

# *Infrastrukturbeilage*

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013

März 2018

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde im Folgenden bei personenbezogenen Bezeichnungen nur die männliche Form angeführt. Diese bezieht sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise, es sei denn, es wird ausdrücklich anders angegeben. Bei der Anwendung auf bestimmte Personen wird die jeweils geschlechtsspezifische Form verwendet.

# Inhalt

<b>Kurzfassung</b>	<b>4</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>8</b>
<b>2. Analytischer Teil</b>	<b>9</b>
2.1 Gesamtdarstellung Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene	9
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften	10
<b>3. Tabellenteil</b>	<b>33</b>

# Kurzfassung

Die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene betragen in den Jahren 2018 und 2019 voraussichtlich jeweils rund 4.853 Mio. € und 5.467 Mio. € (+13 %). Im Jahr 2017 betragen sie rund 4.433 Mio. € (2017-2019: +23 %). Im Verhältnis zum BIP steigen die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene zwischen 2017 und 2019 von 1,2 % auf 1,4 %. Zu den wesentlichen Infrastrukturinvestitionen zählen 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). Die angeführten Zahlen umfassen jeweils die direkten Auszahlungen aus dem Bundesbudget für Investitionen, sonstige investitionsnahe Auszahlungen aus dem Bundesbudget sowie die Investitionen der ausgegliederten Gesellschaften ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur AG und Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. – BIG. Nachstehend findet sich die Gesamtdarstellung der Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene:

## Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	Erfolg 2016	v. Erfolg 2017	BVA-E 2018	BVA-E 2019	Δ 17/18	Δ 18/19
<b>Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)</b>	<b>3.989,1</b>	<b>3.978,8</b>	<b>4.152,5</b>	<b>4.357,7</b>	<b>173,7</b>	<b>205,2</b>
<b>Auszahlungen aus Investitionen</b>	<b>484,0</b>	<b>499,2</b>	<b>460,6</b>	<b>464,8</b>	<b>-38,6</b>	<b>4,2</b>
Gebäude und Bauten	100,1	132,9	95,6	136,0	-37,3	40,4
Technische Anlagen	161,7	196,7	158,4	153,8	-38,3	-4,6
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	168,2	120,6	167,7	151,0	47,2	-16,8
Immaterielles Vermögen	1,3	1,4	2,1	1,9	0,7	-0,1
Beteiligungen	52,7	47,5	36,8	22,1	-10,7	-14,7
Grundstücke	0,0	0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0
<b>davon je UG</b>						
UG 14 Militärische Angelegenheiten	258,2	249,6	193,5	180,5	-56,1	-12,9
UG 11 Inneres	57,0	63,8	76,2	73,1	12,4	-3,1
UG 02 Bundesgesetzgebung	3,6	13,7	46,0	84,5	32,3	38,5
UG 45 Bundesvermögen	52,7	47,5	36,8	22,1	-10,7	-14,7
UG 30 Bildung	29,9	30,8	35,9	34,7	5,1	-1,2
UG 13 Justiz und Reformen	24,1	34,3	20,7	16,4	-13,6	-4,2
UG 40 Wirtschaft	25,2	22,9	19,4	19,5	-3,5	0,2
Sonstige	33,4	36,6	32,2	33,8	-4,4	1,6
<b>Sonstige investitionsnahe Auszahlungen</b>	<b>3.505,1</b>	<b>3.479,7</b>	<b>3.691,9</b>	<b>3.892,9</b>	<b>212,2</b>	<b>201,0</b>
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers <sup>1)</sup>	28,8	37,6	135,0	145,0	97,4	10,0
ÖBB-Schieneinfrastruktur, DB 41.02.02	2.068,5	2.122,2	2.185,7	2.319,2	63,5	133,5
Privatbahngesetz <sup>2)</sup>	48,8	40,2	50,0	50,0	9,8	0,0
Bundesbeitrag U-Bahnbau, UG 41	78,0	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0
Zahlungen an den BIG-Konzern (Mieten)	769,7	699,6	731,0	780,6	31,3	49,6
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	32,6	43,6	62,1	75,6	18,5	13,5

In Mio. €	Erfolg 2016	v. Erfolg 2017	BVA-E 2018	BVA-E 2019	Δ 17/18	Δ 18/19
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	346,3	340,9	344,2	339,5	3,3	-4,7
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	61,7	56,7	44,6	43,6	-12,1	-1,0
Thermische Sanierung, UG 43	51,8	39,7	42,6	42,7	2,9	0,1
KLI.EN (ca. 50% investitionsrelevant), UG 43	18,9	21,1	18,7	18,7	-2,4	0,0
<b>Investitionen ausgegliederter Einheiten</b>	<b>3.154,6</b>	<b>3.275,9</b>	<b>3.616,6</b>	<b>4.209,2</b>	<b>340,7</b>	<b>592,6</b>
BIG-Konzern <sup>3)</sup>	516,6	539,9	660,3	817,3	120,4	157,0
ÖBB-Infrastruktur AG <sup>4)</sup>	1.731,0	1.719,0	1.884,3	1.966,9	165,3	82,6
ASFINAG <sup>5)</sup>	907,0	1.017,0	1.072,0	1.425,0	55,0	353,0
<b>Summe <sup>6)</sup></b>	<b>4.305,5</b>	<b>4.432,9</b>	<b>4.852,5</b>	<b>5.467,1</b>	<b>419,6</b>	<b>614,7</b>
<b>In % des BIP</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>

<sup>1)</sup> Die 2016 und 2017 budgetierten, aber nicht ausbezahlten Mittel werden auf die Folgejahre verteilt. Insgesamt steht für den flächendeckenden Breitbandausbau 1 Mrd. € zur Verfügung.

<sup>2)</sup> Finanzierungsbeiträge für Schieneninfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz (ohne Zahlungen an APK Pensionskasse betreffend Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH)

<sup>3)</sup> Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Mehrjahresplanung der BIG, Quelle: BIG

<sup>4)</sup> Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2016 Ist-Wert, 2017: vorläufiger Ist-Wert, 2018+2019: Planwerte gemäß Rahmenplan 2018-2023 laut Ministerratsbeschluss vom 21.3.2018), Quelle: ÖBB

<sup>5)</sup> Quelle: ASFINAG

<sup>6)</sup> Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget ohne Zahlungen an BIG und ÖBB

In den Bereichen Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie im Hochbau hat der Bund per Gesetz privatrechtliche Gesellschaften gegründet, die zu 100% im Bundeseigentum stehen. Diese ausgegliederten Gesellschaften (ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur AG und Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. - BIG) tätigen Infrastrukturinvestitionen, die auf Grund der privatrechtlichen Organisationsform nicht oder nur indirekt im Bundesbudget aufscheinen. Die Auszahlungen aus dem Bundesbudget an diese Gesellschaften gestalten sich wie folgt:

#### ASFINAG

Die ASFINAG erhält keine finanziellen Zuschüsse vom Bund. 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.

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 betrug für das Jahr 2017 jeweils 1,6 Mrd. € an Kapital und 1,6 Mrd. € an Zinsen und Kosten. 2018 werden keine Haftungen benötigt, für 2019 1,3 Mrd. € an Kapital und 1,3 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Insgesamt hat der Bund auf dieser Grundlage per Ende 2017 Haftungen für die ASFINAG in Höhe von rund 9,7 Mrd. € übernommen.

ÖBB-Infrastruktur AG

Der Bund leistet an die ÖBB-Infrastruktur AG nachstehende Zuschüsse zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur:

**Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG**

in Mio. €

	2016 <sup>1)</sup>	2017 <sup>1)</sup>	2018 <sup>2)</sup>	2019 <sup>2)</sup>	Veränderung 2016-2019 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	786,6	785,9	798,4	837,7	6,5
Zuschüsse zu Planung und Bau	767,6	785,8	826,2	898,0	14,3
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	514,3	550,5	561,1	583,5	6,0
<b>Summe</b>	<b>2.068,5</b>	<b>2.122,2</b>	<b>2.185,7</b>	<b>2.319,2</b>	<b>9,3</b>
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	-1,7

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> Istwerte

<sup>2)</sup> Planwerte gemäß Ministerratsbeschluss zum Rahmenplan 2018-2023 vom 21.3.2018 (Werte für Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur sind auf Grundlage von BVA-E 2018 und 2019 geschätzt)

Ferner hat der Bund gemäß § 47 Abs. 1 Bundesbahngesetz dafür Sorge zu tragen, dass die Liquidität der ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt ist.

Wie bei der ASFINAG wird auch bei der ÖBB-Infrastruktur AG versucht, die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten. Daher nimmt seit Oktober 2016 die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) die erforderlichen Finanzmittel für die ÖBB-Infrastruktur AG am Kapitalmarkt auf. Davor übernahm der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen der ÖBB-Infrastruktur AG eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wurde jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt. Das Volumen der diesbezüglichen Haftungen des Bundes für die ÖBB-Infrastruktur AG beträgt per Ende 2017 rund 14,2 Mrd. €.

Ferner werden Kostenbeiträge Dritter an die ÖBB-Infrastruktur AG für Investitionen auf Grundlage des ÖBB-Rahmenplans z. B. von Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) entrichtet, wenn diese ein besonderes Interesse an der Errichtung von Schieneninfrastruktur haben (2017: 176 Mio. €). Darüber hinaus leisten Bund, Länder und Gemeinden für Verkehrsdienste Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG. Der Bund leistet diese Zahlungen auf Grundlage des Verkehrsdienstvertrages mit der ÖBB-Personenverkehr AG (2017: 796 Mio. €). Für den Güterverkehr besteht seit 3.12.2012 das Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu - Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Dieses wird im Zeitraum 2018-2022 fortgesetzt. Entsprechende Förderungen können von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt, beantragt werden. Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2017 Förderungen iHv. rund 90 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2017 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt rund 30 Mio. € aus diesem Förderprogramm.

*Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.*

Die BIG investiert sowohl in Sanierung von Bestandsimmobilien als auch in Neubauten. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns werden in den Jahren 2018 und 2019 jeweils rund und 660 Mio. € und 817 Mio. € betragen (2017: 540 Mio. €). Die Erlöse des BIG-Konzerns stammen aus der Vermietung von überwiegend an den Bund vermieteten Liegenschaften sowie der Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen. Die voraussichtlichen direkten Mietzahlungen aus dem Bundesbudget an die BIG betragen in den Jahren 2018 und 2019 und jeweils rund 731 Mio. € und 781 Mio. € (2017: 700 Mio. €).

# 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.

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.

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

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) bzw. nunmehr der Fazilität „Connecting Europe“ erläutert.



## 2. Analytischer Teil

### 2.1 Gesamtdarstellung Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

Die nachstehend angeführte Gesamtdarstellung der Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene umfasst die direkten Auszahlungen aus dem Bundesbudget für Investitionen, sonstige investitionsnahe Auszahlungen aus dem Bundesbudget sowie die Investitionen der ausgegliederten Gesellschaften ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur AG und Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. – BIG.

#### Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	Erfolg 2016	v. Erfolg 2017	BVA-E 2018	BVA-E 2019	Δ 17/18	Δ 18/19
<b>Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)</b>	<b>3.989,1</b>	<b>3.978,8</b>	<b>4.152,5</b>	<b>4.357,7</b>	<b>173,7</b>	<b>205,2</b>
<b>Auszahlungen aus Investitionen</b>	<b>484,0</b>	<b>499,2</b>	<b>460,6</b>	<b>464,8</b>	<b>-38,6</b>	<b>4,2</b>
Gebäude und Bauten	100,1	132,9	95,6	136,0	-37,3	40,4
Technische Anlagen	161,7	196,7	158,4	153,8	-38,3	-4,6
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	168,2	120,6	167,7	151,0	47,2	-16,8
Immaterielles Vermögen	1,3	1,4	2,1	1,9	0,7	-0,1
Beteiligungen	52,7	47,5	36,8	22,1	-10,7	-14,7
Grundstücke	0,0	0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0
<b>davon je UG</b>						
UG 14 Militärische Angelegenheiten	258,2	249,6	193,5	180,5	-56,1	-12,9
UG 11 Inneres	57,0	63,8	76,2	73,1	12,4	-3,1
UG 02 Bundesgesetzgebung	3,6	13,7	46,0	84,5	32,3	38,5
UG 45 Bundesvermögen	52,7	47,5	36,8	22,1	-10,7	-14,7
UG 30 Bildung	29,9	30,8	35,9	34,7	5,1	-1,2
UG 13 Justiz und Reformen	24,1	34,3	20,7	16,4	-13,6	-4,2
UG 40 Wirtschaft	25,2	22,9	19,4	19,5	-3,5	0,2
Sonstige	33,4	36,6	32,2	33,8	-4,4	1,6
<b>Sonstige investitionsnahe Auszahlungen</b>	<b>3.505,1</b>	<b>3.479,7</b>	<b>3.691,9</b>	<b>3.892,9</b>	<b>212,2</b>	<b>201,0</b>
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers <sup>1)</sup>	28,8	37,6	135,0	145,0	97,4	10,0
ÖBB-Schieneinfrastruktur, DB 41.02.02	2.068,5	2.122,2	2.185,7	2.319,2	63,5	133,5
Privatbahngesetz <sup>2)</sup>	48,8	40,2	50,0	50,0	9,8	0,0
Bundesbeitrag U-Bahnbau, UG 41	78,0	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0
Zahlungen an den BIG-Konzern (Mieten)	769,7	699,6	731,0	780,6	31,3	49,6
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	32,6	43,6	62,1	75,6	18,5	13,5
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	346,3	340,9	344,2	339,5	3,3	-4,7
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	61,7	56,7	44,6	43,6	-12,1	-1,0
Thermische Sanierung, UG 43	51,8	39,7	42,6	42,7	2,9	0,1
KLI.EN (ca. 50% investitionsrelevant), UG 43	18,9	21,1	18,7	18,7	-2,4	0,0

In Mio. €	Erfolg 2016	v. Erfolg 2017	BVA-E 2018	BVA-E 2019	Δ 17/18	Δ 18/19
Investitionen ausgegliederter Einheiten	3.154,6	3.275,9	3.616,6	4.209,2	340,7	592,6
BIG-Konzern <sup>3)</sup>	516,6	539,9	660,3	817,3	120,4	157,0
ÖBB-Infrastruktur AG <sup>4)</sup>	1.731,0	1.719,0	1.884,3	1.966,9	165,3	82,6
ASFINAG <sup>5)</sup>	907,0	1.017,0	1.072,0	1.425,0	55,0	353,0
<b>Summe <sup>6)</sup></b>	<b>4.305,5</b>	<b>4.432,9</b>	<b>4.852,5</b>	<b>5.467,1</b>	<b>419,6</b>	<b>614,7</b>
<b>In % des BIP</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>

<sup>1)</sup> Die 2016 und 2017 budgetierten, aber nicht ausbezahlten Mittel werden auf die Folgejahre verteilt. Insgesamt steht für den flächendeckenden Breitbandausbau 1 Mrd. € zur Verfügung.

<sup>2)</sup> Finanzierungsbeiträge für Schieneninfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz (ohne Zahlungen an APK Pensionskasse betreffend Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH)

<sup>3)</sup> Teil des Sektors Staat gem. ESVC; Investitionen laut Mehrjahresplanung der BIG, Quelle: BIG

<sup>4)</sup> Teil des Sektors Staat gem. ESVC; Investitionen laut Rahmenplan (2016 Ist-Wert, 2017: vorläufiger Ist-Wert, 2018+2019: Planwerte gemäß Rahmenplan 2018-2023 laut Ministerratsbeschluss vom 21.3.2018), Quelle: ÖBB

<sup>5)</sup> Quelle: ASFINAG

<sup>6)</sup> Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget ohne Zahlungen an BIG und ÖBB

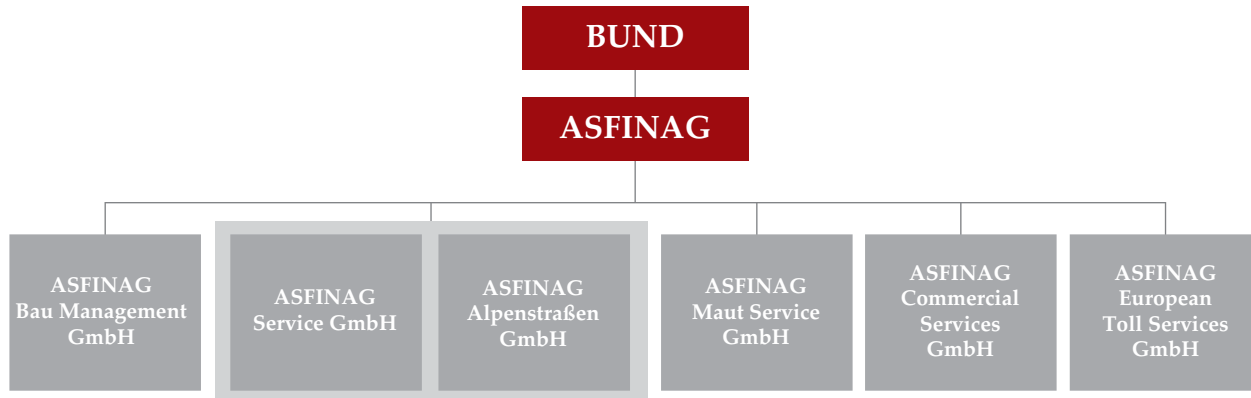
## 2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften

### 2.2.1 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.

### 2.2.1.1 ASFINAG

#### Organisationsstruktur und Aufgaben



Die ASFINAG plant, finanziert, baut, erhält und betreibt das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz mit einer Streckenlänge von fast 2.183 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. Das Streckennetz umfasst 158 Tunnel und fast 5.200 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.

#### Erlösmodell im Überblick

Die Finanzierung der ASFINAG erfolgt durch die von ihr eingehobenen Mauten (LKW-Maut, PKW-Autobahnvignette sowie Sondermauten) sowie über den Kapitalmarkt (in Form von Anleihen). Der Bund hat gemäß § 10 ASFINAG-Gesetz dafür Sorge zu tragen, dass die Liquidität des Unternehmens sichergestellt ist.

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 betrug für das Jahr 2017 jeweils 1,6 Mrd. € an Kapital und 1,6 Mrd. € an Zinsen und Kosten. 2018 werden keine Haftungen benötigt, für 2019 1,3 Mrd. € an Kapital und 1,3 Mrd. € an Zinsen und Kosten. Insgesamt hat der Bund auf dieser Grundlage per Ende 2017 Haftungen für die ASFINAG in Höhe von rund 9,7 Mrd. € übernommen.

## 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. €

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2010-2016 in %
Lkw-Fahrleistungsmaut	1.031	1.062	1.103	1.135	1.242	1.253	1.274	23,6
Pkw-Fahrleistungsmaut	124	131	136	147	155	157	173	39,5
Pkw-Zeitmaut	357	368	383	406	428	449	472	32,2
Ersatzmaut	23	23	27	26	29	31	32	39,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.535</b>	<b>1.584</b>	<b>1.649</b>	<b>1.714</b>	<b>1.854</b>	<b>1.890</b>	<b>1.951</b>	<b>27,1</b>

Quelle: BMF/Asfinag

Im Jahr 2016 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 761,4 Mio. €. Dadurch wurde im Jahr 2016 trotz intensiver Investitionstätigkeit in das Straßennetz ein positiver Cashflow nach Investitionstätigkeit erwirtschaftet und damit erneut die Basis für eine Reduktion der Verschuldung der ASFINAG gelegt.

Per Ende 2016 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 10,7 Mrd. € aufgenommen, der Gesamtschuldenstand reduzierte sich gegenüber dem Jahr 2015 geringfügig.

Die Ratinggesellschaft Moody's hat im Juni 2016 die ASFINAG als Folge der Herabstufung der Republik Österreich auf das Aa1-Rating herabgesetzt. Standard & Poor's stuft die ASFINAG derzeit mit AA+ ein.

### Finanzkenndaten

in Mio. €

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2010-2016 in %
EBT	385	584	628	626	692	728	818	112,5
Finanz- verbindlichkeiten	10.367	11.201	10.957	10.839	10.805	10.857	10.740	3,6
Kurz- u. langfr. Schulden	11.288	11.786	11.524	11.519	11.604	11.589	11.622	3,0
Eigenkapital	1.872	2.551	2.922	3.294	3.613	4.061	4.575	144,4

Quelle: BMF

Diese Darstellung der Finanzkennzahlen zeigt eine langfristige positive Entwicklung des Ergebnisses der Betrieblichen Tätigkeit (EBT) sowie des Eigenkapitals und damit einhergehend den moderaten Anstieg der Finanzverbindlichkeiten als größten Teil der kurz- und langfristigen Schulden der ASFINAG.

#### *Kapitalausstattung*

Per 31.12.2016 betrug das Eigenkapital 4.575 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 28,3 % entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse im Zeitraum 2010-2016 zu einem Anstieg des Eigenkapitals um insgesamt rund 144 %. Durch die regelmäßige Valorisierung der Mauttarife mit dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) des Vorjahres ist eine Werthaltigkeit der Einnahmen der ASFINAG gewährleistet.

#### *Investitionsvolumen*

Die Rahmenplanung für die Jahre 2018 bis 2022 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 7,8 Mrd. € vor. 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 2017 rund 1,0 Mrd. € in die Verbesserung und Ausweitung des Streckennetzes. In den Jahren 2018 und 2019 werden voraussichtlich rund 1,0 Mrd. € bzw. 1,4 Mrd. € in die Erhaltung und den Neubau des Straßennetzes investiert. Diese Summen verteilen sich in etwa zu 60 % auf Neubauprojekte und zu 40 % auf die bauliche Erhaltung.

Das ASFINAG-Investitionsprogramm für die Jahre 2018-2023 enthält folgende wesentliche Projekte:

	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition in Mio. €
<b>Erweiterung von Tunnelanlagen (zweite Röhre)</b>			
A 9 Pyhrn Autobahn: Tunnelkette Klaus	2013	2017	165
A 9 Pyhrn Autobahn: Gleinalmtunnel	2013	2019	263
A 11 Karawanken Autobahn: Karawankentunnel	2015	2025	190
S 16 Arlberg Schnellstraße: Perjentunnel	2015	2019	125
<b>Tunnel Generalerneuerung</b>			
A 2 Süd Autobahn: Kreuzergegend und Bettlerkreuz	2017	2019	20
A 2 Süd Autobahn: Tunnel Gräbern	2017	2019	23
A 2 Süd Autobahn: Donnersberg Tunnel	2017	2019	15
A 2 Süd Autobahn: Tunnel Kollmann und Haberberg	2017	2019	13
A 9 Pyhrn Autobahn: Tunnel Wald und Pretallerkogel	2016	2018	39
A 9 Pyhrn Autobahn: Plabutsch Tunnel	2017	2019	64
A 12 Inntal Autobahn: Tunnel Mils	2017	2019	24
A 22 Donauufer Autobahn: Tunnel Kaisermühlen	2015	2018	83
S 16 Arlberg Schnellstraße: Pianner/Quadratscher Tunnel	2017	2018	20
S 16 Arlberg Schnellstraße: Tunnel Langen	2018	2019	21
<b>Neubauvorhaben und Planungsprojekte 2018</b>			
A 5 Nord Autobahn: Umfahrung Drasenhofen	2018	2019	48
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz			668
S 1 Wiener Außenring Schnellstraße: Schwechat - Süßenbrunn			1.900
S 3 Weinviertler Schnellstraße: Hollabrunn - Guntersdorf	2017	2020	130
S 7 Fürstenfelder Schnellstraße: Riegersdorf - Dobersdorf	2018	2023	483
S 36 Murtal Schnellstraße: St. Georgen - Scheifling	2013	2020	162
<b>Generalerneuerungen, Verbreiterungen und große Sanierungen im bestehenden Netz</b>			
A 1 West Autobahn: Matzleinsdorf - Pöchlarn	2016	2018	35
A 2 Süd Autobahn: Grimmenstein - Aspang	2018	2020	41
A 4 Ost Autobahn: Fischamend - Bruck West	2017	2022	148
A 7 Mühlkreisautobahn: Sicherheitsausbau Etappe 1	2017	2023	171
A 12 Inntal Autobahn, Generalerneuerung Terfener Innbrücke	2017	2021	35
A 14 Rheintal Autobahn: Fahrstreifenerweiterung	2018	2020	31
A 23 Südosttangente: Hochstraße Inzersdorf	2016	2018	134
S 31 Burgenland Schnellstraße: Mattersburg - Weppersdorf	2018	2022	125

Quelle: BMF/Asfinag

Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der ASFINAG seit 2003 finden sich im Anhang.

### *Verkehrssicherheitsprogramm, Tunnelsicherheit*

Die kontinuierliche und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Ziel der ASFINAG. Insbesondere bei Tunnelanlagen sind die menschlichen Faktoren und Leistungsgrenzen aller Straßenbenutzer entsprechend zu berücksichtigen. Daher setzt die ASFINAG einen Schwerpunkt auf zweiröhriige Tunnelausbauten und Aufrüstung sämtlicher Tunnelanlagen mit modernster Sicherheitsausstattung.

### *Die intelligente Straße*

Auf besonders unfall- und staugefährdeten Abschnitten entlang des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes plant die ASFINAG die Installation so genannter Streckenbeeinflussungsanlagen und Einrichtungen zur Netzbeeinflussung. Dabei werden den Autofahrer/-innen im Falle von Verkehrsbehinderungen insbesondere mittels der Wegweisung frühzeitig alternative Routen signalisiert.

## **2.2.2 Schienenbau**

### *2.2.2.1 ÖBB*

#### *Organisationsstruktur und Aufgaben*

Gemäß dem Bundesbahngesetz hat der ÖBB-Konzern folgende Struktur:

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG sowie der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Hauptaufgaben der ÖBB-Holding AG sind

- die Ausübung der Anteilsrechte,
- die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns,
- die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie
- die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel.

Im Bundesbahngesetz geregelt ist ferner auch die Konzernstruktur auf Ebene der Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG. Konkret nennt das Bundesbahngesetz die ÖBB-Produktion GmbH, die ÖBB-Technische Services-GmbH sowie die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr ist führender Anbieter von Mobilitätsleistungen in Österreich. Er ist für die Konzeption des Angebotes, die Koordination des Leistungserstellungsprozesses, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung der Personenverkehrsleistungen zuständig. Gemeinsam mit der Tochter ÖBB-Postbus GmbH sorgt die ÖBB-Personenverkehr AG für ein abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

Die Rail Cargo Austria AG ist die international agierende Güterverkehrstochter, die am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auftritt. Ausgehend von den Heimmärkten Österreich und Ungarn ist das Ziel, marktführend in Österreich zu bleiben sowie die Marktposition zwischen Nordsee, Schwarzem Meer und Mittelmeer auszubauen. Als Spezialist für bahnaffine Transportleistungen mit spezialisierten Zusatzleistungen bietet der Teilkonzern Rail Cargo Austria ein umfassendes Transport- und Logistiksystem sowie entsprechende Dienstleistungen.

Die gemeinsamen Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

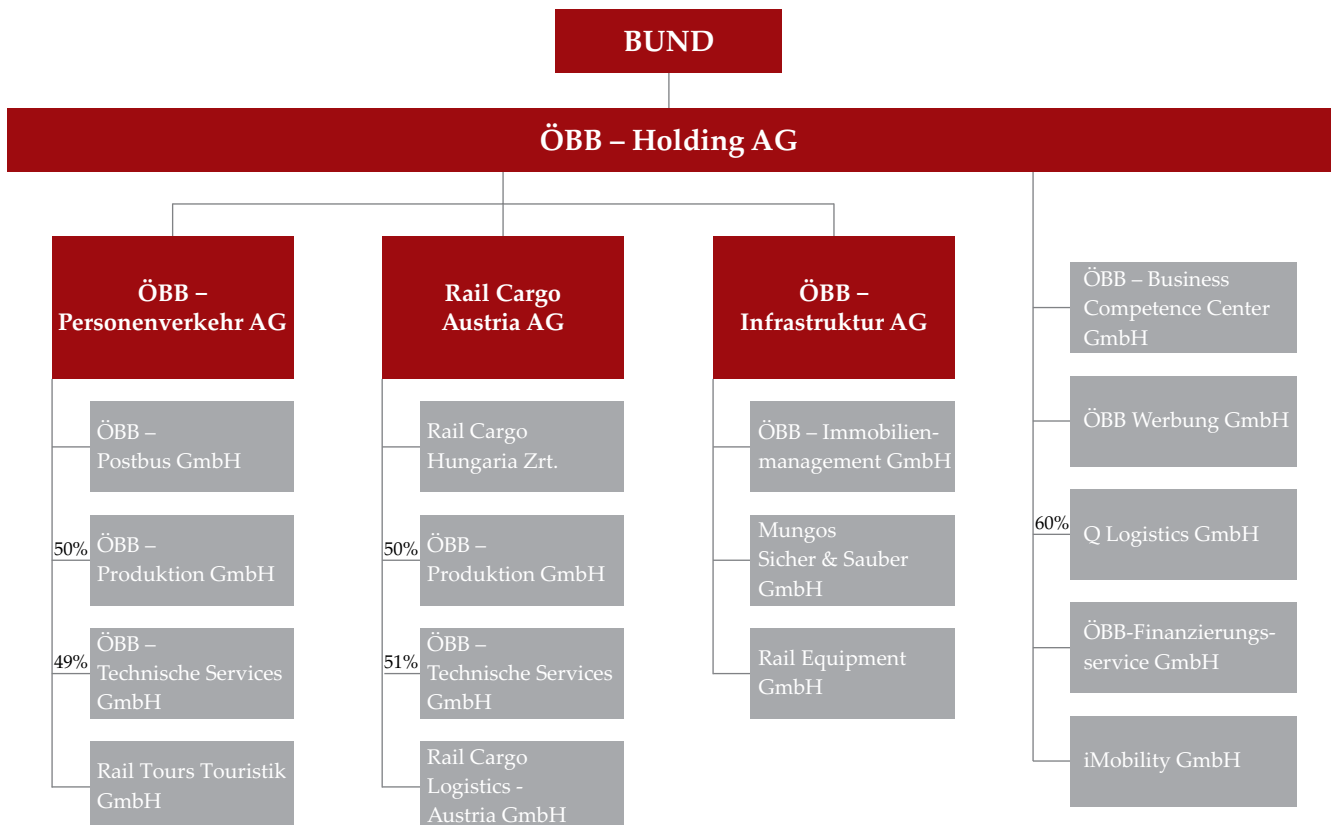
Die ÖBB-Infrastruktur AG verantwortet die Errichtung, die Instandhaltung und den Betrieb des österreichweiten Bahnnetzes.

Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurde die European Contract Logistics – Austria GmbH, ein vormals 100%iges Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, mit dem Teilbetrieb „Stückgut“ der Quehenberger Logistics GmbH fusioniert und tritt nunmehr als „Q Logistics GmbH“ am Markt auf. Die ÖBB-Holding AG hält nun 60% der Anteile am Joint Venture, während 40% der Anteile an die Quehenberger Logistics GmbH abgetreten wurden. Mit 1.1.2017 hat die Q Logistics GmbH den operativen Betrieb aufgenommen und bietet Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehr sowie Lagerlogistiklösungen an.

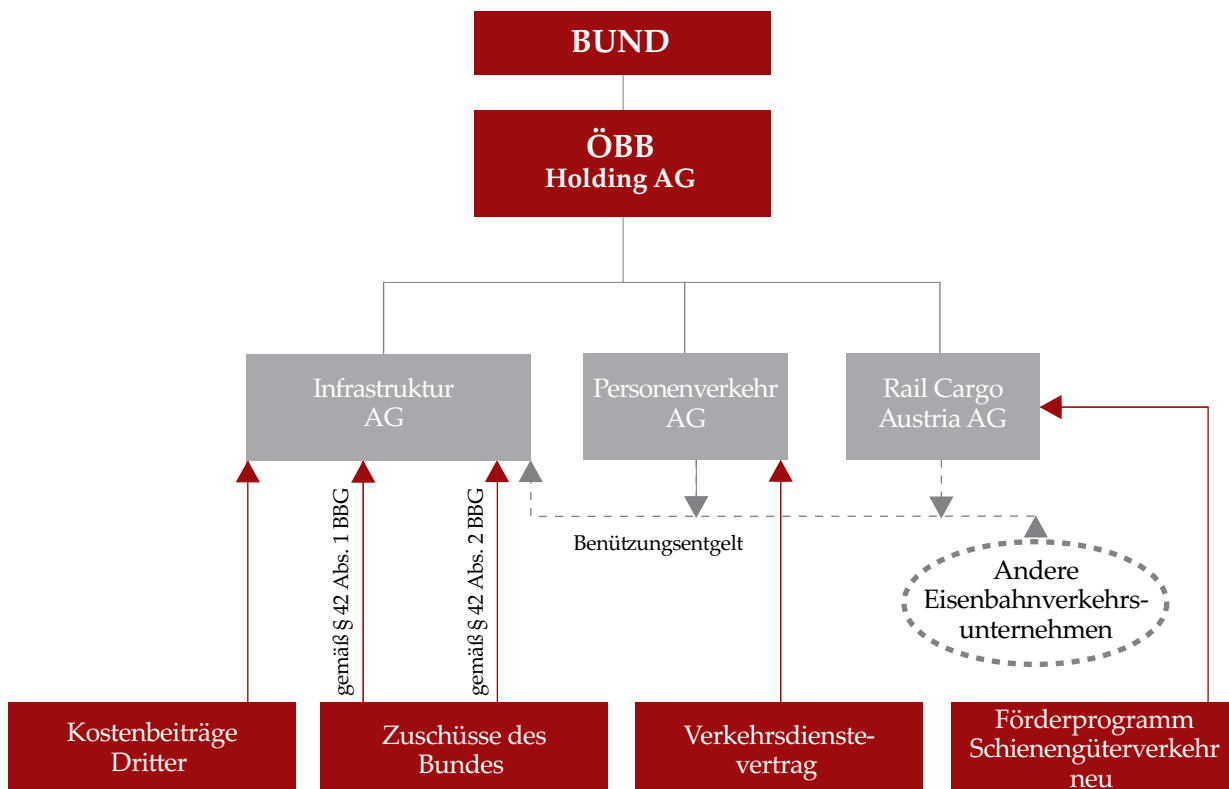
Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen verantwortlich. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, durch und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im Konzern der ÖBB-Holding AG. Die iMobility GmbH ist seit 2017 ein 100 %-Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG und entwickelte in den vergangenen Jahren die App „wegfinder“. „Wegfinder“ ist eine multimodale Auskunft- und Buchungsplattform für verschiedenste Verkehrsträger wie Bahn, Bus, Carsharing oder Taxi, die von jedem Mobilitätsanbieter als zusätzlicher Vertriebskanal genutzt werden kann.

Somit ergibt sich folgende, aktuelle Organisationsstruktur:





Erlösmodell im Überblick



Erläuterung

Der Bund leistet Zuschüsse zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Ferner hat der Bund gemäß § 47 Abs. 1 Bundesbahngesetz dafür Sorge zu tragen, dass die Liquidität der ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt ist. Seit Oktober 2016 nimmt die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) die erforderlichen Finanzmittel für die ÖBB-Infrastruktur AG am Kapitalmarkt auf. Davor übernahm der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen der ÖBB-Infrastruktur AG eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wurde jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt. Das Volumen der diesbezüglichen Haftungen des Bundes für die ÖBB-Infrastruktur AG beträgt per Ende 2017 rund 14,2 Mrd. €.

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 (2016: 524 Mio. €). Kostenbeiträge Dritter an die ÖBB-Infrastruktur AG für Investitionen auf Grundlage des ÖBB-Rahmenplans werden z. B. von Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) entrichtet, wenn diese ein besonderes Interesse an der Errichtung von Schieneninfrastruktur haben (2017: 176 Mio. €). Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdienste Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG. Der Bund leistet diese Zahlungen auf Grundlage des Verkehrsdienstevertrages mit der ÖBB-Personenverkehr AG (2017: 796 Mio. €). Für den Güterverkehr besteht seit 3.12.2012 das Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu - Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“, das nunmehr im Zeitraum 2018-2022 fortgesetzt wird. Entsprechende Förderungen können von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt, beantragt werden (nähere Informationen siehe <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/foerderung/index.html>). Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2017 Förderungen iHv. rund 90 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2017 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt rund 30 Mio. € aus diesem Förderprogramm.

**Entwicklung wesentlicher Finanzströme laut ÖBB-Erlösmodell**  
in Mio. €

	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2016-2019 in %
Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz <sup>1)</sup>	2.069	2.122	2.186	2.319	12,1
Verkehrsdienstevertrag mit ÖBB-Personenverkehr AG <sup>2)</sup>	714	796	727	756	5,9
Anteil der Rail Cargo Austria AG am Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“ <sup>3)</sup>	81	90	83	84	3,7
Kostenbeiträge Dritter zum ÖBB-Rahmenplan <sup>4)</sup>	230	176	191	200	-13,1
Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG aus Infrastrukturbenützungsentgelt <sup>5)</sup>	524	---	---	---	---

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> 2018 und 2019: Planwerte gemäß Ministerratsbeschluss zum ÖBB-Rahmenplan 2018-2023 vom 21.3.2018 (Werte für Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur sind auf Grundlage von BVA-E 2018 und 2019 geschätzt)

<sup>2)</sup> 2017: vorläufiger Erfolg, 2018 und 2019: Werte laut BVA-E

<sup>3)</sup> 2017 - 2019: Schätzwerte

<sup>4)</sup> 2017: Erwartungswert, 2018 und 2019: Planwerte laut Beilage 3 zu Ministerratsbeschluss zum ÖBB-Rahmenplan 2018-2023 vom 21.3.2018

<sup>5)</sup> Für die Jahre 2017 bis 2019 liegen keine veröffentlichten Erwartungs- bzw Planwerte vor.

**ÖBB-Infrastruktur AG**

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. Diese Verträge werden jährlich um jeweils ein Jahr ergänzt und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum angepasst. Beide Verträge beruhen auf dem von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan.

Der Vertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz betrifft Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer, sofern 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. Für die Jahre 2018 und 2019 sind auf Grundlage des Ministerratsbeschlusses vom 21.3.2018 zum Rahmenplan 2018-2023 sowie der BVA-E 2018 und 2019 jeweils Zuschüsse iHv. 798,4 bzw. 837,7 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2017 leistete der Bund eine diesbezügliche Zuschusszahlung in Höhe von 785,9 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 zusätzlich zu den Zahlungen gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz, Errichtungskosten in Form von Tilgungsraten verteilt über 30 Jahre zu begleichen. Für die Jahre 2018 und 2019 sind laut dem Ministerratsbeschluss zum

Rahmenplan 2018-2023 diesbezügliche Zuschüsse iHv. 826,2 bzw. 898,0 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2017 wurde auf Basis des Zuschussvertrages für die Jahre 2016-2021 ein Zuschuss iHv. 785,8 Mio. € geleistet.

Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sind laut dem Ministerratsbeschluss zum Rahmenplan 2018-2023 für die Jahre 2018 und 2019 jeweils Zuschüsse iHv. 561,1 bzw. 583,5 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2017 wurde auf Basis des Zuschussvertrages für die Jahre 2016-2021 ein Zuschuss iHv. 550,5 Mio. € geleistet.

### Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG

in Mio. €

	2016	2017	2018 <sup>1)</sup>	2019 <sup>1)</sup>	Veränderung 2016-2019 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	786,6	785,9	798,4	837,7	6,5
Zuschüsse zu Planung und Bau	767,6	785,8	826,2	898,0	14,3
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	514,3	550,5	561,1	583,5	6,0
<b>Summe</b>	<b>2.068,5</b>	<b>2.122,2</b>	<b>2.185,7</b>	<b>2.319,2</b>	<b>9,3</b>
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	-1,7

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> Planwerte gemäß Ministerratsbeschluss zum Rahmenplan 2018-2023 vom 21.3.2018 (Werte für Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur sind auf Grundlage von BVA-E 2018 und 2019 geschätzt)

### Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2016 Umsatzerlöse von 2.108 Mio. € (2015: 2.079 Mio. €). Dies entspricht einem Zuwachs in Höhe von rund 1 % gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse der ÖBB-Infrastruktur AG gliedern sich wie folgt:

## Umsatzerlöse

in Mio. €

	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2013-2016 in %
Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz <sup>1)</sup>	1.151	1.154	1.099	1.110	-3,6
Infrastrukturbenützungsentgelt	468	483	509	524	12,0
Energielieferung	254	231	204	180	-29,1
Mieten und Pachten	128	132	140	141	10,4
Sonstige Umsatzerlöse	154	176	127	153	-1,0
<b>Summe</b>	<b>2.155</b>	<b>2.176</b>	<b>2.079</b>	<b>2.108</b>	<b>-2,2</b>

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

<sup>1)</sup> Zu den Umsatzerlösen zählen die Zuschüsse zum Betrieb der Infrastruktur sowie zu Inspektion, Wartung, Störung und Instandsetzung. Der Zuschuss zu Instandhaltung, Planung und Bau wird bei den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass hier die ertragswirksamen Zahlen aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG dargestellt werden. Der Unterschied zu den oben dargestellten Zuschusszahlen für 2016 aus Sicht des Bundesbudgets ergibt sich durch die im Geschäftsbericht 2016 der ÖBB-Infrastruktur AG dargestellten Abgrenzungen (siehe Seite 109).

Der Anstieg der Erlöse aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt ist im Wesentlichen auf höhere Preise und zusätzlich auf ein höheres Transportaufkommen im Jahr 2016 zurückzuführen. Der Rückgang der Erlöse aus Energielieferungen wird im Wesentlichen durch die generell sinkenden Energiepreise verursacht. Der stetige Anstieg der Erlöse aus Mieten und Pachten ergibt sich hauptsächlich durch die vereinbarte Wertsicherung.

## Finanzkennzahlen

in Mio. €

	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2013-2016 in %
EBT	26	35	13	50	90,8
Finanzverbindlichkeiten	17.704	18.874	19.542	19.879	12,3
Kurz- u. langfr. Schulden	18.960	20.143	20.894	21.386	12,8
Eigenkapital	1.174	1.199	1.206	1.269	8,1

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

Der Anstieg der Finanzverbindlichkeiten sowie der kurz- und langfristigen Schulden ergibt sich im Wesentlichen durch die aus der laufenden Investitionstätigkeit resultierende Neuverschuldung. Der Anstieg des Eigenkapitals resultiert überwiegend aus den positiven Geschäftsergebnissen. Die Eigenkapitalquote beträgt im Jahr 2016 rund 6 %.

## Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2017 1.719 Mio. € (vorläufiger Wert) in den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Welche Investitionen getätigt werden, wird für jeweils sechs Jahre im sogenannten Rahmenplan festgelegt (Details siehe unten). Der am 21.3.2018 von der Bundesregierung beschlossene Rahmenplan 2018-2023 sieht insbesondere folgende Investitionen vor:

### Investitionen laut ÖBB-Rahmenplan

in Mio. €

	2017 <sup>1)</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Semmering-Basistunnel	187,0	299,9	258,1	313,1	304,2	281,1	249,1
Koralmtunnel (Graz - Klagenfurt)	327,0	309,4	305,5	346,1	411,9	352,1	311,2
Brenner-Basistunnel	116,7	211,3	269,1	471,7	510,6	561,2	518,9
<b>Tunnels - insgesamt</b>	<b>630,7</b>	<b>820,6</b>	<b>832,7</b>	<b>1.130,9</b>	<b>1.226,7</b>	<b>1.194,4</b>	<b>1.079,2</b>
Sonstige Einzelprojekte	339,9	351,2	450,6	635,9	631,6	633,0	648,7
<b>Wesentliche Investitionsprogramme</b>							
ETCS und Zugbeeinflussung	3,7	4,0	9,2	18,3	28,6	55,5	62,7
Betriebsfernsteuerzentralen	44,0	51,4	37,0	55,6	74,8	75,0	71,6
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	63,7	91,6	84,5	68,6	69,7	67,4	73,1
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	17,0	33,7	47,6	48,6	30,8	31,5	32,9
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit; Mobilfunk/Datennetze entlang der Strecke	19,8	29,7	6,8	2,2	2,2	2,3	2,3
Netzerfordernisse	17,8	34,7	56,2	81,9	90,6	85,2	96,5
Park & Ride, Lärmschutz	45,5	31,2	35,3	34,8	34,8	42,3	45,7
Reinvestitionen Bestandsnetz	578,0	576,7	593,5	620,3	611,2	630,7	653,0
<b>Gesamtsumme</b>	<b>1.719,0</b>	<b>1.884,3</b>	<b>1.967,9</b>	<b>2.435,9</b>	<b>2.556,7</b>	<b>2.535,6</b>	<b>2.502,3</b>

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2018-2023, BMF

<sup>1)</sup> vorläufiger Ist-Wert

Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der ÖBB-Infrastruktur AG seit 2003 finden sich im Anhang.

*Personalstand***Personalstand**

	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2013-2016 in %
Mitarbeiter (Anzahl in Köpfen)	16.215	17.725	17.956	18.048	11,3
davon mit Definitivstellung in %	74	67	65	63	-15,4

Quelle: BMF

Der Anstieg im Jahr 2014 ergibt sich durch die Übernahme des „Lehrlingswesens“ per 1.7.2014. Seither erfolgt die Ausbildung der Lehrlinge im ÖBB-Konzern zentral über die ÖBB-Infrastruktur AG. Somit wurden rund 1.400 Lehrlinge erstmals dem Personalstand der ÖBB-Infrastruktur AG zugezählt. Der leichte Anstieg im Jahr 2015 ergibt sich durch die Übernahme des Teilbetriebes Lehrlingswesen (einschließlich Leitung, Ausbildungspersonal, Berufsschullehrer, Heimleiter und sonstigem Personal) von der ÖBB-Business Competence Center GmbH. Der geringfügige Anstieg im Jahr 2016 ergibt sich im Wesentlichen durch zusätzlich aufgenommene Lehrlinge.

*ÖBB-Immobilienmanagement GmbH*

Mit rund 25.000 Liegenschaften zählt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu den bedeutendsten Grundeigentümern Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobilien-Dienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Mit rund 780 MitarbeiterInnen werden betriebsnotwendige Liegenschaften entwickelt und verwertet und ein umfassendes Portfolio von rd. 5.000 Gebäuden sowie mehr als 1.100 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus betreut. Das Leistungsspektrum umfasst sowohl die kaufmännische als auch die technische Hausverwaltung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen.

*Finanzierung und Verschuldung*

Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur (Teilkonzern) betragen zum 31.12.2016 rund 19,9 Mrd. € (31.12.2015: 19,5 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. Dieser Rahmenplan ist Grundlage des Zuschussvertrages gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz, der im Einvernehmen zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen abzuschließen ist. 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 Projekte sind in den Jahren 2018 und 2019 jeweils Investitionen in Höhe von 1.884 bzw. 1.967 Mio. € geplant. Im Geschäftsjahr 2017 wurden 1.719 Mio. € investiert. Der Rahmenplan 2018-2023 wurde am 21.3.2018 von der Bundesregierung beschlossen und ist auf der Homepage des Bundeskanzleramts verfügbar (siehe Bundesregierung - Ministerratsprotokolle):

<https://www.bundeskanzleramt.gv.at/-/beschlussprotokoll-des-12-ministerrates-vom-21-marz-2018>  
 (siehe Beilagen zum Beschlussprotokoll Nr. 12 betreffend Tagesordnungspunkt 27, Beilage 2)

Der Rahmenplan 2018-2023 enthält folgende wesentliche Investitionsprojekte:

Ausbauabschnitt / Projekt	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme	Investition 2018-2023 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2009	2027	2.542,8
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1999	2025	2.036,1
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2026	1.705,5
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2017	2026	538,2
Ausbau Marchegger Ast	2009	2022	455,5
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	2014	2023	388,7
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	2020	lfd. / 2032	142,3
Graz - Weitendorf, Einbindung Koralmbahn	2018	2025	365,0
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	2018	2028	90,3
St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	2010	2021	87,8
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2027	85,7
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2020	2026	82,7
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	2009	2025	80,8
Ebenfurth; Errichtung Schleife	2021	2026	78,5
Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen	2018	2021	72,7
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	2016	2029	71,5
Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung	2017	2022	70,3
Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)	2006	2020	68,7
Wels - Passau; Ausbau Bestandsstrecke	2009	2024	51,8
Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	2020	2023	50,7
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2014	2024	49,9

Ausbauabschnitt / Projekt	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme	Investition 2018-2023 in Mio. €
Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	2019	2021	42,2
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	2022	2026	36,4
Wels Vbf; Terminal	2019	2021	35,2
Golling-Abtenau - Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	2018	2020	30,7
Schwaz; Bahnhofsumbau	2018	2020	23,4
Tulln; Bahnhofsumbau	2016	2019	21,7
Arnoldstein - Hermagor; Elektrifizierung	2019	2020	21,0
Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife	2022	2024	19,7
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	2013	2019	18,8
Wolfurt; Terminal, Ausbau	2014	2018	17,5
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2010	2030	17,0
Seefeld in Tirol; Attraktivierung Verkehrsstation	2016	2018	14,1
Klagenfurt Hbf - Weizelsdorf; Streckenausbau	2022	2024	13,1
Feldkirch - Staatsgrenze nächst Nendeln; Nahverkehrsausbau	2022	2027	12,3
Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung	2023	2026	11,4
Wien Matzleinsdorfer Platz; Anbindung U2	2021	2024	10,0

Quelle: BMF/BMVIT

Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der ÖBB-Infrastruktur AG seit 2003 finden sich im Anhang.

*Weiterführende Informationen zu den Schienenbauprojekten der ÖBB-Infrastruktur AG*

Für weiterführende und aktuelle Informationen zu den Schienenbauprojekten der ÖBB-Infrastruktur AG siehe [http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5\\_0\\_fuer\\_Generationen/5\\_4\\_Wir\\_bauen\\_fuer\\_Generationen/5\\_4\\_1\\_Schieneninfrastruktur/index.jsp](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/index.jsp)

#### 2.2.2.2 Exkurs: Transeuropäische Netze / Fazilität „Connecting Europe“

Die Idee der Transeuropäischen Netze (TEN) entstand vor mehr als 25 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 entfiel auf den Bereich Transport, auf den sich daher auch diese Darstellung beschränkt.

Am 11.12.2013 wurde die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF-Verordnung) beschlossen, die die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze („TEN-Finanzierungsverordnung“) ersetzt. In der CEF-Verordnung werden Kernnetzkorridore definiert und die Zuschussobergrenzen für Infrastrukturinvestitionen im Verkehrsbereich neu festgelegt. Die



Neuregelung sah insbesondere eine Anhebung der Zuschussobergrenzen auf maximal 30 % für Engpässe sowie auf maximal 40 % für grenzüberschreitende Abschnitte vor.

Die für österreichische Projekte im Verkehrsbereich aus dem EU-Finanzrahmen 2014 – 2020 seitens der Europäischen Kommission zugesagten CEF-Zuschüsse betragen rund 850 Mio. €. Die höchsten Zuschüsse entfallen auf die Erkundungs- und Bauarbeiten für den Brenner Basistunnel (rd. 590 Mio. €), die Koralmbahn (rd. 58 Mio. €), Wien – Bratislava, Abschnitt Stadlau – Marchegg (rd. 65,8 Mio. €), sonstige Aktionen betreffend die Schiene (22,2 Mio. €), die Nordautobahn (rd. 22,4 Mio. €) sowie die Planungen für die zweite Tunnelröhre für den Karawankenstraßentunnel und Aktionen im Bereich intelligenter Verkehrssysteme.

### 2.2.2.3 Exkurs: Brenner Basistunnel (BBT)

Der Brenner Basistunnel kann als Kernstück des Kernnetzkorridors Skandinavien – Mittelmeer bezeichnet werden.

#### *Projektbeschreibung*

Durch die Errichtung des BBT wird auf einem Kernstück dieses wichtigen Kernnetzkorridors 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<sup>1</sup> 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 engen Abständen begehbare Querverbindungen angeordnet. Ähnlich wie die vergleichbaren Großprojekte Mont d'Ambin, Gotthard Basistunnel und Lötschberg Basistunnel ist der BBT durch Multifunktionsstellen in mehrere 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 16.12.2004 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 87,92 % von Rete Ferroviaria Italiana (RFI - Italienische Staatsbahnen), zu 6,38 % von der Autonomen Provinz Bozen, zu 5,13% von der Autonomen Provinz Trient sowie zu 0,57 % von der Provinz Verona gehalten werden.

Der Rechtssitz der Gesellschaft 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.

<sup>1</sup> inklusive Umfahrung Innsbruck rd. 62 km

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

#### *Aktueller Projektstand*

Am 18.5.2009 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 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. 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 18.4.2011 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. Inzwischen wurden auf österreichischem und italienischem Gebiet wesentliche Teile des Erkundungstollens und vier Zufahrtstunnel (Ampass, Ahrental, Wolf und Mauls) errichtet und es wurde mit der Errichtung der Hauptbaulose begonnen. Das Baulos Eisackunterquerung in Italien sowie das Baulos Tulfes - Pfons in Österreich sind bereits in Bau. Das Hauptbaulos Mauls 2-3 auf italienischem Gebiet wurde 2016 vergeben und seit März 2017 werden die Haupttunnel ausgebrochen, das Hauptbaulos Pfons - Brenner auf österreichischem Gebiet ist in der Zuschlagsphase. Im Jahr 2018 werden noch das Baulos Sillschlucht und das Hauptbaulos Sillschlucht - Pfons (beide auf österreichischem Projektgebiet) ausgeschrieben. Die Inbetriebnahme des BBT ist für das Jahr 2027 geplant.

Derzeit werden die Gesamtbaukosten des BBT auf rd. 8,3 Mrd. € geschätzt (Preisbasis 2017). Dies entspricht rd. 9,3 Mrd. € zulaufenden Preisen. Zur Finanzierung hat die Europäische Kommission aus dem EU-Finanzrahmen 2007–2013 bereits neben einer 50 %-Bezuschussung von Planungsstudien und Erkundungsarbeiten bis einschließlich 2015 auch einen Zuschuss zu den Baukosten zugesprochen. Dieser betrug für den Zeitraum bis 31.12.2011 27 % der Baukosten, für den Zeitraum von 1.1.2012 bis 31.12.2015 30 % der zuschussfähigen Baukosten. Aus dem EU-Finanzrahmen 2014 – 2020 ist für den Zeitraum 2016 bis 2020 von der Europäischen Kommission eine Zuschussung aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten in Höhe von 1,18 Mrd. € (österreichischer Anteil rd. 590 Mio. €) zugesprochen. Der auf Österreich entfallende Anteil an den Gesamtbaukosten von rund 9,3 Mrd. € (zu laufenden Preisen) beträgt abzüglich des aus heutiger Sicht zu erwartenden EU-Zuschusses rund 3,32 Mrd. €. Davon werden auf Grundlage der aktuellen Prognosen rund 2,45 Mrd. € über den ÖBB-Rahmenplan, rund 0,66 Mrd. € aus der Querfinanzierung auf der gesamten Brennerstrecke sowie rund 0,1 Mrd. € aus Kostenbeiträgen des Landes Tirol finanziert. Die verbleibenden rund 0,1 Mrd. € entfallen überwiegend auf Finanzierungsflüsse aus dem Zeitraum 2004 bis 2009. In Italien wird die Finanzierung laufend durch Beschlüsse der CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) sichergestellt.

## 2.2.3 Hochbau

### 2.2.3.1 Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.

#### *Organisationsstruktur und Aufgaben*

Die Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) ist vorrangig Dienstleister für die Republik Österreich, deren nachgeordnete Dienststellen und ausgegliederte Unternehmen und hat diese unter marktkonformen Bedingungen mit Raum zu versorgen.

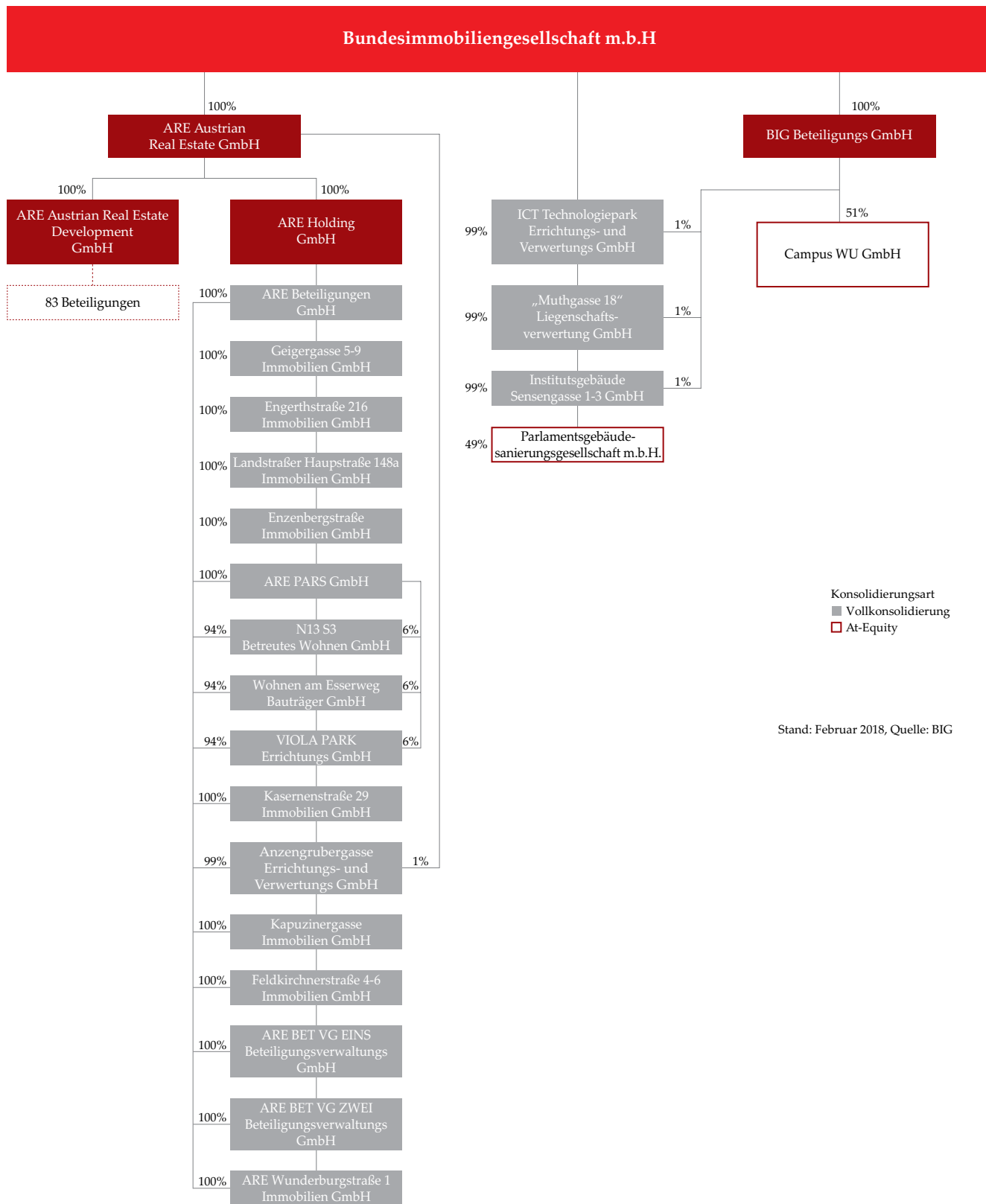
Bei der Gründung der BIG im Jahr 1992 blieben die Liegenschaften ursprünglich im Besitz des Bundes und der BIG wurde lediglich das Fruchtgenussrecht übertragen. Die BIG vereinbarte marktübliche Mieten. Damit sollten einerseits Mittel für die Instandhaltung der Gebäude gesammelt, andererseits das Kostenbewusstsein der Nutzer gesteigert und eine effiziente Raumbewirtschaftung des Bundes erreicht werden.

Im Jahr 2000 wurde dieses Modell durch ein neues abgelöst. Etwa 1.400 Liegenschaften wurden in das Eigentum der BIG übertragen. Die BIG leistete dafür einen Basiskaufpreis iHv. 2,4 Mrd. € zuzüglich der Übernahme von Verbindlichkeiten der Republik Österreich. Bei Verkauf an Dritte besteht eine Nachbesserungsverpflichtung zugunsten des Bundes.

Im Jahr 2012 wurden die marktfähigen bzw. marktgängigen Liegenschaften (insbesondere Büroimmobilien und Entwicklungsflächen) an die Austrian Real Estate GmbH (ARE), eine 100% Tochtergesellschaft der BIG, abgespalten. Das Portfolio des ARE-Teilkonzerns umfasst derzeit 553 Liegenschaften mit rund 1,6 Mio. m<sup>2</sup> vermietbarer Gesamtnutzfläche, was in etwa 22 % der Gesamtmietflächen des BIG-Konzerns entspricht. Die Neustrukturierung des BIG-Konzerns sollte der langjährigen Erfahrung Rechnung tragen, wonach marktgängige Liegenschaften (z.B. Büro- und Wohnimmobilien) anderen Bewirtschaftungskriterien unterliegen als etwa Schulen und Universitäten.

Der BIG-Konzern besteht derzeit aus 111 Gesellschaften. Die größten sind die Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. an der Spitze sowie die Töchter ARE Austrian Real Estate GmbH und die ARE Austrian Real Estate Development GmbH. Die restlichen Gesellschaften sind überwiegend spezifische Bauprojektgesellschaften.

Konzernstruktur der BIG



Die Aufgabe des BIG-Konzerns liegt in der Bereitstellung von Liegenschaften in erster Linie für Bundeszwecke, aber auch für andere als Bundeszwecke. Dazu gehören 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.

Der Bestand des BIG-Konzerns gliedert sich in die Segmente:

- Schulen
- Universitäten
- Spezialimmobilien (Immobilien mit besonderem sicherheitspolitischen Aspekt) sowie
- Büro- und Wohnimmobilien (eigentumsrechtlich der ARE zugeordnet).

#### *Erlösmodell im Überblick*

Die Erlöse des BIG-Konzerns stammen in erster Linie aus der Vermietung (in etwa 80 % der gesamten Umsatzerlöse) sowie der Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen.

Mit Jahresende 2016 betrug die vermietbare Fläche des BIG-Konzerns rund 7,2 Mio. m<sup>2</sup>, davon waren 98,5 % vermietet. Die Mieterlöse des BIG-Konzerns beliefen sich 2016 auf rund 827 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Mieterlösen liegt derzeit bei rund 97,3 %.

#### **Mieterlöse des BIG-Konzerns nach Segmenten**

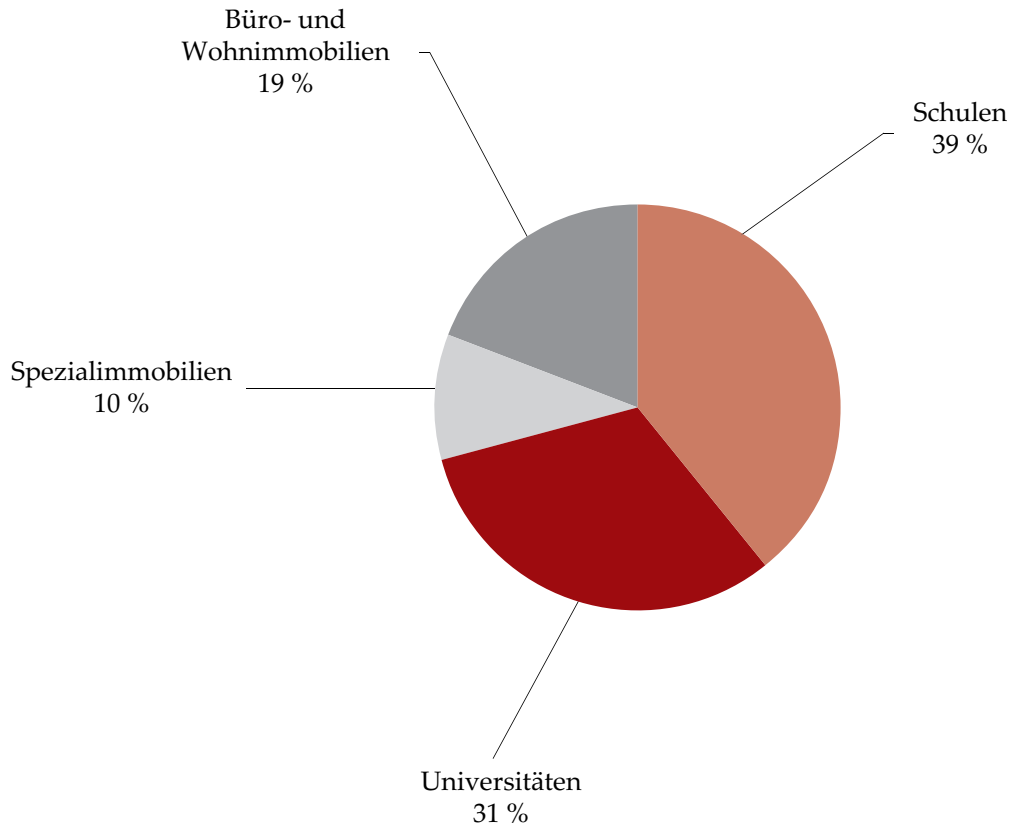
in Mio. €

	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2013-2016 in %
Schulen	297,7	298,4	312,6	326,4	9,6
Universitäten	241,0	246,2	251,6	256,8	6,6
Spezialimmobilien	68,6	76,9	78,9	84,1	22,6
Büro- und Wohnimmobilien	148,0	149,5	151,7	159,8	8,0
<b>Summe</b>	<b>755,2</b>	<b>771,0</b>	<b>794,7</b>	<b>827,1</b>	<b>9,5</b>

Quelle: BIG Konzernabschluss, Anwendung der Segmentgliederung ab 2013

Das Mietaufkommen des BIG-Konzerns im Jahr 2016 verteilt sich anteilmäßig auf die Segmente wie folgt:

**Mieterlöse der BIG im Jahr 2016**



*Investitionsvolumen*

Die BIG investiert sowohl in Sanierung von Bestandsimmobilien als auch in Neubauten. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns werden in den Jahren 2018 und 2019 jeweils rund 660 Mio. € und 817 Mio. € betragen (2017: 540 Mio. €).

## Investitionsvolumen des BIG-Konzerns in Mio. €

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Ver- änderung 2012-2019 in %
Instandhaltung	172,8	158,0	134,5	140,2	146,8	142,2	161,2	163,6	-5,3
Neubauten/Sanierungen <sup>1)</sup>	324,7	383,1	372,0	284,4	369,8	397,7	499,1	653,5	101,3
WU (Bau- und Planungs- kosten) <sup>2)</sup>	129,5	180,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0
<b>Summe</b>	<b>627,0</b>	<b>721,1</b>	<b>506,5</b>	<b>424,6</b>	<b>516,6</b>	<b>539,9</b>	<b>660,3</b>	<b>817,1</b>	<b>30,3</b>

Quelle: Istzahlen gem. BIG Konzernabschluss, vorläufiger Wert für 2017, Planzahlen für 2018 und 2019 entsprechen der Mehrjahresplanung des BIG-Konzerns aus Herbst 2017.

<sup>1)</sup> Bei den unter dieser Position angeführten Werten handelt es sich um Investitionen in das langfristige Vermögen (Bestandsimmobilien), d.h. Projektentwicklungen, die dem kurzfristigen Vermögen zugerechnet werden, bleiben hier unberücksichtigt.

<sup>2)</sup> Der Neubau WU wurde in einer eigenen Projektgesellschaft abgewickelt, jedoch zu 100% über die BIG finanziert und wird somit zu den BIG-Investitionen hinzugerechnet.

Zahlenangaben zum Investitionsvolumen der BIG seit 2003 finden sich im Anhang.

### Aktueller Projektstand

In den kommenden vier bis fünf Jahren werden 80 Neubauten oder Generalsanierungsprojekte mit einem Investitionsvolumen von rd. 1,7 Mrd. € realisiert. Aktuell befinden sich 52 Projekte mit einem Volumen von rd. 885 Mio. € in Ausführung. Weitere Projekte im Wert von rd. 813 Mio. € sind in der Planungsphase. Für Instandhaltungen werden pro Jahr rd. 150 Mio. € investiert. Für Detailinformationen zu Einzelprojekten siehe die Projektdatenbank der BIG:

<http://www.big.at/projekte/projektdatenbank/>

Gemäß dem Konjunkturpaket der Bundesregierung investiert die ARE darüber hinaus bis 2020 rund 2 Mrd. € in den heimischen Wohnbau. Dies ermöglicht bis zu 10.000 neue Wohnungen. Im Rahmen der Wohnbauoffensive hat die ARE mit Stichtag 31.12.2017 bereits 862 Mietwohnungen fertiggestellt, rund 2.900 Wohnungen befinden sich gerade in Bau und weitere rund 3.700 Wohnungen sind derzeit projektiert.

### Finanzierung

Die Refinanzierung jener Finanzmittel, die für vom Bund erworbene Liegenschaften aufgenommen wurden, 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. Die Ratinggesellschaft Moody's hat im Juni 2016 den BIG Konzern als Folge der Herabstufung der Republik Österreich auf das Aa1-Rating herabgesetzt.

**Finanzkennzahlen**

in Mio. €

	2012	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2012-2016 in %
EBT	146	463	548	525	664	354,8
Finanzverbindlichkeiten	3.918	3.850	3.804	3.807	3.655	-6,7
Kurz- u. langfr. Schulden	4.776	5.560	5.674	5.719	5.722	19,8
Eigenkapital <sup>1)</sup>	1.204	5.697	6.022	6.381	6.767	462,2

Quelle: BMF/BIG Konzernabschluss

<sup>1)</sup> 2013 erfolgte eine Änderung der Bewertungsmethode für Immobilien. Diese hatte eine Erhöhung der Gewinnrücklage um rd. 4 Mrd. € zur Folge.



### 3. Tabellenteil

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

in Mio. €

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ASFINAG	897	1.027	971	1.109	1.024	1.178	1.001	753	604	632	704	909	951	907	1.017	1.072	1.425
ÖBB-Infrastruktur AG <sup>2)</sup>	1.186	1.200	1.250	1.373	1.505	1.683	2.061	1.981	2.183	1.735	1.684	1.645	1.656	1.731	1.719	1.884	1.967
BIG	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	721	507	425	517	540	660	817
<b>Summe</b>	<b>2.622</b>	<b>2.689</b>	<b>2.694</b>	<b>2.841</b>	<b>2.842</b>	<b>3.278</b>	<b>3.585</b>	<b>3.377</b>	<b>3.449</b>	<b>2.994</b>	<b>3.109</b>	<b>3.061</b>	<b>3.032</b>	<b>3.155</b>	<b>3.276</b>	<b>3.616</b>	<b>4.209</b>

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> bis 2017 Istwerte, 2018+2019: Planwerte

<sup>2)</sup> ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; 2017 vorläufiger Istwert, 2018 und 2019 Planwerte gemäß Rahmenplan 2018-2023