

Infrastrukturbeilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013

Dezember 2012

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1. Einleitung | 4 |
| 2. Analytischer Teil | 5 |
| 2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz | 5 |
| 3. Tabellenteil | 24 |

1. Einleitung

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

Laut einer 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 Bundes Eigentum stehen. Diese ausgegliederten Gesellschaften tätigen Infrastrukturinvestitionen, die nicht oder nur teilweise im Bundesbudget aufscheinen.

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

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

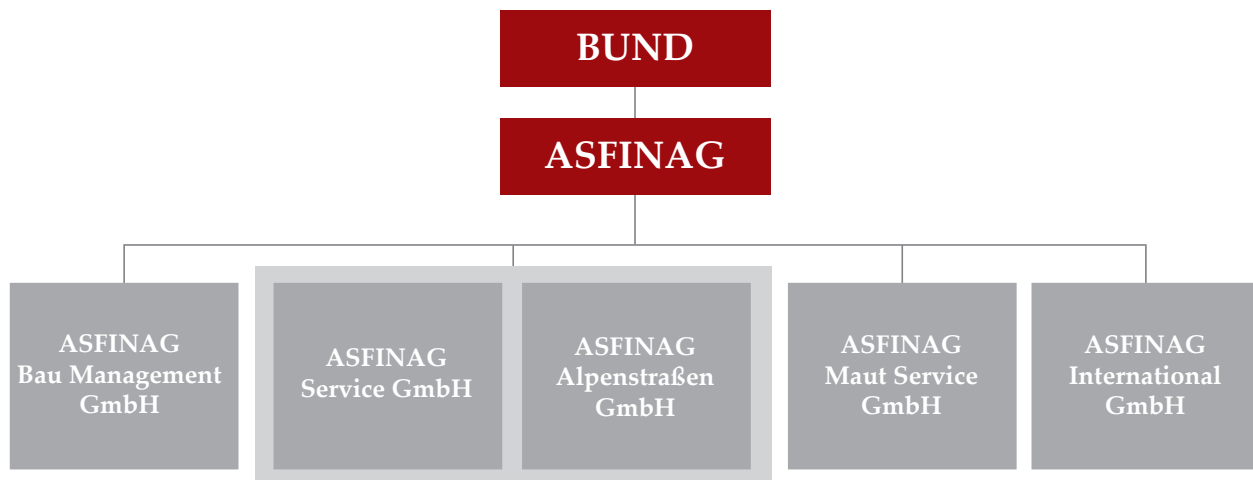
2.1 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen in Bundeskompetenz

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 2.178 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. Hiervon entfallen etwa 340 km auf Tunnels (Röhrenlänge) und fast 340 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 Maut-einhebung hat der Bund der ASFINAG durch Vertrag das Fruchtgenussrecht (§§ 509 ff ABGB) an den im Eigen-

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

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich im Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für das Jahr 2013 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.

2011 erlöste die ASFINAG aus Mauteinnahmen 1,879 Mrd. €. Aus Vermietung und Verpachtung (insbesondere Raststationen) wurden 2011 Erlöse in Höhe von ca. 32 Mio. € erwirtschaftet.

Mauterlöse

in Mio. €

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Lkw-Fahrleistungsmaut | 1062 | 926 | 1031 | 1062 |
| Pkw-Fahrleistungsmaut | 118 | 122 | 124 | 131 |
| Pkw-Zeitmaut | 336 | 338 | 357 | 368 |
| Ersatzmaut | 19 | 19 | 23 | 23 |
| Gesamt | 1.535 | 1.405 | 1.535 | 1.584 |

Quelle: BMF/Asfinag

Im Jahr 2011 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 457 Mio. €. Dadurch wurde im Jahr 2011 trotz intensiver Investitionstätigkeit in das Straßennetz ein knapp positiver Cashflow nach Investitionstätigkeit erwirtschaftet.

Per Ende 2011 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 11,2 Mrd. € aufgenommen, womit im Jahr 2011 eine geringfügige Schuldentilgung möglich war. Durch umsichtiges und verantwortungsvolles Finanzmanagement erreicht die ASFINAG auf den Kapitalmärkten durchschnittlich eine Verzinsung von 3,8 %.

Das Rating der Ratingagentur Moody's lautet auch 2012 weiterhin Aaa. Standard & Poor's stufte Anfang 2012 angesichts der vorangegangenen Ratingänderung der Republik Österreich auch die ASFINAG von AAA auf AA+ zurück.

Finanzkennzahlen

in Mio. €

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| EBT | 442 | 385 | 450 | 584 |
| Finanzverbindlichkeiten | 10.124 | 10.367 | 11.377 | 11.201 |
| Kurz- u. langfr.Schulden | 10.889 | 11.288 | 12.022 | 11.786 |
| Eigenkapital | 1581 | 1872 | 2211 | 2551 |

Quelle: BMF

Kapitalausstattung

Per 31. 12. 2011 betrug das Eigenkapital 2.551 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 17,8 % entspricht. 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 2011 rund 0,90 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 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. €

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------|------|------|------|------|------|
| Investitionen | 1151 | 1001 | 890 | 902 | 1000 |

Quelle: BMF

Die richtungsweisenden Projekte der aktuellen Bautätigkeit sind:

| Projekt | Inhalt |
|---------------------------------|--|
| A 9 Phyrn Autobahn | Bosrucktunnel 2. Röhre, Gleinalmtunnel 2. Röhre, Tunnelkette Klaus |
| S 16 Arlbergschnellstraße | Tunnel Fluchtwege |
| S 10 Mühlviertler Schnellstraße | Unterweikersdorf - Freistadt Nord |
| A 23 Südosttangente | Anschlussstelle Landstrasser Gürtel |

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. Daten für 2011 sind auf Grund der Umstellung des Erfassungssystems vorläufig noch nicht verfügbar.

Die intelligente Straße

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

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:

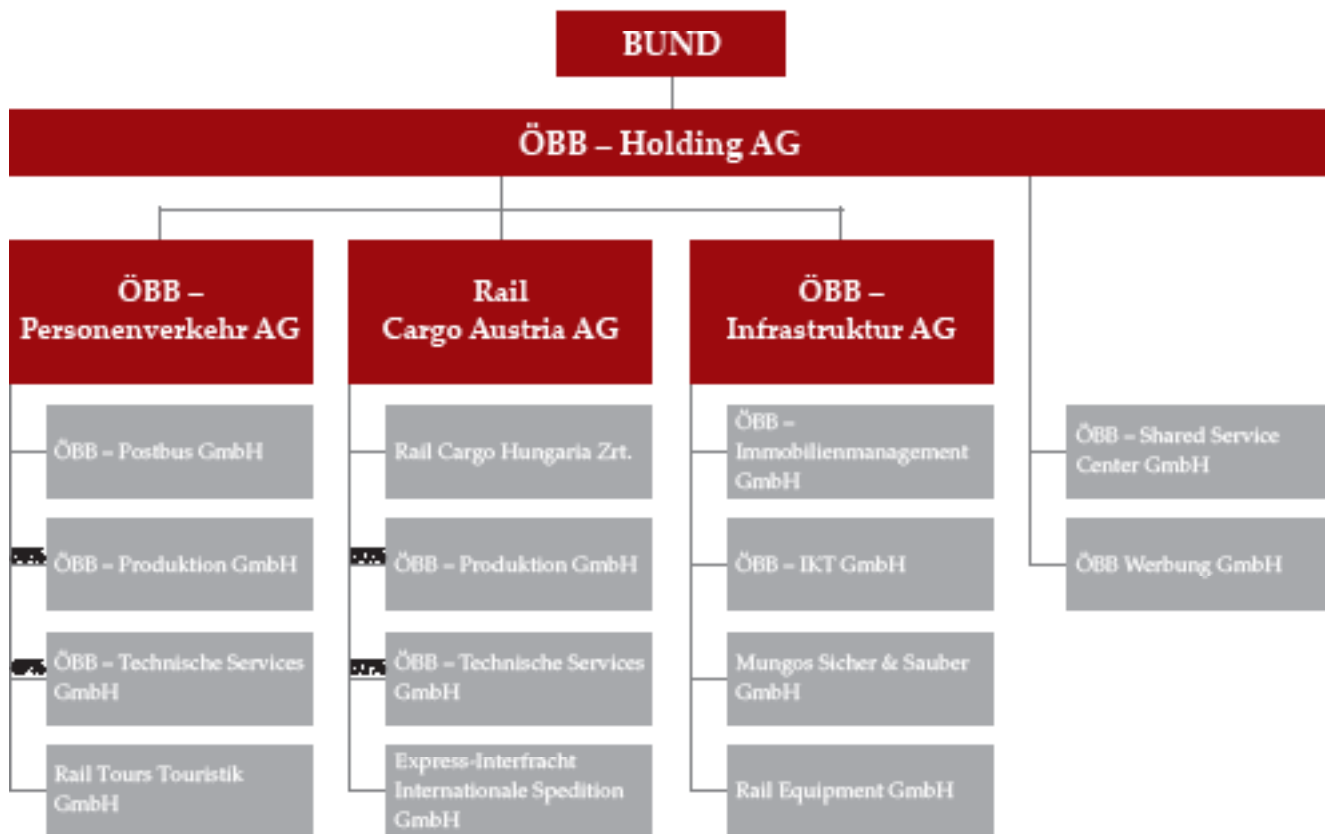
Die ÖBB-Holding AG fungiert als strategische Leitgesellschaft der drei operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG), der ÖBB-Shared Service Center GmbH sowie weiterer operativer GmbHs.

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.

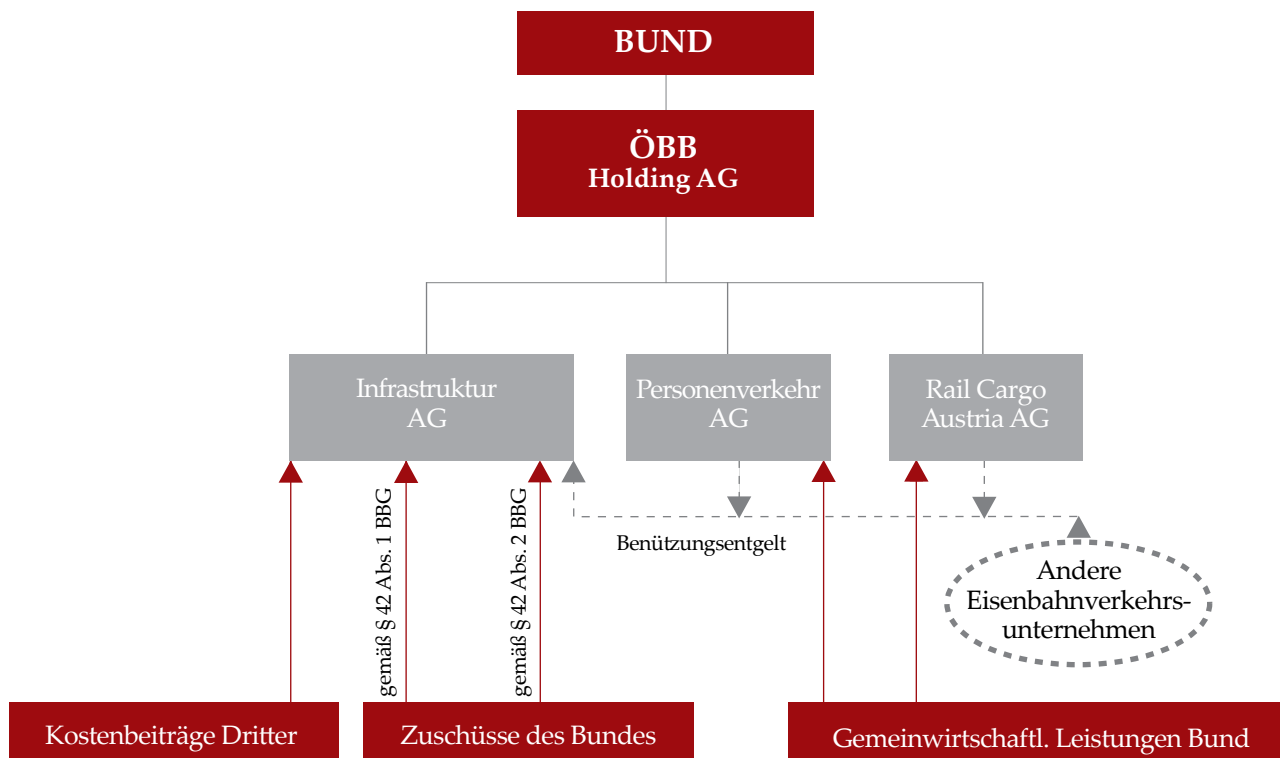
Die ÖBB-Infrastruktur AG verantwortet die Errichtung, die Instandhaltung und den Betrieb des österreichweiten Bahnnetzes.

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 kostendeckend 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 vereinnahmten Haftungsentgelt – keine unmittelbaren budgetären Auswirkungen.

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt und beträgt für die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2013 2,8 Mrd. € an Kapital und 2,8 Mrd. € an Zinsen und Kosten.

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

Wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtkonzerns im Geschäftsjahr 2011

Der ÖBB-Konzern weist 2011 ein negatives Konzernergebnis in Höhe von 28 Mio. € (EBT) aus. Dieses liegt jedoch rund 300 Mio. € über dem Vorjahresergebnis. Insbesondere die Rail Cargo Austria (RCA) hat ihr Ergebnis erheblich verbessert und erstmals – ebenso wie die Rail Cargo Hungaria – ein positives operatives Ergebnis erwirtschaftet. Auch marktseitig steigt die Kundenzufriedenheit und der Güterverkehr weist Rekordumsätze auf. Voraussetzung zur Erreichung der Vorgaben ist die weitere konsequente Umsetzung des ambitionierten Sanierungsprogramms.

Die Gesamterträge sind 2011 auf 6.249,8 Mio. € gestiegen. Die Gesamtaufwendungen konnten mit 5.656,6 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 170,4 Mio. € gesenkt werden. Erfreulich ist, dass die Umsatzerlöse 2011 im Gesamtkonzern um 135,5 Mio. € auf 5.271,6 Mio. € gesteigert werden konnten.

Die EBIT-Marge verbesserte sich von 4,2 % im Vorjahr auf 9,5 %. Der ÖBB-Konzern weist per 31.12.2011 eine Eigenkapitalquote von 6 % auf (2010: 7 %).

Im Jahr 2011 hat sich die Anzahl der Mitarbeiter/-innen auf 40.833 (inkl. Lehrlingen 42.575) verringert. Das entspricht einem Personalabbau von 4 %.

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 16.900 Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG sind verantwortlich für Wartung, Inspektion, Entstörung und Instandhaltung von rund 4.800 km Bahnstrecke, fast 1.000 Bahnhöfe, rund 197 Mio. m² Grundstücksflächen und acht Wasserkraftwerke.

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2011 Gesamterträge von 2.936,7 Mio. € (Vorjahr: 2.890,6 Mio. €). Dies entspricht einer Steigerung in Höhe von 2 % gegenüber dem Vorjahr. Das Infrastruktur-

benützungsentgelt (IBE) sank von 464,3 Mio. € im Jahr 2010 auf 436,5 Mio. € im Jahr 2011. Aus Energielieferungen wurden im Jahr 2011 Umsatzerlöse von rund 418 Mio. € (2010: 392 Mio. €) erzielt. Ferner betragen die Erlöse aus Mieten und Pachten im Jahr 2011 115 Mio. € (2010: 119 Mio. €).

Auf Grundlage von § 42 Bundesbahngesetz erfüllte der Bund im Jahr 2011 seine in den beiden Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz festgeschriebene Verpflichtung zu einer Gesamtzuschusszahlung in Höhe von 1.431,9 Mio. € (Details siehe unten).

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2011 2.183 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 16.904 Mitarbeiter/-innen per Jahresende 2011 zurück. Der Anteil der Mitarbeiter/-innen mit Definitivstellung beträgt rund 75 % nach 76 % im Vorjahr.

Vertraglich geregelte Bundeszuschüsse

Auf Grundlage von § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz werden jährlich zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei sechsjährige Verträge mit revolvierender Laufzeit abgeschlossen, in dem insbesondere die Höhe des jährlichen Zuschusses festgelegt wird. Diese Verträge werden jährlich um jeweils ein Jahr ergänzt und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum angepasst. Grundlage beider Verträge ist ein von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellender Geschäftsplan mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte.

Der Vertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz betrifft Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer, so ferne die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. In diesem Vertrag ist auch die laufende Verbesserung der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit durch die ÖBB-Infrastruktur AG, insbesondere der Strecken unter Berücksichtigung des technischen Ausrüstungsstandes, der Verfügbarkeit und der Personalproduktivität zu regeln. Ferner hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan vorzulegen. In diesem Vertrag verpflichtet sich die ÖBB-Infrastruktur AG u. a. zur Einhaltung bestimmter Qualitätsparameter (z. B. Beseitigung von Langsamfahrstellen, Pünktlichkeit, Sicherheit). Im Jahr 2011 erfüllte der Bund seine in diesem Zuschussvertrag festgeschriebene Verpflichtung zu einer Zuschusszahlung in Höhe von 704,7 Mio. €.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt die zur Finanzierung der Neubauprojekte notwendigen Finanzmittel über den Kapitalmarkt auf. Der Bund verpflichtet sich jedoch im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz, rund 75 % der Errichtungskosten in Form von Tilgungsraten verteilt über 30 Jahre zu begleichen. Aus diesem Titel wurde im Jahr 2011 ein Zuschuss in Höhe von 398,9 Mio. € geleistet. Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung wurde 2011 ferner ein Zuschuss in Höhe von 328,3 Mio. € geleistet.

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Mit rund 26.000 Liegenschaften und einer gesamten Grundfläche von ca. 197 Mio. m² zählt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu den bedeutendsten Grundeigentümern 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. Das Rating der Ratingagentur Moody's lautet auch 2012 weiterhin Aaa. Standard & Poor's stuft Anfang 2012 angesichts der vorangegangenen Ratingänderung der Republik Österreich auch die ÖBB-Infrastruktur AG von AAA auf AA+ zurück. Im Geschäftsjahr 2011 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG Anleihen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 2,3 Mrd. € ausgegeben. Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG betragen zum 31.12.2011 rund 16,5 Mrd. € (31.12.2010: 15,3 Mrd. €).

Investitionen - Rahmenplan

Gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, der jahresweise die geplanten Investitionen zu enthalten hat. Zu diesem Rahmenplan ist jeweils die Zustimmung 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 2011 2.183 Mio. € investiert. Im Jahr 2012 werden Investitionen in Höhe von 2.138 Mio. € erwartet. Für das Jahr 2013 sind Investitionen in Höhe von 1.792 Mio. € geplant. Der aktuelle Rahmenplan 2013-2018 ist auf der BMVIT-Homepage verfügbar: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/downloads/rahmenplan_oebb_2013.pdf

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 Inbetriebnahme der Neubaustrecke erfolgt am 9.12.2012.
- **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 2019 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 2015 dreigleisig ausgebaut.

Phyrn-Schoberachse

- **Umbau Bahnhof Schladming**
Rechtzeitig zur Alpinen Ski-Weltmeisterschaft 2013 wird der Umbau des Bahnhofs Schladming im Dezember 2012 abgeschlossen.

Baltisch-Adriatische Achse

- **Semmering-Basistunnel neu**
Nach dem Baubeginn des Semmering-Basistunnels neu im Frühjahr 2012 ist die Inbetriebnahme im Jahr 2024 vorgesehen.
- **Umbau Graz Hauptbahnhof**
Der Grazer Hauptbahnhof ist mit einer Frequenz von rund 30.000 Fahrgästen täglich 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 2023 vorgesehen.

Brenner-Achse

- **Unterinntal**

Zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen wurde eine rund 40 km lange zweigleisige Neubaustrecke mit Tunnelbereichen, Wannern, Unterflurtrassen und einer Galerie hergestellt. Mehrere Unterquerungen der Autobahn, der bestehenden Eisenbahnstrecke sowie des Inns waren 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. Die Inbetriebnahme erfolgt am 9.12.2012.

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 Verkehrsdreh-scheibe errichtet. Die Gesamtfertigstellung ist für 2015 geplant.

- **Lainzer Tunnel**

Der 12,8 km lange Lainzer Tunnel wird am 9.12.2012 in Betrieb genommen. Damit können 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 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. € (zu Preisen 2004). 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/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 transeuropäischen 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 begehbare Querverbindungen angeordnet. Ähnlich wie die vergleichbaren Großprojekte Mont d'Ambin, Gotthard Basistunnel und Lötschberg Basistunnel ist der BBT durch drei Multifunktionsstellen in vier Abschnitte unterteilt.

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

Projektorganisation

Als Nachfolgesellschaft der seit 1999 bestehenden BBT EWIV wurde am 16. 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 mit Planung und Bau des Brenner Basistunnels.

Die Aktien befinden sich je zur Hälfte in italienischem und österreichischem Eigentum. Auf österreichischer Seite befinden sich die Aktien im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG. Den 50 %-Anteil der italienischen Seite hält die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG (TFB Beteiligungsgesellschaft - „Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione“), deren Anteile wiederum zu 85,29 % von Rete Ferroviaria Italiana (RFI -

Italienische Staatsbahnen), zu jeweils 6,24 % von den Autonomen Provinzen Bozen und Trient sowie zu 2,23 % von der Provinz Verona gehalten werden.

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

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

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

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.

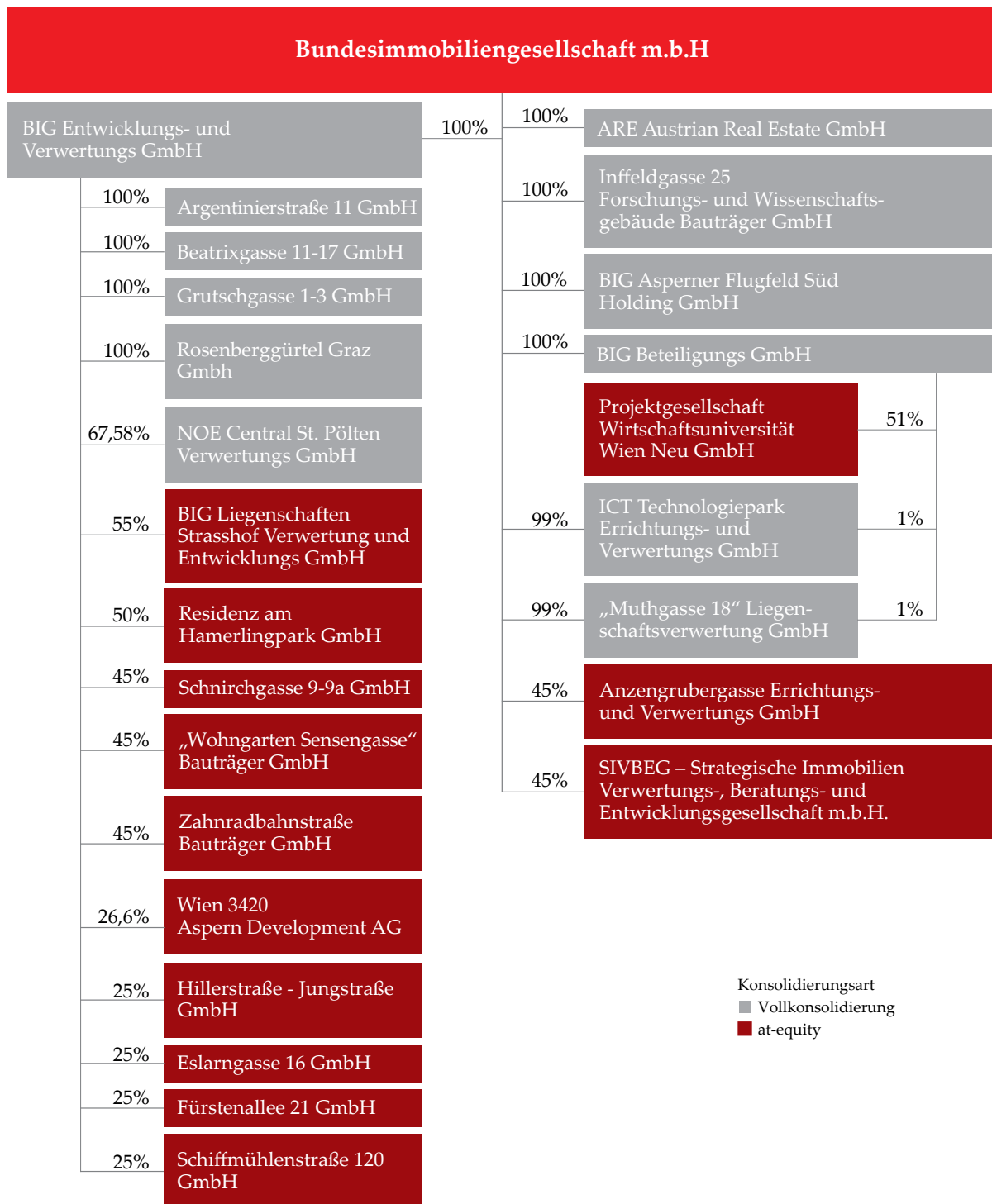
Auf Grundlage dieses Beschlusses wurden die Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und die vertiefte Erkundung im Jahr 2011 aufgenommen. Der Beginn der Errichtung der Hauptbaulose ist für 2016 vorgesehen. Die Fertigstellung des BBT ist für das Jahr 2025, die Inbetriebnahme im Jahr 2026 geplant. Derzeit werden die Gesamtbaukosten auf 8,2 Milliarden € geschätzt (Preisbasis 2012, exkl. Finanzierungskosten).

Zur Finanzierung hat die EU-Kommission neben einer 50 %-Bezuschussung von Planungsstudien und Erkundungsarbeiten zugesichert, bis einschließlich 2015 27 % der Baukosten zuzuschießen. Alle durch den BBT Begünstigten müssen und werden sich dafür einsetzen, dass es auch nach 2015 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



Konsolidierungsart
 Vollkonsolidierung
 at-equity

Stand: Oktober 2012

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 markt-orientierten Grundsätzen
- Stärkung des Kostenbewusstseins der jeweiligen Nutzerressorts und effiziente Raumbewirtschaftung.

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

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

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

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

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

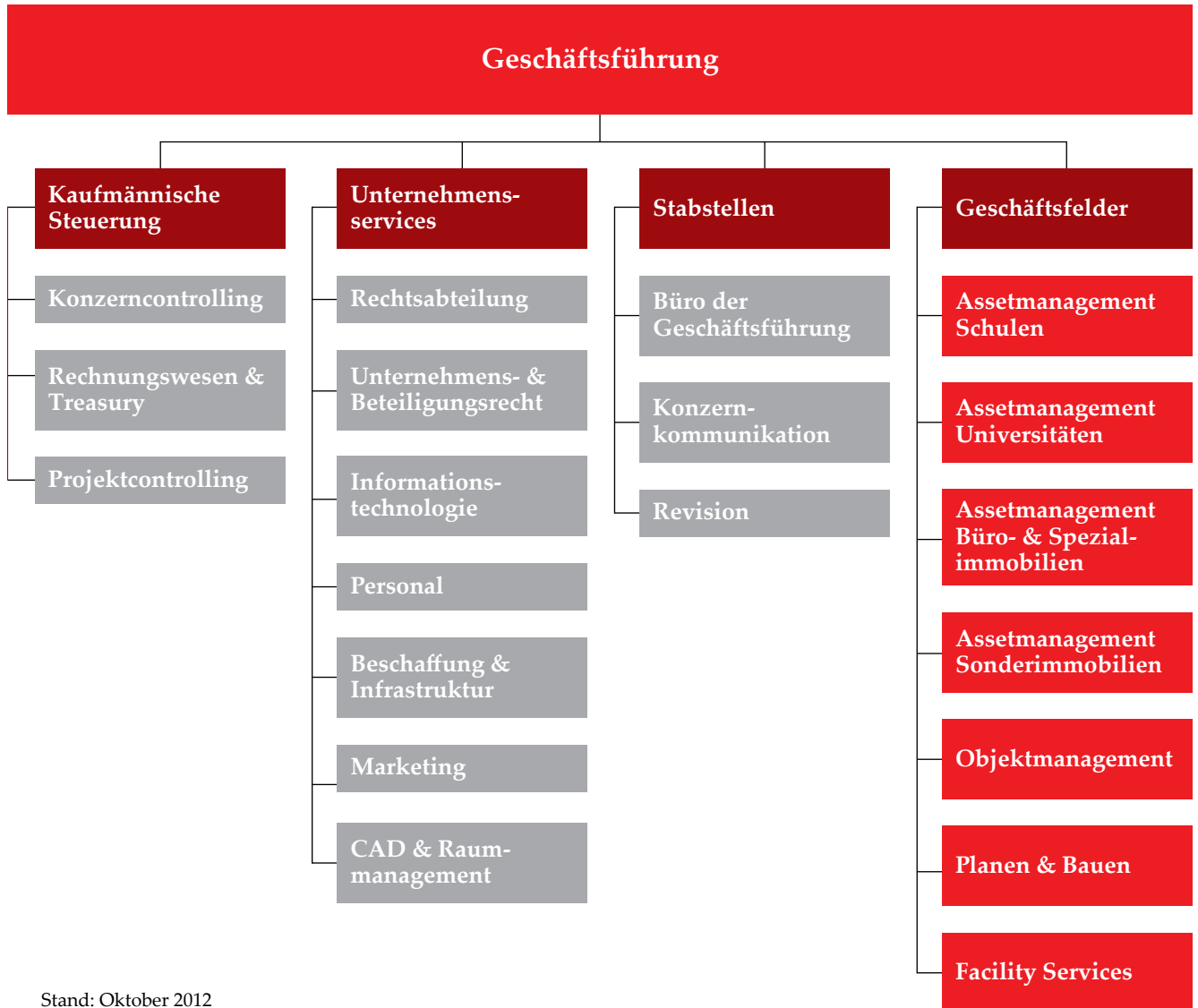
Die verbleibenden Dienststellenbereiche der Bundesgebäudeverwaltung wurden mit 1.1.2001 zum einen in der Burghauptmannschaft Österreich – zuständig für die historisch besonders bedeutenden Gebäude – und zum anderen in der Immobilienmanagementgesellschaft des Bundes m.b.H. (IMB), einer 100 %-Tochtergesellschaft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

Rückwirkend mit 1.1.2006 wurde die IMB in die BIG verschmolzen. Die Verwertung und Projektentwicklung wurde in der BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH 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.

Auf Grundlage des 2. Stabilitätsgesetzes wurden im September 2012, rückwirkend mit 1.1.2012 die marktfähigen bzw. marktgängigen Liegenschaften (insbesondere Büroimmobilien und Entwicklungsflächen) auf die ARE (Austrian Real Estate GmbH), einer 100%-igen Tochtergesellschaft der BIG, abgespalten. Operativ voll umgesetzt wird die Neustrukturierung ab 1.1.2013. Das Portfolio umfasst rd. 600 Liegenschaften mit rd. 1,8 Mio. m² Mietfläche, was rd. 25% der Gesamtmietflächen des BIG-Konzerns entspricht. Die ARE fungiert als reine Besitzgesellschaft, sie übernimmt somit die strategische Steuerung des Assetmanagements. Die operative Bewirtschaftung erfolgt auf Basis eines Managementvertrages durch die BIG. Der Aufsichtsrat der BIG fungiert gleichzeitig auch als „mittelbarer Aufsichtsrat“ für die ARE, auch bei der Geschäftsführung ist die Personenidentität gegeben. Diese Gesellschaftskonstruktion ermöglicht die Verfolgung unterschiedlicher Bewirtschaftungsstrategien ohne zusätz-

liches Personal. Die Neustrukturierung des BIG-Konzerns trägt der langjährigen Erfahrung Rechnung, wonach die marktgängigen Liegenschaften (z.B. Büroimmobilien) anderen Bewirtschaftungsprinzipien unterliegen als Schulen und Universitäten und ermöglicht gleichzeitig einen Wachstumskurs. So wird eine kontinuierliche und deutliche Erhöhung des Anteils an Mieterlösen von Drittmietern verfolgt, wobei dies primär durch „Entwickeln und Vermieten“ anstatt eines Verkaufes von nicht für Bundeszwecke benötigten Objekten erfolgen wird.

Organigramm der BIG



Stand: Oktober 2012

Dem BIG-Konzern obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

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

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

Diese Dienstleistungen umfassen insbesondere

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

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2011 und berücksichtigen daher noch nicht die Auswirkungen der im 3. Quartal 2012 erfolgten Neustrukturierung des BIG-Konzerns durch die Abspaltung der ARE.

Die Erlöse der BIG stammen in erster Linie aus der Vermietung sowie der Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen. Für die Bundesdienststellen besteht kein Kontrahierungszwang mit der BIG, daher steht die BIG im Wettbewerb mit anderen Immobilienanbietern. Mit Jahresende 2011 betrug die Mietvertragsfläche in Gebäuden rd. 7 Mio. m². Die Liegenschaften sind überwiegend an den Bund vermietet, dabei kommt in der Regel das Mietrechtsgesetz zur Anwendung.

Mietaufkommen 2011

in Mio. € (ohne Betriebskosten, ohne Ust)

| | Mietaufkommen |
|---|----------------------|
| Bundesschulen | 271 |
| Universitäten | 214 |
| Sonstige Bundesmieter | 184 |
| Sonstige Mieter und Nutzungsberechtigte | 15 |

Quelle: BMF

Hierin nicht berücksichtigt sind die 2011 verrechneten Mietanpassungen und -aufrollungen aus Vorjahren insbesondere aufgrund von Flächenanpassungen und Kostenmieten, die in Summe eine Reduktion der o.a. Mieten um rd. 8 Mio. € zur Folge hatten.

Verwertung

Im Geschäftsjahr 2011 wurden insgesamt 17 Amts- und Bürogebäude mit rd. 12.000 m², Grundstücke mit rd. 1,45 Mio. m² und in geringem Umfang sonstige Objekte veräußert, wofür insgesamt rd. 26 Mio. € erzielt wurden. Daraus resultierte eine Nachbesserungsverpflichtung gegenüber der Republik Österreich in Höhe von rd. 22 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 Werterhaltung, bauliche Sicherheitsmaßnahmen, die thermische Verbesserung sowie Maßnahmen zur Verbesserung der behindertengerechten Benutzung der Immobilien. Für Instandhaltungsmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2011 insgesamt rd. 194 Mio. € investiert. Die Mieterinvestitionen betragen rd. 36 Mio. €.

Instandhaltungsaufkommen 2011

in Mio. €

| | Instandhaltungsaufkommen |
|---------------------|--------------------------|
| Bundesschulobjekte | 78 |
| Universitätsgebäude | 46 |
| Amtsgebäude | 60 |
| sonstige Gebäude | 9 |
| Stollen | 1 |

Quelle: BMF

Neubauten und Generalsanierungen

Bei Neubauten und Generalsanierungsvorhaben zuzüglich dem Neubau der Wirtschaftsuniversität, der über eine eigene Projektgesellschaft abgewickelt wird, wurden für Bau- und Planungskosten im Geschäftsjahr 2011 insgesamt rd. 459 Mio. € investiert. Insgesamt wurden 79 Bauvorhaben mit einem Nettoinvestitionsvolumen von rund 268 Mio. € fertig gestellt. Bei 66 Bauvorhaben mit geschätzten Errichtungskosten von insgesamt rd. 211 Mio. € wurde mit der Bauausführung begonnen.

Die Bauleistung der BIG lag durch das Konjunkturpaket 2009/2010 auch 2011 mit insgesamt rd. 653 Mio. € (Instandhaltung, Neubauten und Generalsanierungen) auf hohem Niveau und lag damit um fast 100 % über den Durchschnittswerten der Jahre 2001 bis 2008 (350 Mio. €).

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. €

| | 2010 | 2011 |
|--------------|-------|-------|
| Umsatzerlöse | 792,3 | 818,9 |
| EBIT | 169,0 | 217,9 |
| Jahresgewinn | 14,7 | 56,7 |

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 hat das Aaa-Rating im Juli 2012 bestätigt.

3. Tabellenteil

Investitionen in die Infrastruktur bis 2012¹⁾

in Mio. €

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| a) Bundesbudget ²⁾ | | | | | | | | | | | |
| Straßen und Brücken | 92 | 4 | 3 | 4 | 4 | 2 | 33 | 2 | 2 | 4 | 2 |
| Zweckzuschuss ³⁾ | 436 | 542 | 556 | 562 | 563 | 576 | 29 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Gebäude | 261 | 253 | 233 | 274 | 231 | 274 | 349 | 252 | 275 | 271 | 216 |
| Inventar | 317 | 308 | 355 | 244 | 183 | 235 | 212 | 185 | 196 | 209 | 176 |
| Maschinen und Fahrzeuge ⁴⁾ | 306 | 266 | 219 | 240 | 180 | 601 | 516 | 420 | 388 | 394 | 421 |
| Übrige ⁵⁾ | 99 | 95 | 84 | 81 | 99 | 89 | 94 | 85 | 89 | 100 | 111 |
| Summe Bundesbudget | 1.511 | 1.467 | 1.450 | 1.405 | 1.260 | 1.777 | 1.233 | 944 | 951 | 979 | 926 |
| b) Ausgliederte Gesellschaften | | | | | | | | | | | |
| BIG | 556 | 539 | 462 | 473 | 338 | 301 | 366 | 517 | 636 | 577 | 473 |
| ÖBB | 1.217 | 1.186 | 1.200 | 1.250 | 1.373 | 1.505 | 1.683 | 2.092 | 1.981 | 2.183 | 2.138 |
| ASFINAG | 780 | 877 | 1.011 | 950 | 1.110 | 1.024 | 1.151 | 1.001 | 811 | 621 | 825 |
| Summe ausgliederte Gesellschaften | 2.553 | 2.602 | 2.673 | 2.673 | 2.821 | 2.830 | 3.200 | 3.610 | 3.428 | 3.381 | 3.436 |
| Gesamtsumme | 4.064 | 4.069 | 4.123 | 4.078 | 4.081 | 4.607 | 4.433 | 4.554 | 4.379 | 4.360 | 4.362 |
| in % des BIP | 1,8% | 1,8% | 1,8% | 1,7% | 1,6% | 1,7% | 1,6% | 1,6% | 1,5% | 1,4% | 1,4% |

Quelle: BMF

¹⁾ Daten Bund: 2012 BVA; Daten Ausgliederte: 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 Eurofighterankauf enthalten.

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

Investitionen in die Infrastruktur 2013¹⁾
in Mio. €

| | 2013 |
|--|--------------|
| a) Bundesbudget | |
| Grundstücke und Grundstückseinrichtungen | 0 |
| Gebäude und Bauten | 45 |
| Technische Anlagen und Werkzeuge | 241 |
| Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 90 |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 2 |
| Heeresanlagen | 64 |
| Geringwertige Wirtschaftsgüter | 65 |
| Vorräte | 0 |
| Instandhaltung | 250 |
| Summe Bundesbudget | 758 |
| b) Ausgegliederte Gesellschaften | |
| BIG | 530 |
| ÖBB | 1.819 |
| ASFINAG | 1.055 |
| Summe ausgegliederte Gesellschaften | 3.404 |
| Gesamtsumme | 4.162 |
| in % des BIP | 1,30% |

Quelle: BMF

¹⁾ Daten Bund: 2013 BVA; Daten Ausgegliederte: 2013 Planwerte