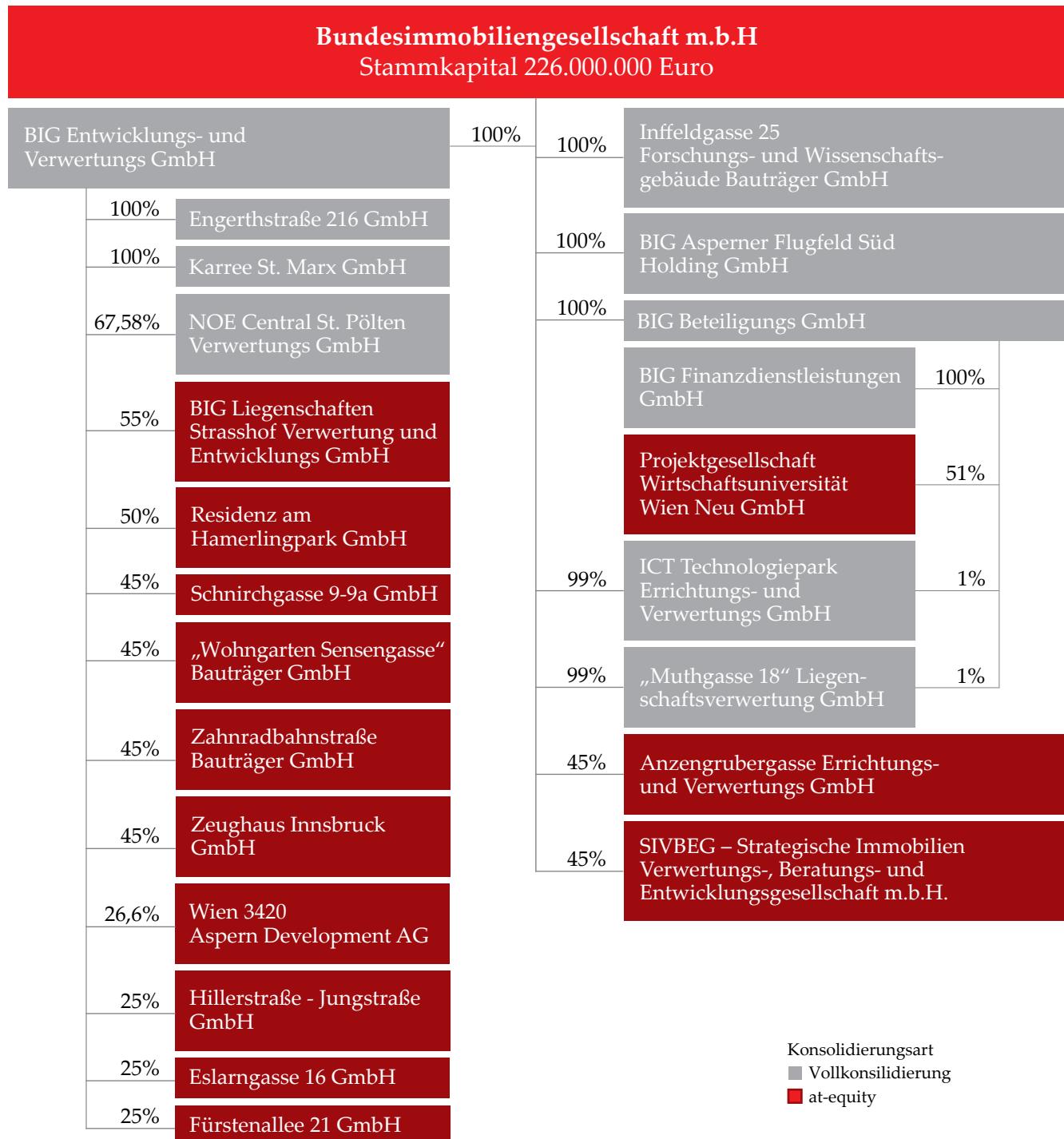
Zuschüsse geben wird. Der österreichische Anteil wird durch die erhöhte Lkw-Maut auf der gesamten Brennerstrecke und durch den ÖBB-Rahmenplan finanziert. In Italien wurde die Finanzierung von der CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) am 18.11.2010 beschlossen.

In Österreich sind mit dem Bundesfinanzgesetz 2011 für den Bund die finanziellen Voraussetzungen für einen Beschluss der Realisierung des BBT erfüllt.

## 2.1.3 Hochbau

### 2.1.3.1 Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.

#### Organisationsstruktur und Aufgaben



Bis zur Gründung der Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) im Jahr 1992 erfolgte die Verwaltung der Bundesimmobilien durch die Bundesbaudirektion Wien, in den übrigen Bundesländern durch die Bundesgebäudeverwaltungen.

*Zentrale Ziele der BIG-Gründung waren:*

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

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

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

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

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

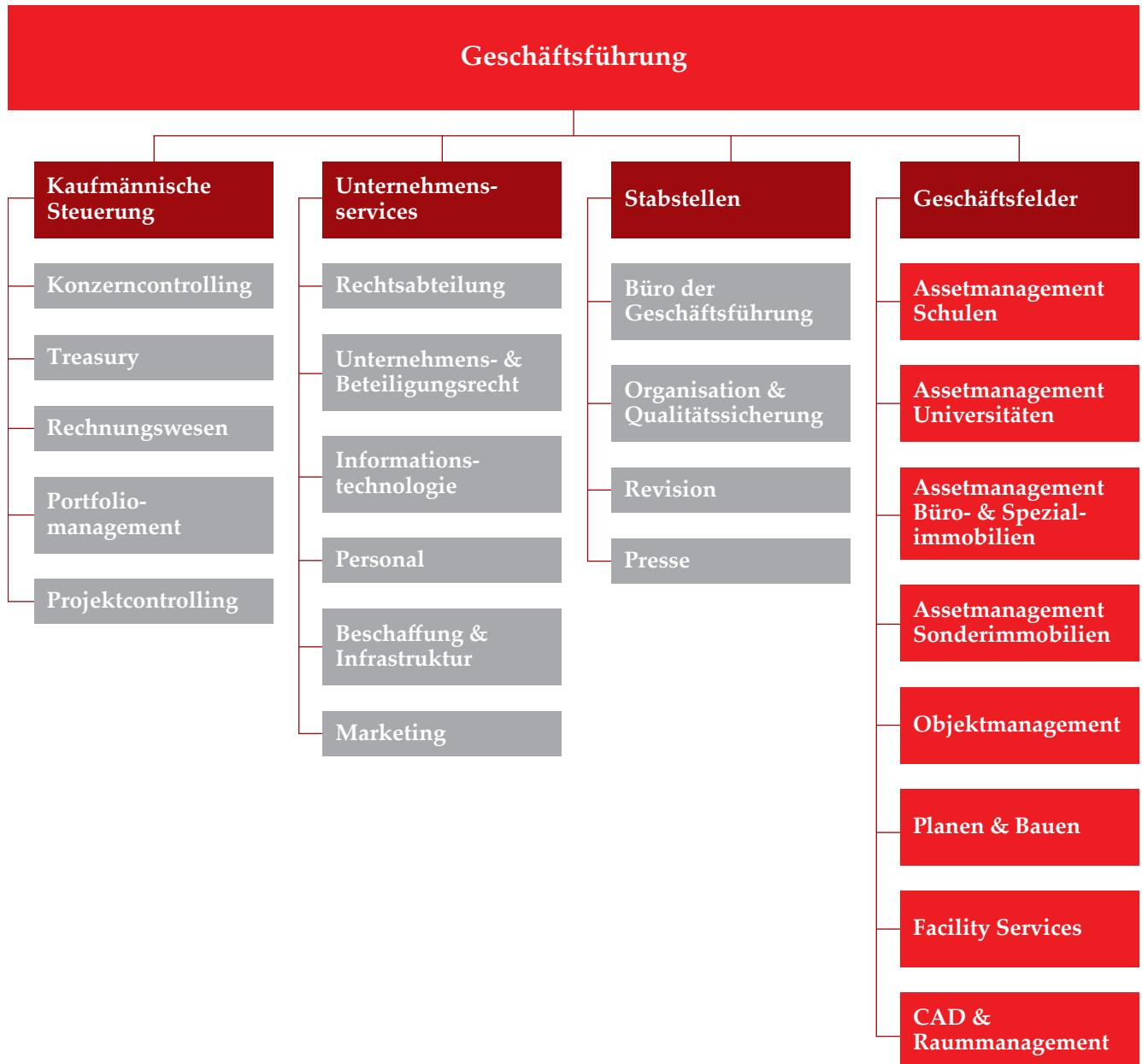
Auf Basis des Bundesimmobiliengesetzes 2000, BGBl. I Nr. 141/2000, wurden etwa 1.400 Liegenschaften (darunter auch jene, an denen bereits ein Fruchtgenussrecht der BIG bestand) in vier Tranchen in das Eigentum der BIG übertragen. Die BIG leistete dafür einen Basis Kaufpreis in Höhe von rund 2,4 Mrd. €. Bei Verkauf an Dritte besteht eine Nachbesserungspflicht zugunsten des Bundes. Für die jeweiligen haushaltseitig leitenden Organe wurden gleichzeitig mittels Mietver-

trag Mietverhältnisse im Ausmaß der bisherigen Nutzungen (insgesamt ca. 4,2 Mio. m<sup>2</sup> Nutzfläche) begründet, sofern nicht - wie bei ehemaligen Fruchtgenussliegenschaften - bereits solche bestanden.

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

Rückwirkend mit 1.1.2006 wurde die IMB in die BIG verschmolzen. Die Verwertung und Projektentwicklung wurde in der „BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH“ gebündelt, die Finanzierung in der „BIG Finanzdienstleistungen GmbH“ (beide Gesellschaften sind 100 %-Tochter- bzw. Enkelgesellschaften der BIG).

## 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 Kontrahierungzwang mit der BIG, daher steht die BIG im Wettbewerb mit anderen Immobilienanbietern. Mit Jahresende 2009 betrug der mietenrelevante Gebäudeflächenbestand rd. 7,0 Mio. m<sup>2</sup>. Die Liegenschaften sind überwiegend an den Bund vermietet.

**Mietaufkommen**  
in Mio. €

Miataufkommen	
Bundesschulen	264,0
Universitäten	198,1
Sonstige Bundesmieter	177,7
Sonstige Mieter und Nutzungsberechtigte	16,9

Quelle: BMF

*Verwertung*

Im Geschäftsjahr 2009 wurden insgesamt Amts- und Bürogebäude im Ausmaß von rd. 7.500 m<sup>2</sup>, 86 Wohnungen, Grundstücke im Ausmaß von rd. 74.100 m<sup>2</sup> und 5 sonstige Objekte veräußert. Aus den erzielten Veräußerungserlösen von 20,3 Mio. € wurden im Sinne der Nachbesserungsverpflichtung gegenüber der Republik Österreich an diese rd. 4,9 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 Immobili-

en. Für Instandhaltungsmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2009 unter Hinzurechnung der aus den Vorjahren verbrauchten Rückstellungen insgesamt 224,4 Mio. € investiert. Davon entfielen auf:

**Instandhaltungsaufkommen**  
in Mio. €

Instandhaltungsaufkommen	
Bundesschulobjekte	68,7
Universitätsgebäude	58,4
Amtsgebäude	74,2
sonstige Gebäude	18,0
Stollen	5,1

Quelle: BMF

*Neubauten und Generalsanierungen*

Bei Neubauten und Generalsanierungsvorhaben wurden für Bau- und Planungskosten im Geschäftsjahr 2009 insgesamt rd. 291,3 Mio. € investiert. Insgesamt wurden rund 47 Bauvorhaben mit Errichtungskosten von rund 166,6 Mio. € fertig gestellt. Bei 47 Bauvorhaben mit geschätzten Errichtungskosten von insgesamt rd. 357,9 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*

### **Finanzkennzahlen**

in Mio. €

	2008	2009
Umsatzerlöse	750,5	791,7
EBIT	226,8	201,8
Jahresgewinn	53,1	47,7

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 März 2009 bestätigt.

### 3. Tabellenteil

#### Investitionen in die Infrastruktur<sup>1)</sup>

in Mio. €

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>a) Bundesbudget<sup>2)</sup></b>											
Straßen und Brücken	286	92	4	3	4	4	2	33	2	2	2
Zweckzuschuss <sup>3)</sup>	0	436	542	556	562	563	576	29	1	0	0
Gebäude	220	261	253	233	274	231	274	394	231	228	189
Inventar	308	317	308	355	244	183	235	221	193	238	207
Maschinen und Fahrzeuge <sup>4)</sup>	254	306	266	219	240	180	601	594	420	432	448
Übrige <sup>5)</sup>	104	99	95	84	81	99	89	95	85	106	116
<b>Summe Bundesbudget</b>	<b>1.170</b>	<b>1.511</b>	<b>1.467</b>	<b>1.450</b>	<b>1.405</b>	<b>1.260</b>	<b>1.777</b>	<b>1.366</b>	<b>931</b>	<b>1.006</b>	<b>962</b>
<b>b) Ausgegliederte Gesellschaften</b>											
Hochbau	489	556	539	462	473	462	497	411	545	560	510
Schiene	1.050	1.217	1.186	1.200	1.250	1.373	1.505	1.683	2.092	2.149	2.339
Straßen	1.047	780	877	1.011	950	1.110	1.024	1.151	1.001	811	890
<b>Summe ausgegliederte Gesellschaften</b>	<b>2.586</b>	<b>2.553</b>	<b>2.601</b>	<b>2.674</b>	<b>2.673</b>	<b>2.945</b>	<b>3.026</b>	<b>3.245</b>	<b>3.638</b>	<b>3.520</b>	<b>3.739</b>
abzügl. Bundesmittel, die in b) enthalten sind <sup>6)</sup>	-418	-215	-152	-132	-133	-134	-121	-208	-127	-122	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>3.338</b>	<b>3.849</b>	<b>3.917</b>	<b>3.992</b>	<b>3.944</b>	<b>4.070</b>	<b>4.681</b>	<b>4.403</b>	<b>4.442</b>	<b>4.404</b>	<b>4.701</b>

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> Daten Bund: 2010 BVA, 2011 BVA; Daten Ausgegliederte: 2010 u. 2011 Planwerte

<sup>2)</sup> einschließlich Instandhaltungsausgaben

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> Im Jahr 2007 sind 4 Raten, ab dem Jahr 2008 sind je 2 Raten für den Eurofighterankauf enthalten.

<sup>5)</sup> Sonderanlagen, sonstige Grundstückseinrichtungen, Wasser- und Kanalisationsbauten, Grund und Boden, geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens (einschließlich geringwertige Ersatzteile).

<sup>6)</sup> Mittel des Bundes (Bundeshochbau, Bundesstraßenverwaltung), die auch in den Investitionen der ausgegliederten Gesellschaften enthalten sind.