

Infrastrukturbelage

Inhalt

1. Einstieg	4
2. Analytischer Teil	5
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz	5
2.1.1 Straßenbau	5
2.1.2 Schienenbau	8
2.1.3 Hochbau	17
3. Tabellenteil	22

1. Einstieg

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

Laut einer 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 dadurch um rund 13.000 Personen. Der negative 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.¹

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 Kontrahierungszwang gilt, muss sich ferner der Anbieter auch dem Vergleich mit anderen Konkurrenten stellen.

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

¹ 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

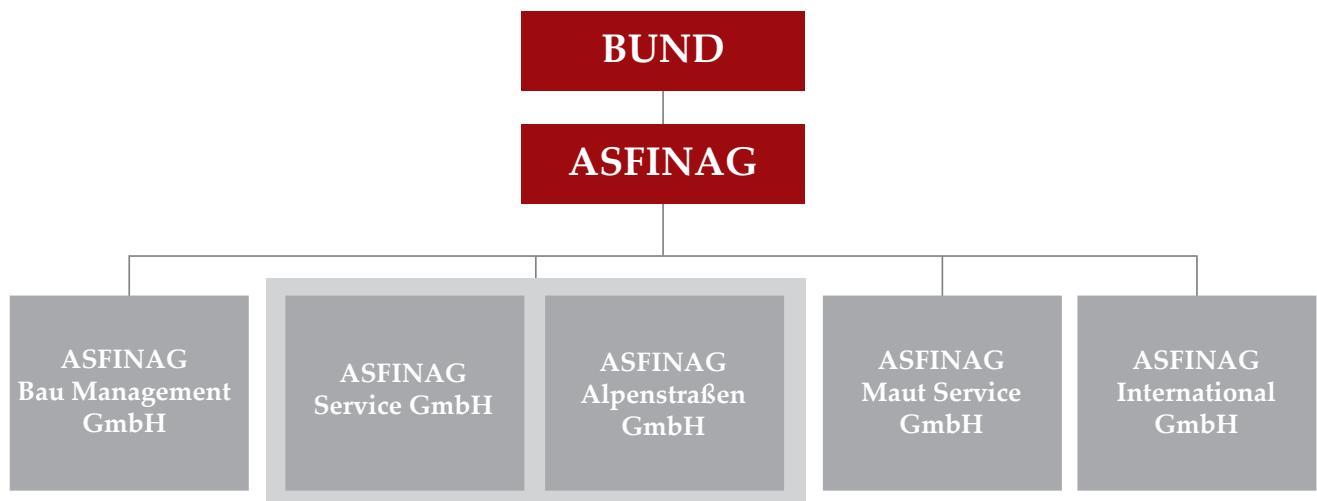
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz

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 und betreibt das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz mit einer Streckenlänge von fast 2.175 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. 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 des Einhebens der Mauten

eines nutzerfinanzierten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes vollzogen. 1997 erhielt das Unternehmen durch einen Vertrag mit dem Bund erweiterte Aufgaben: Als finanzielle Basis für den 1997 neu definierten Unternehmensgegenstand und als Grundlage für die Berechtigung zur 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 Baumanagementgesellschaft 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-Auto-

bahnvignette 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 2012 1,85 Mrd. € an Kapital und 1,85 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. €

	2007	2008	2009	2010
Lkw-Fahrleistungsmaut	984	1062	926	1031
Pkw-Fahrleistungsmaut	119	118	122	124
Pkw-Zeitmaut	322	336	338	357
Ersatzmaut	18	19	19	23
Gesamt	1.443	1.535	1.405	1.535

Quelle: BMF/Asfinag

Die Einnahmen der ASFINAG gingen von 2008 auf 2009, bedingt durch die allgemeine Wirtschaftskrise, um ca. 8,5 % oder 130 Mio. € zurück, erreichten aber bereits im Jahr 2010 mit ca. 1.535 Mio. € wieder die Höhe des Jahres 2008. Aus Vermietung und Verpachtung (insbesondere Raststationen) wurden 2010 Erlöse in Höhe von ca. 29 Mio. € erwirtschaftet.

Im Jahr 2010 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 416,4 Mio. €. Der hauptsächlich durch die Investitionen in die Netzerweiterung verursachte negative Cash-Flow wurde aus zusätzlichen Fremdmitteln finanziert.

Mit 2010 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 11,37 Mrd. € aufgenommen. Durch umsichtiges und verantwortungsvolles Finanzmanagement erreicht die ASFINAG auf den Kapitalmärkten durchschnittlich eine Verzinsung von 3,8 %.

Das im Jahr 2011 durchgeführte Update des ASFINAG-Ratings bestätigte die Einstufung der ASFINAG in die höchste Bonitätsstufe AAA/Aaa durch die beiden Agenturen Moody's und Standard & Poor's.

Finanzkenndaten

in Mio. €

	2007	2008	2009	2010
EBT	863	442	385	450
Finanz- verbindlichkeiten	9.920	10.124	10.367	11.377
Kurz- u. langfr. Schulden	10.651	10.889	11.288	12.022
Eigenkapital	1281	1581	1872	2211

Quelle: BMF

Kapitalausstattung

Per 31. 12. 2010 betrug das Eigenkapital 2.211 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 15,5 % entspricht. Das Neubauprogramm führt weiterhin zu einer Neuverschuldung, allerdings in wesentlich geringerem Aus-

maß als bisher. Wie obige 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 durchgeföhrten 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 2010 und 2011 als Reaktion auf die einbrechenden Einnahmen auf jeweils 0,8 Mrd. € bzw. 0,9 Mrd. € zurückgefahren. Für 2012 sind Investitionen in Höhe von 1,0 Mrd. € geplant. Diese finanz- und verkehrspolitisch verantwortungsvolle Redimensionierung des Investitionsvolumens garantiert die finanzielle Nachhaltigkeit des Unternehmens und der Straßeninfrastruktur.

Investitionen

in Mio. €

	2007	2008	2009	2010
Investitionen	1024	1151	1001	890

Quelle: BMF

Die richtungsweisenden Projekte der aktuellen Bau-tätigkeit sind:

Projekt	Inhalt
A 9 Phyrn Autobahn	Bosrucktunnel 2. Röhre, Gleinalmtunnel 2. Röhre,
A 5 Nordautobahn	Tunnelkette Klaus Schrick-Poysbrunn, Umfahrung Drasenhofen
S 16 Arlbergschnellstraße	Tunnel Fluchtwege
S 10 Mühlviertler Schnellstraße	Unterweitersdorf - Freistadt Nord

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 von 75 im Jahr 2008 auf 65 im Jahr 2009 und 62 im Jahr 2010.

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 Netzbbeeinflussung. 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

Seit der am 19. 8. 2009 in Kraft getretenen Novelle des Bundesbahngesetzes hat der ÖBB-Konzern folgende Struktur:

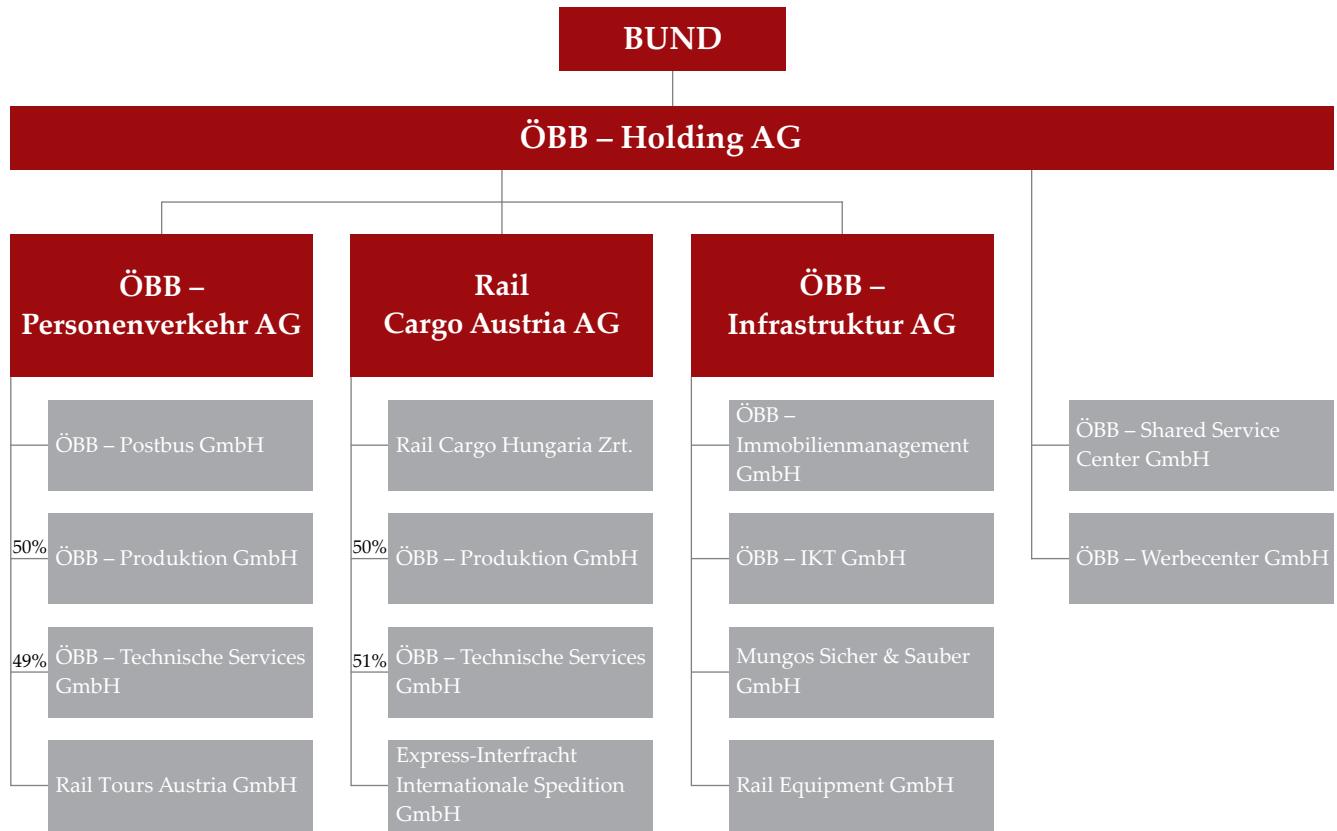
Die ÖBB-Holding AG fungiert als strategische Leitgesellschaft der drei operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG), der ÖBB-Shared Service Center GmbH sowie weiterer operativer GmbHs.

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

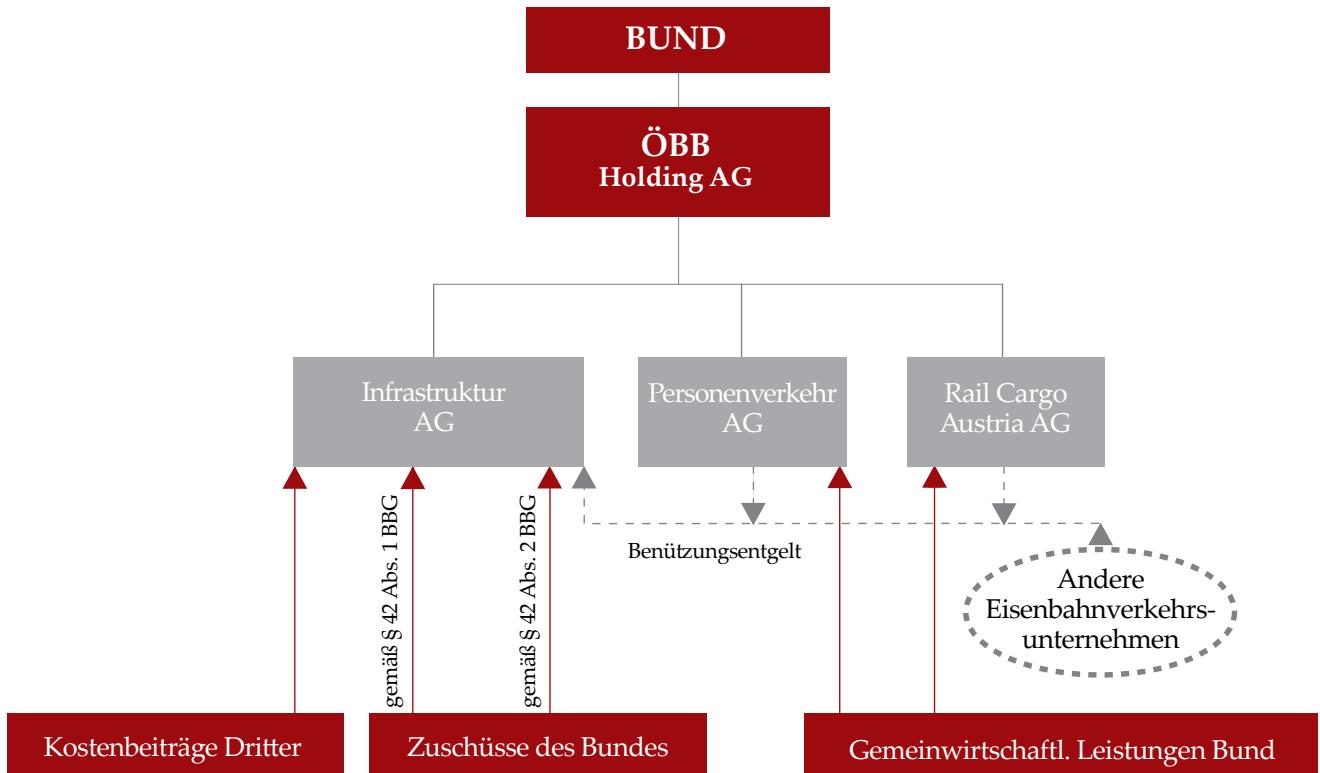
Die ÖBB-Infrastruktur AG verantwortet die Errichtung, die Instandhaltung und den Betrieb des österreichweiten Bahnnetzes.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau 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 kosten-deckend errichtet, erhalten und betrieben werden kann, leistet der Bund Zuschüsse zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

Die Haftung des Bundes hat lediglich die Funktion eines gesellschaftsrechtlichen „Fangnetzes“, wobei Voraussetzung für diese Haftungsübernahme jeweils die Genehmigung des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur AG (Details siehe unten) durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen ist. Somit hat die Haftung des Bundes für die ÖBB-Infrastruktur AG – abgesehen vom ver-einnahmten Benützungsentgelt – 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 2012 2,3 Mrd. € an Kapital und 2,3 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. von Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) entrichtet, wenn diese ein besonderes Interesse an der Errichtung von Schieneninfrastruktur haben. Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdienste Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG sowie an die Rail Cargo Austria AG.

Wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtkonzerns im Geschäftsjahr 2010

Der ÖBB-Konzern weist 2010 ein negatives Konzernergebnis in Höhe von 330 Mio. € aus, allein die Rail Cargo Austria (RCA) trägt mit einem negativen Ergebnis in Höhe von 353 Mio. € zu diesem Verlust bei.

Margenerosion, Forderungsabschreibungen sowie außerplanmäßige Abschreibungen bei Auslandsbe teiligungen wie z. B. Rail Cargo Hungaria, Rumänien oder Griechenland und operative Verluste beeinflussen das Konzernergebnis negativ. Der harte Sanierungs kurs muss jedenfalls konsequent weiter verfolgt werden, um zu vermeiden, dass die Eigenkapitalquote weiter sinkt.

Die Gesamterträge sind 2010 auf 6.081,8 Mio. € gestiegen. Die Gesamtaufwendungen sind mit 5.827 Mio. € jedoch gegenüber dem Vorjahr stärker gestiegen als die Erträge. Erfreulich ist, dass die Umsatzerlöse 2010 im Gesamtkonzern um 6,4 % auf 5.136,1 Mio. € gesteigert werden konnten. Trotz steigender Umsätze in der RCA (+9 % gegenüber Vorjahr) ist das operative Ergebnis deutlich negativ und unter Vorjahresniveau. Das unterstreicht das strukturelle Problem des Unternehmens.

Die EBIT-Marge hat sich von 5,5 % auf 4,2 % reduziert. Das negative Jahresergebnis und gestiegene Investitionen haben die Eigenkapitalquote deutlich gedrückt (2010: 7 % gegenüber 9 % im Vorjahr).

Im Jahr 2010 hat sich die Anzahl der Mitarbeiter/-innen auf 42.219 (inkl. Lehrlingen 44.125) verringert. Das entspricht einem Personalabbau von 2,7 %. Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter wurde um ein Jahr auf 53,5 Jahre erhöht.

ÖBB-Infrastruktur AG

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

Die rund 17.300 Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG sind verantwortlich für Wartung, Inspektion, Entstörung und Instandhaltung von rund 5.100 km Bahnstrecke, fast 1.000 Bahnhöfe, über 200 Mio. m² Grundstücksflächen und zehn Wasserkraftwerke.

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2010 Gesamterträge von 2.890,6 Mio. €, das entspricht einer Steigerung um 6 % gegenüber dem Vorjahr. Das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) erhöhte sich von 421,8 Mio. € im Jahr 2009 auf

464,3 Mio. € im Jahr 2010. Aus Energielieferungen wurden im Jahr 2010 Umsatzerlöse von rund 392 Mio. € (2009: 358 Mio. €) erzielt. Ferner betrugen die Erlöse aus Mieten und Pachten im Jahr 2010 125 Mio. € (2009: 163 Mio. €).

Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz (in der Fassung vor der Novellierung im August 2009) erfüllte der Bund im Jahr 2010 seine im Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einer Zuschusszahlung in Höhe von 1.054 Mio. € (Details siehe unten). Der Beitrag des Bundes gemäß § 43 Bundesbahngesetz (Fassung vor Novellierung im August 2009) betrug 308 Mio. €. Zuschussverträge auf Basis der neuen Rechtslage wurden erst für das Jahr 2011 abgeschlossen.

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2010 2.199,5 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 1 % auf 17.364 Mitarbeiter/-innen per Jahresende 2010 zurück. Der Anteil der Mitarbeiter/-innen mit Definitivstellung beträgt rund 76 % nach 78 % 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 2010 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 1.054 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 in der Vereinbarung zum Rahmenplan 2009-2014, rund 70 % der Errichtungskosten in Form von Tilgungsraten verteilt über 30 Jahre zu begleichen. Aus diesem Titel wurde im Jahr 2010 ein Zuschuss in Höhe von 308 Mio. € geleistet.

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Mit rund 26.000 Liegenschaften und einer gesamten Grundfläche von mehr als 200 Mio. m² zählt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu den bedeutendsten Grund-eigentümern Österreichs. Mit 860 Mitarbeiter/-innen verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH als 100 %-Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG für letztere die effiziente Bewirtschaftung sowie die Verwaltung und Verwertung dieser Liegenschaften. Dazu zählen Großgrundstücke, Büro-, Bahnhofs- und Betriebsgebäude, Wohnhäuser und Wohnungen bis zu Bahnwärterhäusern und anderen Spezialimmobilien aus dem Umfeld der Bahn.

Finanzierung und Verschuldung

Das Unternehmen hat sich im Jahr 2005 einem Ratingprozess unterzogen und diesen 2011 mit dem Ergebnis eines AAA-Ratings (Rating-Agenturen: Moody's/ Standard & Poor's) aktualisiert. Im Geschäftsjahr 2010 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG Anleihen mit

einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 2,1 Mrd. € ausgegeben. Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG betragen zum 31. 12. 2010 rund 15,3 Mrd. € (31.12.2009: 13,5 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 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesministerin 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 2010 1.981 Mio. € investiert. Im Jahr 2011 werden Investitionen in Höhe von 2.362 Mio. € erwartet. Für das Jahr 2012 sind Investitionen in Höhe von 2.111 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 zwei Neubaugleise ergänzt. Dieser viergleisige Ausbau ist ein weiterer Schritt zur Befahrbarkeit der Westbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 250 km/h. Die Gesamtfertigstellung 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 - Summerau

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

Baltisch-Adriatische Achse

- Semmering-Basistunnel neu

Sofern alle behördlichen Genehmigungen und Bewilligungen zeitgerecht, positiv und rechtskräftig vorliegen, ist der Baubeginn des Semmering-Basistunnels neu im Frühjahr 2012 geplant. 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 Koralmstunnel. 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 attraktiver gemacht.

Großraum Wien

- Hauptbahnhof Wien

Auf dem 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)

Dieses Projekt mit einem 17.000 m² großen Einkaufszentrum, Büros und einem Hotel wurde im Herbst 2011 fertiggestellt.

- 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 transeuropäische Verkehrs- und Energienetze („neue TEN-Finanzierungsverordnung“) beschlossen. Darin werden die Zuschussobergrenzen für Infrastrukturstarken 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 vor-

rangiger 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. € (zu Preisen 2004). In der Vorperiode 2000 bis 2006 standen dafür lediglich 4,4 Mrd. € zur Verfügung. Für die Finanzperiode 2014 bis 2020 hat die Europäische Kommission 21,7 Mrd. € (zu Preisen 2011) vorgeschlagen.

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/vorbereitenden 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.

2.1.2.3 Exkurs: Brenner Basistunnel (BBT)

Der Brenner Basistunnel kann als Kernstück der trans-europäischen Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo bezeichnet werden. Diese Achse ist Bestandteil der 30 prioritären TEN-Vorhaben. In den neuen Vorschlägen der Europäischen Kommission ist der Brenner Basistunnel Bestandteil des Kernnetzkorridors Helsinki-Valletta.

Projektbeschreibung

Durch die Errichtung des BBT wird auf einem Kernstück dieser wichtigen 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 Schweizer Gotthardtunnel, aus einem System mit zwei einspurigen Tunnelröhren. Zwischen den Tunnelröhren sind in regelmäßigen Abständen begehbar Querverbindungen angeordnet. Ähnlich wie die vergleichbaren Großprojekte Mont d'Amboin, Gotthard Basistunnel und Lötschberg Basistunnel ist der BBT durch drei Multifunktionsstellen in vier Abschnitte unterteilt.

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

Projektorganisation

Als 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 die Aktien im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG. Den 50 %-Anteil der italienischen Seite hält die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG (TFB Beteiligungsgesellschaft - „Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione“), deren Anteile wiederum zu 85,29 % von Rete Ferroviaria Italiana (RFI - Italienische Staatsbahnen), zu jeweils 6,24 % von den Autonomen Provinzen Bozen und Trient sowie zu 3,23 % von der Provinz Verona gehalten werden.

Der Rechtssitz der Gesellschaft, geleitet von den Vorstandsdirektoren Dott.-Ing. Raffaele Zurlo und Univ.-Prof. DI DDr. Konrad Bergmeister, befindet

sich während der Bauphase (konkret seit 1. 7. 2011) in Bozen. Eine Zweitniederlassung befindet sich in Innsbruck.

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

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

Aktueller Projektstand

Am 18. 05. 2009 unterzeichneten die Verkehrsminister von Österreich, Italien und Deutschland, die Regierungschefs der Regionen Tirol, Trentino-Südtirol, Verona und Bayern sowie die Vorstandsvorsitzenden der beteiligten Bahnen Österreichs, Italiens und Deutschlands eine gemeinsame Absichtserklärung zum BBT. Die Tatsache, dass auch Deutschland diese Erklärung mitunterzeichnete und dass die Europäische Kommission das Vorhaben mit einer eigenen Erklärung unterstützt, verlieh dieser Absichtserklärung besonderes Gewicht. Darin werden neben dem Bekenntnis zum BBT und dessen Finanzierung die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die bis zur Fertigstellung umgesetzt werden müssen, festgelegt. Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen betreffen insbesondere den Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland und Italien, und weiters die Querfinanzierung am gesamten Brennerkorridor in Österreich und in Italien auf der Strecke zwischen Brenner und Verona (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.

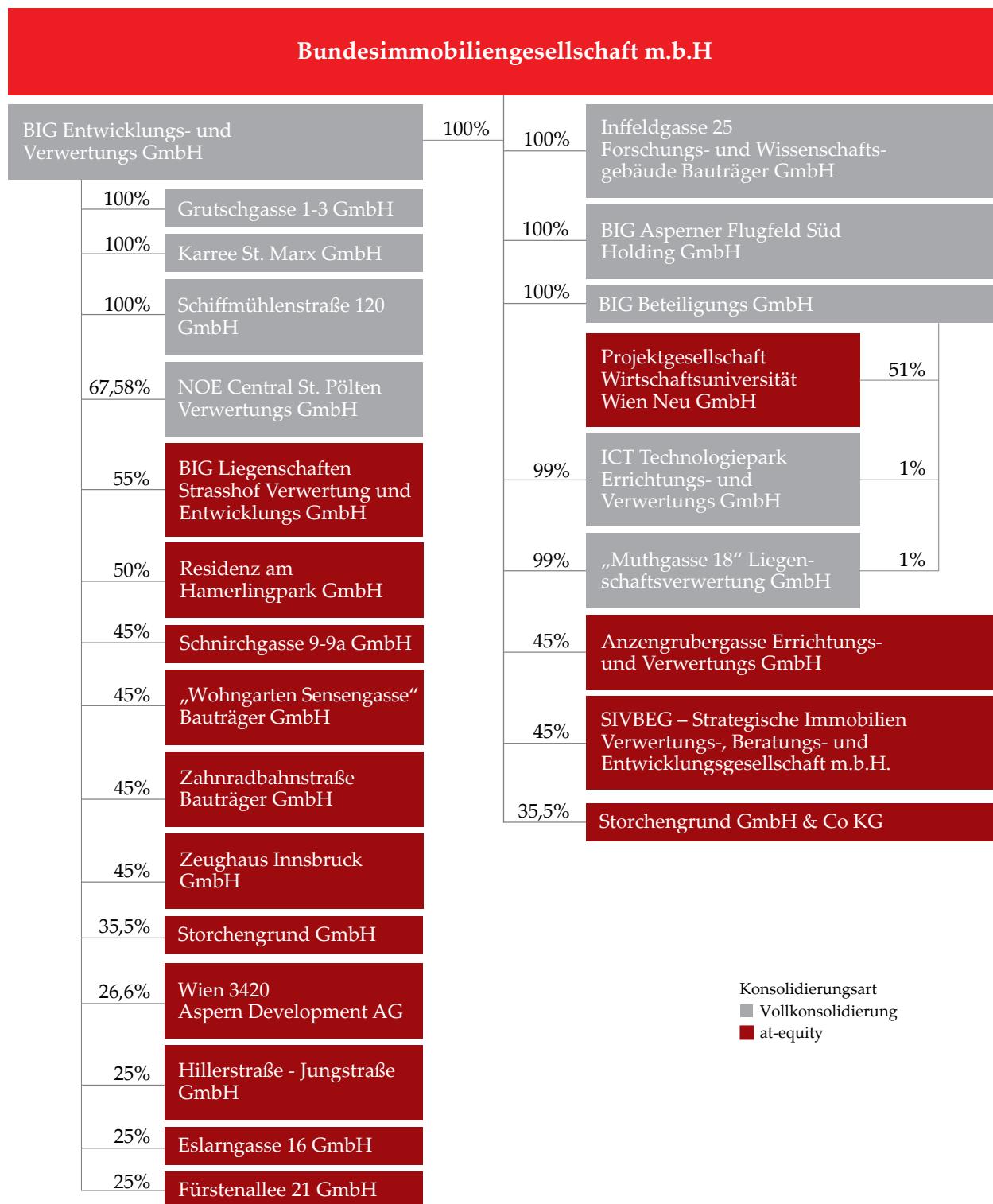
Am 18. 04. 2011 hat die Hauptversammlung der BBT SE den Beginn der Bauphase beschlossen und die BBT SE mit dem Bau des BBT beauftragt.

Auf Grundlage dieses Beschlusses wurden die Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und die vertiefte Erkundung im Jahr 2011 aufgenommen. Der Beginn der Errichtung der Hauptbaulöse ist für 2016 vorgesehen. Die Fertigstellung des BBT ist für das Jahr 2025, die Inbetriebnahme im Jahr 2026 geplant. Derzeit werden die Gesamtbaukosten auf über acht Milliarden € geschätzt (Preisbasis 2011, exkl. Finanzierungskosten). Zur Finanzierung hat die EU-Kommission 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, durch einen Kostenbeitrag des Landes Tirol sowie durch den ÖBB-Rahmenplan finanziert. In Italien wurde die Finanzierung von der CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) am 18. 11. 2010 beschlossen.

2.1.3 Hochbau

2.1.3.1 Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.

Organisationsstruktur und Aufgaben



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

Zentrale Ziele der BIG-Gründung waren:

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

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

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

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

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

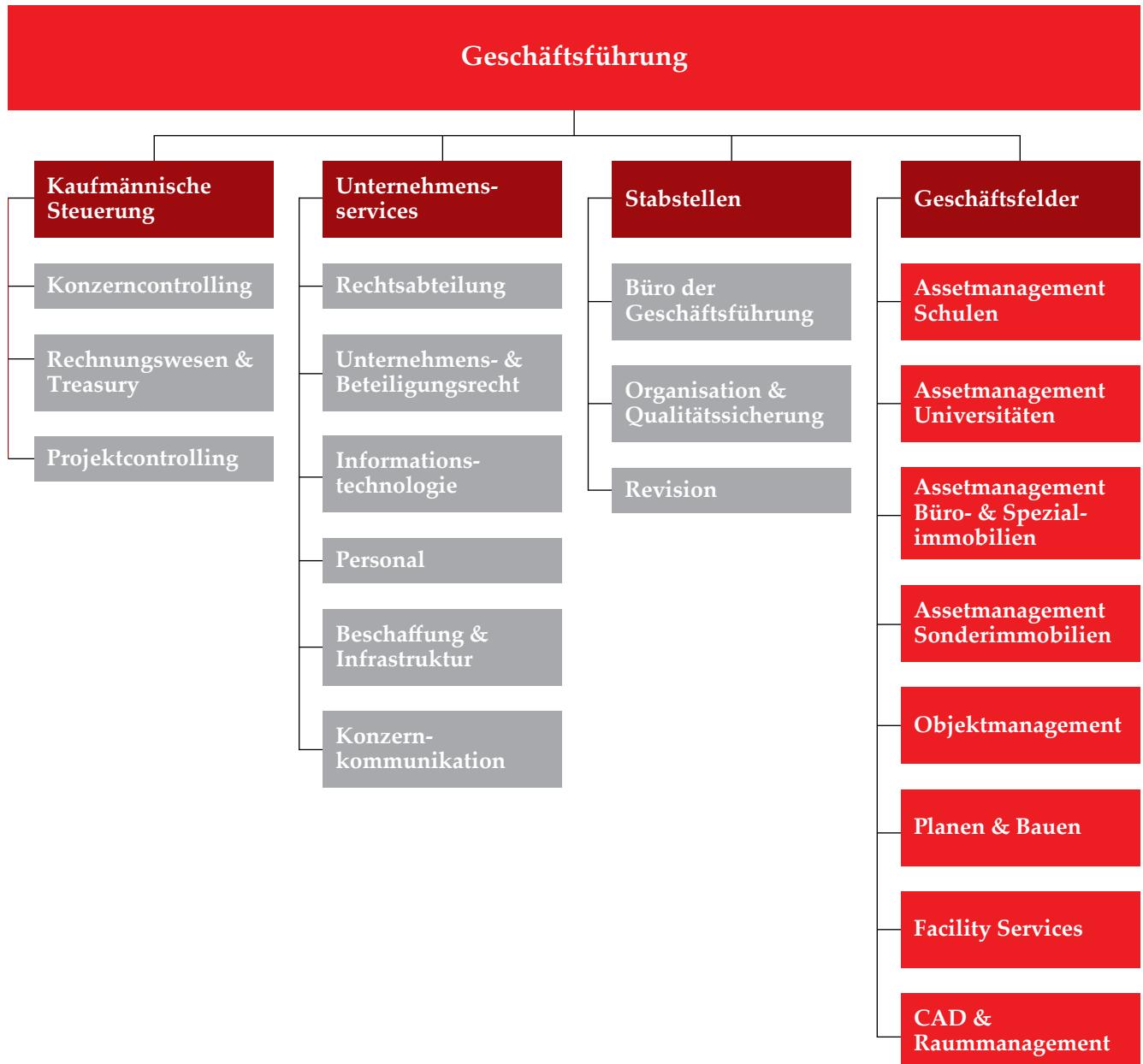
Auf Basis des Bundesimmobiliengesetzes 2000, BGBl. I Nr. 141/2000, wurden etwa 1.400 Liegenschaften (darunter auch jene, an denen bereits ein Fruchtgenussrecht der BIG bestand) in vier Tranchen in das Eigentum der BIG übertragen. Die BIG leistete dafür einen Basisaufpreis in Höhe von rund 2,4 Mrd. € zuzüglich der Übernahme von Verbindlichkeiten der Republik Österreich. Bei Verkauf an Dritte besteht eine Nachbesserungspflicht zugunsten des Bundes. Für die

jeweiligen haushaltsleitenden Organe wurden gleichzeitig mittels Mietvertrag Mietverhältnisse im Ausmaß der bisherigen Nutzungen (insgesamt ca. 4,2 Mio. m² Nutzfläche) begründet, sofern nicht – wie bei ehemaligen Fruchtgenussliegenschaften – bereits solche bestanden.

Die verbleibenden Dienststellenbereiche der Bundesgebäudeverwaltung wurden mit 1. 1. 2001 zum einen in der Burghauptmannschaft Österreich – zuständig für die historisch besonders bedeutenden Gebäude – und zum anderen in der Immobilienmanagementgesellschaft des Bundes m.b.H. (IMB), einer 100 %-Tochtergesellschaft der BIG, zusammengefasst.

Rückwirkend mit 1. 1. 2006 wurde die IMB in die BIG verschmolzen. Die Verwertung und Projektentwicklung wurde in der BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH gebündelt, die Finanzierung in der BIG Finanzdienstleistungen GmbH (beide Gesellschaften sind 100 %-Tochter- bzw. Enkelgesellschaften der BIG). Im Zuge der Strukturbereinigung der BIG wurde weiters die BIG Finanzdienstleistungen GmbH angesichts des Auslaufens ihres ursprünglichen Geschäftszwecks (Abwicklung von Bauträgervorhaben und Finanzierung von Projektgesellschaften der BIG) rückwirkend mit 1. 1. 2011 in die BIG verschmolzen.

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
- Verwaltung und Instandhaltung von Liegenschaften
- Facility Management im Einvernehmen mit den Mietern

- Immobilienentwicklung sowie Verwertung entwickelter Projekte mit Privatnutzungscharakter
- Verwertung von Gebäuden und Grundstücken.

Erlösmodell - Mietaufkommen

Die Erlöse der BIG stammen in erster Linie aus der Vermietung sowie der Erbringung von immobilien spezifischen Dienstleistungen. Für die Bundesdienststellen besteht kein Kontrahierungszwang mit der BIG, daher steht die BIG im Wettbewerb mit anderen

Immobilienanbietern. Mit Jahresende 2010 betrug der mietenrelevante Gebäudeflächenbestand rd. 7,0 Mio. m². Die Liegenschaften sind überwiegend an den Bund vermietet, dabei kommt in der Regel das Mietrechtsgesetz zur Anwendung.

Mietaufkommen 2010 in Mio. €

Miataufkommen	
Bundesschulen	261,5
Universitäten	202,8
Sonstige Bundesmieter	175,8
Sonstige Mieter und Nutzungs-berechtigte	14,5

Quelle: BMF

Verwertung

Im Geschäftsjahr 2010 wurden insgesamt Amts- und Bürogebäude im Ausmaß von rd. 18.400 m², 60 Wohnungen, Grundstücke im Ausmaß von rd. 286.100 m² und drei sonstige Objekte veräußert, wofür insgesamt rd. 40,3 Mio. € erzielt wurden. Daraus entsteht eine Nachbesserungsverpflichtung gegenüber der Republik Österreich in Höhe von 20,6 Mio. €.

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 2010 insgesamt 222,7 Mio. € investiert.

Davon entfielen auf:

Instandhaltungsaufkommen 2010 in Mio. €

Instandhaltungsaufkommen	
Bundesschulobjekte	103,4
Universitätsgebäude	50,0
Amtsgebäude	59,5
sonstige Gebäude	9,3
Stollen	0,5

Quelle: BMF

Neubauten und Generalsanierungen

Bei Neubauten und Generalsanierungsvorhaben wurden für Bau- und Planungskosten im Geschäftsjahr 2010 insgesamt rd. 372,4 Mio. € investiert. Insgesamt wurden rund 48 Bauvorhaben mit Errichtungskosten von rund 222,6 Mio. € fertig gestellt. Bei 71 Bauvorhaben mit geschätzten Errichtungskosten von insgesamt rd. 348,3 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 auch 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. €

	2009	2010
Umsatzerlöse	791,7	792,3
EBIT	201,8	169
Jahresgewinn	47,7	14,7

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 Aaa-Rating im Mai 2010 bestätigt.

3. Tabellenteil

Investitionen in die Infrastruktur¹⁾

in Mio. €

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
a) Bundesbudget²⁾											
Straßen und Brücken	92	4	3	4	4	2	33	2	2	2	2
Zweckzuschuss ³⁾	436	542	556	562	563	576	29	1	0	0	0
Gebäude	261	253	233	274	231	274	349	252	275	189	216
Inventar	317	308	355	244	183	235	212	185	196	207	176
Maschinen und Fahrzeuge ⁴⁾	306	266	219	240	180	601	516	420	388	450	421
Übrige ⁵⁾	99	95	84	81	99	89	94	85	89	116	111
Summe Bundesbudget	1.511	1.467	1.450	1.405	1.260	1.777	1.233	944	950	964	926
b) Ausgegliederte Gesellschaften											
Hochbau	556	539	462	473	462	497	411	545	636	685	544
Schiene	1.217	1.186	1.200	1.250	1.373	1.505	1.683	2.092	1.981	2.362	2.111
Straßen	780	877	1.011	950	1.110	1.024	1.151	1.001	811	890	1.046
Summe ausgegliederte Gesellschaften	2.553	2.601	2.674	2.673	2.945	3.026	3.245	3.638	3.428	3.937	3.701
abzügl. Bundesmittel, die in											
b) enthalten sind ⁶⁾	-215	-152	-132	-133	-134	-157	-208	-144	-125	-77	-120
Gesamtsumme	3.849	3.917	3.992	3.944	4.070	4.645	4.270	4.438	4.253	4.824	4.507

Quelle: BMF

¹⁾ Daten Bund: 2011 und 2012 jeweils BVA; Daten Ausgegliederte: 2011 u. 2012 Planwerte

²⁾ einschließlich Instandhaltungsausgaben

³⁾ 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. Diese Bestimmung trat mit in Kraft treten des FAG 2008 außer Kraft.

⁴⁾ Im Jahr 2007 sind 4 Raten, ab dem Jahr 2008 sind je 2 Raten für den Eurofighterkauf enthalten.

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

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