

Infrastrukturbteilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013
März 2020

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

Kurzfassung	4
1 Einleitung	9
2 Analytischer Teil	10
2.1 Gesamtdarstellung Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene	10
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften	12
3 Tabellenteil	39

Kurzfassung

Die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene betragen im Jahr 2020 voraussichtlich etwa 6.290 Mio. €. Im Jahr 2019 betrugen sie rund 5.118 Mio. € (2019-2020: +23 %). Im Verhältnis zum BIP steigen die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene von 2019 auf 2020 von 1,3 % auf 1,5 %. 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		BVA 2019	v. Erfolg 2019	BVA-E 2020	Δ 19/20	
	2018	2019				in Mio. €	in %
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	4.260,7	4.476,4	4.343,1	4.712,8	369,7	8,5%	
Auszahlungen aus Investitionen	465,0	485,5	487,4	674,9	187,5	38,5%	
Beteiligungen	35,9	22,1	67,4	10,4	-57,0	-84,5%	
Immaterielle Vermögenswerte	1,3	1,9	0,9	1,5	0,7	76,0%	
Sachanlagen	427,7	461,4	419,1	662,9	243,8	58,2%	
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	169,2	151,0	135,7	171,9	36,1	26,6%	
Gebäude und Bauten	118,4	156,6	129,0	242,3	113,3	87,8%	
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	0,0	0,0	0,4	1,5	1,1	256,1%	
Technische Anlagen	140,1	153,8	153,9	247,2	93,3	60,6%	
davon je UG							
UG 14 Militärische Angelegenheiten	191,1	180,5	207,9	347,1	139,2	66,9%	
UG 02 Bundesgesetzgebung	22,7	105,2	42,2	134,4	92,2	218,6%	
UG 11 Inneres	88,3	73,1	55,3	46,3	-9,0	-16,2%	
UG 30 Bildung	28,9	34,7	26,2	33,3	7,0	26,8%	
UG 13 Justiz und Reformen	42,7	16,4	25,0	31,9	6,8	27,3%	
UG 42 Landwirtschaft, Regionen und Tourismus	11,5	13,9	17,1	30,2	13,2	77,0%	

In Mio. €	Erfolg 2018	BVA 2019	v. Erfolg 2019	BVA-E 2020	Δ 19/20	Δ 19/20
					in Mio. €	in %
UG 40 Wirtschaft	22,8	19,5	29,2	19,8	-9,5	-32,5%
UG 45 Bundesvermögen	35,4	22,1	67,3	10,4	-56,9	-84,5%
Sonstige	21,6	19,9	17,1	21,6	4,4	25,9%
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen	3.795,8	3.991,0	3.855,7	4.037,9	182,2	4,7%
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers ¹⁾	133,0	145,0	143,6	44,0	-99,6	-69,4%
ÖBB-Schieneninfrastruktur, DB 41.02.02 ²⁾	2.271,5	2.319,2	2.328,1	2.361,4	33,3	1,4%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz ³⁾	43,4	50,0	48,5	53,0	4,5	9,3%
Bundesbeitrag U-Bahnbau, UG 41	78,0	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0%
Regionalbahn (Förderung), DB 41.02.02 ⁴⁾	0,0	0,0	0,0	5,0	5,0	
KLI.EN, UG 41 und UG 43	85,5	84,3	63,5	99,3	35,8	56,3%
Zahlungen an den BIG-Konzern (Mieten)	699,3	780,6	709,0	743,0	34,0	4,8%
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	25,4	75,6	23,3	112,5	89,2	382,4%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	334,4	339,5	336,1	312,0	-24,1	-7,2%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	49,9	43,6	61,4	62,5	1,1	1,8%
Thermische Sanierung, UG 43	37,1	42,7	36,6	103,7	67,1	183,3%
Altlastensanierung, UG 43	38,3	32,5	27,5	63,5	36,0	130,6%
Investitionen ausgegliederter Einheiten	3.343,1	4.209,2	3.812,1	4.681,6	869,5	22,8%
BIG-Konzern ⁵⁾	506,0	817,3	610,9	827,4	216,5	35,4%
ÖBB-Infrastruktur AG ⁶⁾	1.901,7	1.966,9	1.977,4	2.435,9	458,5	23,2%
ASFINAG ⁷⁾	935,4	1.425,0	1.223,8	1.418,3	194,5	15,9%
Summe ⁸⁾	4.633,0	5.585,8	5.118,1	6.290,0	1.171,9	22,9%
In % des BIP	1,2	1,4	1,3	1,5	0,3	

¹⁾ Die 2016 und 2017 budgetierten, aber nicht ausbezahlten Mittel werden auf die Folgejahre verteilt. Insgesamt steht für den flächendeckenden Breitbandausbau 1 Mrd. € zur Verfügung. Ab 2020 Kompetenz BMLRT bei DB 42.02.07

²⁾ Werte 2018-2019 Budgeterfolgswerte (auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2016-2021 jeweils inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2020 laut BVA-E

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneninfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz (ohne Zahlungen an APK Pensionskasse betreffend Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH)

⁴⁾ Umsetzung Maßnahme Regierungsprogramm 2020-2024

⁵⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Mehrjahresplanung der BIG, Quelle: BIG

⁶⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2018: Ist-Wert, BVA 2019: Planwert gemäß Rahmenplan 2018-2023, v. Erfolg 2019: derzeitiger Erwartungswert, 2020: Planwert gemäß Rahmenplan 2018-2023), Quelle: ÖBB

⁷⁾ Wert für BVA 2019 aus genehmigten Kostenplänen 2018, Werte für v. Erfolg 2019 und BVA-E 2020 aus genehmigten Kostenplänen 2019; Quelle: ASFINAG

⁸⁾ 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 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 2019 1,3 Mrd. € an Kapital und 1,3 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2020 werden Haftungen iHv. 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen benötigt. Insgesamt hat der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2019 Haftungen für die ASFINAG iHv. 9,0 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. €

	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020 ¹⁾	Veränderung 2017-2020
					in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	785,9	839,6	862,4	827,2	5,3
Zuschüsse zu Planung und Bau	785,8	873,1	963,7	986,4	25,5
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	550,5	561,1	583,5	594,1	7,9
Summe	2.122,2	2.273,8	2.409,6	2.407,7	13,5
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	2,4

Quelle: BMF

¹⁾ Werte 2017-2019 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2016-2021 jeweils exkl. Aufrechnungen aus Vorperioden, Wert 2020 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2018-2023

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 auf Grundlage der jeweiligen Bundesfinanzgesetze. Das Volumen der diesbezüglichen Haftungen des Bundes für die ÖBB-Infrastruktur AG beträgt per Ende 2019 rund 12,7 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 (2018: rd. 194 Mio. €, inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für Brenner-Basistunnel).

Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdienste Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG. Der Bund leistet diese Zahlungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG (vorläufiger Erfolg 2019: 873 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 ursprünglich bis 2017 galt und nunmehr bis 2022 fortgesetzt wird. Entsprechende Förderungen können von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt, beantragt werden (nähere Informationen siehe <https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/foerderungen/sgv.html>). Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2018 Förderungen iHv. rund 86 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2018 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt rund 25 Mio. € aus diesem Förderprogramm.

Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.

Die BIG investiert sowohl im Segment Neubau als auch in die Sanierung von Bestandsimmobilien. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns werden im Jahr 2020 rund 827 Mio. € betragen (2019: 611 Mio. €). Die Erlöse des BIG-Konzerns stammen aus der Vermietung von überwiegend an den Bund vermieteten Liegenschaften sowie der Erbringung von immobilienspezifischen Dienstleistungen und im geringeren Ausmaß von Erlösen aus Drittmieter. Die Mieterlöse des BIG-Konzerns beliefen sich 2018 auf rund 865 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Mieterlösen liegt derzeit bei rund 97 %. Die voraussichtlichen direkten Mietzahlungen aus dem Bundesbudget an die BIG betragen im Jahr 2020 rund 743 Mio. € (2019: 709 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 Bundes-ebene umfasst die direkten Auszahlungen aus dem Bundesbudget für Investitionen, sonstige investitionsnahe Auszahlungen aus dem Bundesbudget sowie die Investitionen der aus-gegliederten Gesellschaften ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur AG und Bundesimmobiliengesell-schaft m.b.H. – BIG.

Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	Erfolg		BVA 2019	v. Erfolg 2019	BVA-E 2020	Δ 19/20	Δ 19/20
	2018	2019				in Mio. €	in %
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	4.260,7	4.476,4	4.343,1	4.712,8	369,7	8,5%	
Auszahlungen aus Investitionen	465,0	485,5	487,4	674,9	187,5	38,5%	
Beteiligungen	35,9	22,1	67,4	10,4	-57,0	-84,5%	
Immaterielle Vermögenswerte	1,3	1,9	0,9	1,5	0,7	76,0%	
Sachanlagen	427,7	461,4	419,1	662,9	243,8	58,2%	
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	169,2	151,0	135,7	171,9	36,1	26,6%	
Gebäude und Bauten	118,4	156,6	129,0	242,3	113,3	87,8%	
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	0,0	0,0	0,4	1,5	1,1	256,1%	
Technische Anlagen	140,1	153,8	153,9	247,2	93,3	60,6%	
davon je UG							
UG 14 Militärische Angelegenheiten	191,1	180,5	207,9	347,1	139,2	66,9%	
UG 02 Bundesgesetzgebung	22,7	105,2	42,2	134,4	92,2	218,6%	
UG 11 Inneres	88,3	73,1	55,3	46,3	-9,0	-16,2%	
UG 30 Bildung	28,9	34,7	26,2	33,3	7,0	26,8%	
UG 13 Justiz und Reformen	42,7	16,4	25,0	31,9	6,8	27,3%	
UG 42 Landwirtschaft, Regionen und Tourismus	11,5	13,9	17,1	30,2	13,2	77,0%	
UG 40 Wirtschaft	22,8	19,5	29,2	19,8	-9,5	-32,5%	
UG 45 Bundesvermögen	35,4	22,1	67,3	10,4	-56,9	-84,5%	
Sonstige	21,6	19,9	17,1	21,6	4,4	25,9%	

In Mio. €	Erfolg	BVA	v. Erfolg	BVA-E	Δ 19/20	Δ 19/20			
					2018	2019	2019	2020	in Mio. €
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen									
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers ¹⁾	133,0	145,0	143,6	44,0	-99,6	-69,4%			
ÖBB-Schieneninfrastruktur, DB 41.02.02 ²⁾	2.271,5	2.319,2	2.328,1	2.361,4	33,3	1,4%			
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz ³⁾	43,4	50,0	48,5	53,0	4,5	9,3%			
Bundesbeitrag U-Bahnbau, UG 41	78,0	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0%			
Regionalbahn (Förderung), DB 41.02.02 ⁴⁾	0,0	0,0	0,0	5,0	5,0				
KLI.EN, UG 41 und UG 43	85,5	84,3	63,5	99,3	35,8	56,3%			
Zahlungen an den BIG-Konzern (Mieten)	699,3	780,6	709,0	743,0	34,0	4,8%			
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	25,4	75,6	23,3	112,5	89,2	382,4%			
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	334,4	339,5	336,1	312,0	-24,1	-7,2%			
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	49,9	43,6	61,4	62,5	1,1	1,8%			
Thermische Sanierung, UG 43	37,1	42,7	36,6	103,7	67,1	183,3%			
Altlastensanierung, UG 43	38,3	32,5	27,5	63,5	36,0	130,6%			
Investitionen ausgegliederter Einheiten									
BIG-Konzern ⁵⁾	506,0	817,3	610,9	827,4	216,5	35,4%			
ÖBB-Infrastruktur AG ⁶⁾	1.901,7	1.966,9	1.977,4	2.435,9	458,5	23,2%			
ASFINAG ⁷⁾	935,4	1.425,0	1.223,8	1.418,3	194,5	15,9%			
Summe ⁸⁾	4.633,0	5.585,8	5.118,1	6.290,0	1.171,9	22,9%			
In % des BIP	1,2	1,4	1,3	1,5	0,3				

¹⁾ Die 2016 und 2017 budgetierten, aber nicht ausbezahlten Mittel werden auf die Folgejahre verteilt. Insgesamt steht für den flächendeckenden Breitbandausbau 1 Mrd. € zur Verfügung. Ab 2020 Kompetenz BMLRT bei DB 42.02.07

²⁾ Werte 2018-2019 Budgeterfolgswerte (auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2016-2021 jeweils inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2020 laut BVA-E

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneninfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz (ohne Zahlungen an APK Pensionskasse betreffend Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH)

⁴⁾ Umsetzung Maßnahme Regierungsprogramm 2020-2024

⁵⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Mehrjahresplanung der BIG, Quelle: BIG

⁶⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2018: Ist-Wert, BVA 2019: Planwert gemäß Rahmenplan 2018-2023,

v. Erfolg 2019: derzeitiger Erwartungswert, 2020: Planwert gemäß Rahmenplan 2018-2023), Quelle: ÖBB

⁷⁾ Wert für BVA 2019 aus genehmigten Kostenplänen 2018, Werte für v. Erfolg 2019 und BVA-E 2020 aus genehmigten Kostenplänen 2019; Quelle: ASFINAG

⁸⁾ Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget ohne Zahlungen an BIG und ÖBB

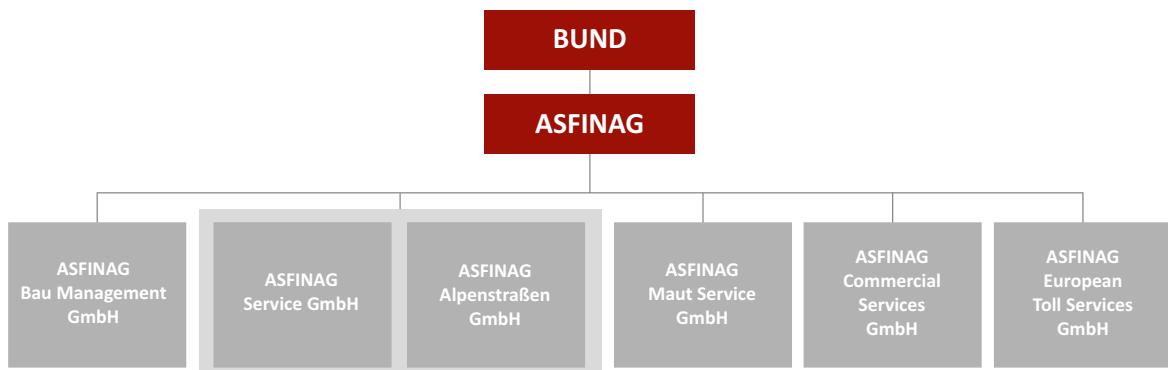
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften

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 2.233 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. Das Streckennetz umfasst 165 Tunnel und fast 5.765 Brücken.

Die ASFINAG wurde 1982 als eine Gesellschaft des Bundes gegründet. 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 2019 jeweils 1,3 Mrd. € an Kapital und 1,3 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für 2020 sieht das Bundesfinanzgesetz Haftungen iHv. 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen vor. Insgesamt hat der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2019 Haftungen für die ASFINAG iHv. rund 9,0 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-Flow-Quellen dar.

Mauterlöse
in Mio. €

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2012-2018	
								in %	
Lkw-Fahrleistungsmaut	1.103	1.135	1.242	1.253	1.274	1.370	1.465	32,8	
Pkw-Fahrleistungsmaut	136	147	155	157	173	168	189	39,1	
Pkw-Zeitmaut	383	406	428	449	472	492	502	31,0	
Ersatzmaut	27	26	29	31	32	32	32	17,2	
Gesamt	1.649	1.714	1.854	1.890	1.951	2.062	2.187	32,6	

Quelle: BMF/ASFINAG

Im Jahr 2018 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der operativen Tätigkeit in Höhe von 894 Mio. €. Per Ende 2018 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 10,2 Mrd. € aufgenommen, der Nettoschuldenstand (Bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) konnte gegenüber dem Jahr 2017 um 235 Mio. € gesenkt werden.

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. €

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2012-2018	
								in %	
EBT	628	626	692	728	818	943	1.096	74,6	
Finanzverbindlichkeiten	10.957	10.839	10.805	10.857	10.740	10.241	10.152	-7,3	
Kurz- u. langfr. Schulden	11.524	11.519	11.604	11.589	11.622	11.326	11.245	-2,4	
Eigenkapital	2.922	3.294	3.613	4.061	4.575	5.185	5.839	99,8	

Quelle: BMF/ASFINAG

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

Kapitalausstattung

Per 31.12.2018 betrug das Eigenkapital 5.839 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 34 % entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse im Zeitraum 2012-2018 nahezu zu einer Verdopplung des Eigenkapitals. Durch die regelmäßige Valorisierung der Mauttarife mit dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) des Vorvorjahres ist eine Werthaltigkeit der Einnahmen der ASFINAG gewährleistet.

Investitionsvolumen

Die Rahmenplanung für die Jahre 2019 bis 2024 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 8,1 Mrd. € vor. Im Jahr 2018 flossen rund 0,9 Mrd. € in die Verbesserung und Erweiterung des Streckennetzes. Basierend auf den Kostenplänen 2019 werden in den Jahren 2019 und 2020 voraussichtlich rund 1,2 Mrd. € und 1,4 Mrd. € in die Erhaltung und den Neubau des Straßennetzes investiert. Diese Summen verteilen sich in etwa zu 60 % auf Neubau und Erweiterungen und zu 40 % auf die bauliche Erhaltung.

Das ASFINAG-Investitionsprogramm für die Jahre 2019-2024 enthält folgende wesentliche Projekte:

	Baustart	Fertig- stellung	Gesamtinvestition in Mio. €
Erweiterung von Tunnelanlagen (zweite Röhre)			
A 11 Karawanken Autobahn: Karawankentunnel	2015	2024	165
S 16 Arlberg Schnellstraße: Lötzunnel	2019	2021	40
Tunnel Generalerneuerung			
A 2 Süd Autobahn: Kreuzerggend und Bettlerkreuz	2017	2019	20
A 2 Süd Autobahn: Tunnel Gräbern	2017	2019	24
A 9 Pyhrn Autobahn: Gleinalmtunnel 1. Röhre	2017	2019	79

	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition in Mio. €
A 9 Pyhrn Autobahn: Plabutsch Tunnel	2017	2019	66
A 10 Tauern Autobahn: Ofenauer/Hiefler Tunnel	2022	2024	51
A 12 Inntal Autobahn: Tunnel Mils	2017	2019	24
S 6 Semmering Schnellstraße: Tunnelkette Semmering	2023	2027	122
S 6 Semmering Schnellstraße: Ganzsteintunnel	2023	2023	20
S 16 Arlberg Schnellstraße: Perjentunnel	2019	2020	31
S 16 Arlberg Schnellstraße: Arlbergtunnel Teil II	2023	2024	63
Neubauvorhaben und Planungsprojekte			
A 5 Nord Autobahn: Umfahrung Drasenhofen	2018	2019	50
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz	2018	2030	669
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: Donau Süd - Donau Nord	2018	2023	240 ¹⁾
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: Donau Süd - Donau Nord	2024	2028	340 ²⁾
S 1 Wiener Außenring Schnellstraße: Schwechat - Süßenbrunn	2021	2027	1867
S 1 Raasdorf - Am Heidjöchl („Spange Seestadt“)	2020	2023	223
S 3 Weinviertler Schnellstraße: Hollabrunn - Guntersdorf	2017	2020	131
S 7 Fürstenfelder Schnellstraße: Riegersdorf - Dobersdorf	2019	2023	542 ³⁾
S 36 Murtal Schnellstraße: St. Georgen - Scheifling	2013	2020	161
Generalerneuerungen, Verbreiterungen und große Sanierungen im bestehenden Netz			
A 2 Generalerneuerung Leobersdorf - Wöllersdorf	2023	2024	61
A 2 Süd Autobahn: Grimmenstein - Aspang	2018	2020	40
A 4 Ost Autobahn: Fahrstreifenerweiterung + Generalerneuerung Fischamend - Bruck West	2017	2022	148
A 4 Ost Autobahn: Bruck West - Neusiedl/Gewerbepark	2022	2025	90
A 7 Mühlkreisautobahn: Sicherheitsausbau Etappe 1 Hafenstraße - Voestbrück	2018	2023	180
A 12 Inntal Autobahn, Generalerneuerung Terfener Innbrücke	2017	2021	40
A 13 Brenner Autobahn: Neubau Luegbrücke	2022	2025	200
A 23 Südosttangente: Generalerneuerung Hochstraße St. Marx	2019	2022	99
S 31 Burgenland Schnellstraße: Mattersburg - Weppersdorf	2019	2021	97

Quelle: BMF/ASFINAG

¹⁾ ASFINAG Anteil: 205 Mio.

²⁾ ASFINAG Anteil: 289 Mio.

³⁾ ASFINAG Anteil: 490 Mio.

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 zweiröhrlige 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,
- die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel sowie
- die Sicherstellung des konzerninternen Personalausgleichs.

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 Güterverkehrsstochter, 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 als Nr. 2 im europäischen Schienengüterverkehr auszubauen. Als Spezialist für bahnaffine Transportleistungen mit speditionellen 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.

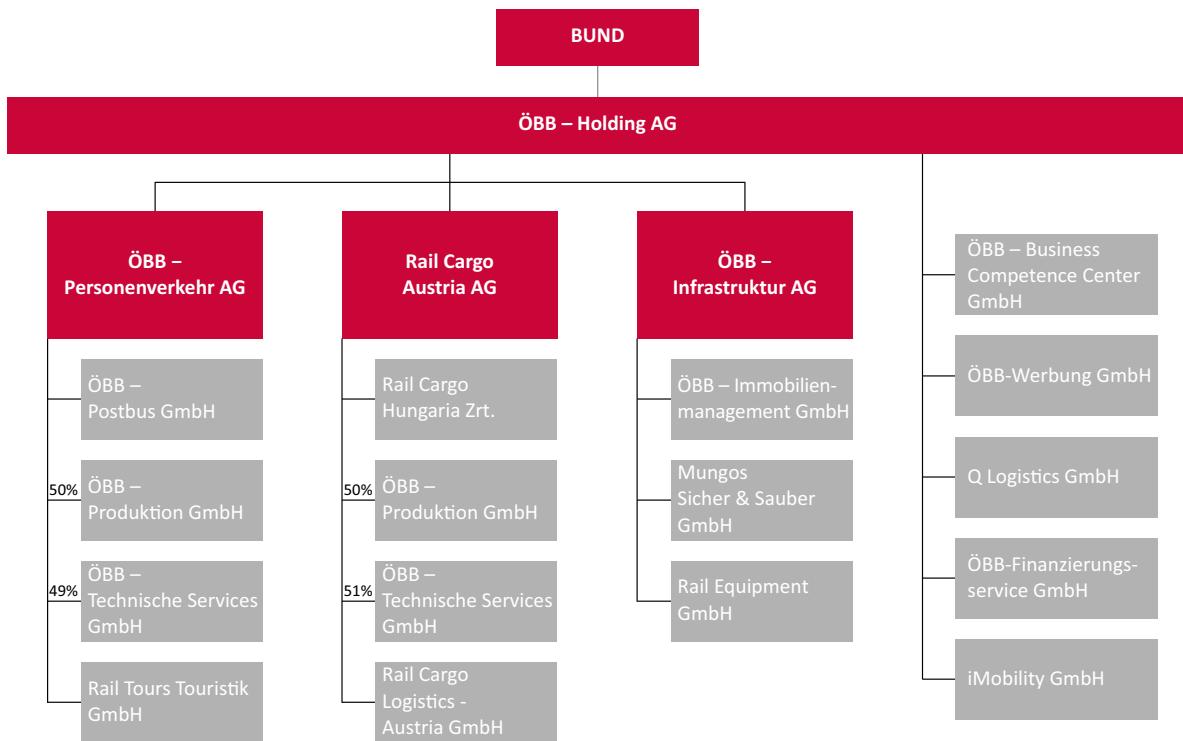
Die ÖBB-Infrastruktur AG verantwortet die Errichtung, die Instandhaltung und den Betrieb des österreichweiten Bahnnetzes.

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

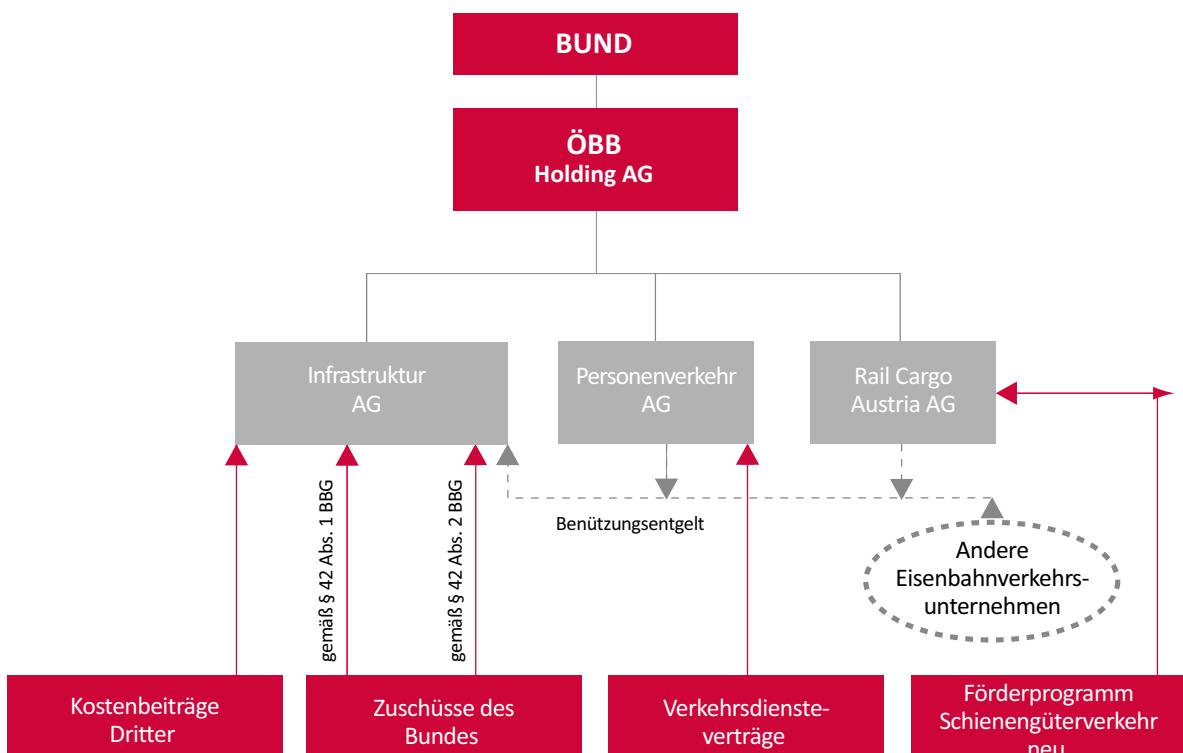
Die Q Logistics GmbH tritt als direktes Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG am Markt auf und bietet Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehr sowie Lagerlogistik-Lösungen an. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten 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 ÖBB-Konzern. Geschäftszweig der iMobility GmbH ist die Entwicklung und der Betrieb einer Mobilitätsinternetplattform.

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 auf Grundlage der jeweiligen Bundesfinanzgesetze. Das Volumen der diesbezüglichen Haftungen des Bundes für die ÖBB-Infrastruktur AG beträgt per Ende 2019 rund 12,7 Mrd. €.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG sowie auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichten an die ÖBB-Infrastruktur AG ein Benützungsentgelt für die Nutzung der Infrastruktur durch ihre Züge (2018: 535 Mio. €). Kostenbeiträge Dritter an die ÖBB-Infrastruktur AG für Investitionen auf Grundlage des ÖBB-Rahmenplans werden z. B. auch von Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) entrichtet, wenn diese ein besonderes Interesse an der Errichtung von Schieneninfrastruktur haben (2018: rd. 194 Mio. €, inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für Brenner-Basistunnel).

Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdienste Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG. Der Bund leistet diese Zahlungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG (vorläufiger Erfolg 2019: 873 Mio. €). Ergänzend ist anzumerken, dass nach dem Auslaufen des Verkehrsdienstevertrags des Bundes mit der ÖBB-Personenverkehr AG per Ende 2019 eine grundsätzliche Neuordnung des Systems der Verkehrsdienstebestellungen erfolgte. Während davor Bund und Länder jeweils gesonderte Verträge mit unterschiedlichen Laufzeiten abschlossen, erfolgen die Verkehrsdienstebestellungen von Bund und Ländern seit 2019 harmonisiert mittels jeweils eines pro Bundesland bzw. Verkehrsverbund abgestimmten Verkehrsdienstevertrages. Diese Neuordnung ermöglicht die Nutzung von Synergien. Konkret werden seither die Leistungs- und Qualitätsstandards österreichweit einheitlich kontrolliert. Ferner erfolgt nunmehr die Vergabe und Abwicklung des Vertrags durch **eine** zentrale Stelle im gemeinsamen Auftrag von Bund und Ländern bzw. den Verkehrsverbünden.

Für den Güterverkehr besteht seit 3.12.2012 das Förderprogramm „Schiengüterverkehr neu - Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“, das ursprünglich bis 2017 galt und nunmehr bis 2022 fortgesetzt wird. Entsprechende Förderungen können von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt, beantragt werden (nähere Informationen siehe <https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/foerderungen/sgv.html>). Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2018 Förderungen iHv. rund 86 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2018 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt rund 25 Mio. € aus diesem Förderprogramm.

Entwicklung wesentlicher Finanzströme laut ÖBB-Erlösmodell
in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	Veränderung
	2017-2020				in %
<hr/>					
Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz ¹⁾	2.122	2.272	2.328	2.361	11,3
Verkehrsdiesteverträge mit ÖBB-Personenverkehr AG ²⁾	796	754	873	847	6,4
Anteil der Rail Cargo Austria AG am Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“ ³⁾	91	86	85	100	9,9
Kostenbeiträge Dritter zum ÖBB-Rahmenplan ⁴⁾	123	194	161	183	48,8
Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG aus Infrastruktur- benutzungsentgelt ⁵⁾	530	535	---	---	---

Quelle: BMF

¹⁾ 2017 und 2018: Erfolg, 2019: vorläufiger Erfolg (jeweils auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2016-2021 inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); 2020: BVA-E

²⁾ 2017 und 2018: Erfolg, 2019: vorläufiger Erfolg, 2020: BVA-E (Summe von DB 41.02.02, Konto 7411.019, und DB 41.02.01, Konto 7270.105)

³⁾ 2017 und 2018: Istwerte laut Geschäftsbericht 2018 ÖBB-Holding AG; 2019: Schätzung, da Abrechnung 2019 noch nicht abgeschlossen; 2020: Abschätzung auf Basis der für 2020 gestellten Förderanträge

⁴⁾ 2017 und 2018: Istwerte, 2019 Erwartungswert und 2020 Planwert (Werte jeweils inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für BBT)

⁵⁾ Für die Jahre 2019 und 2020 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 das Jahr 2020 ist auf Basis des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 ein Zuschuss iHv. 827,2 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2019 leistete der Bund eine diesbezügliche Zuschusszahlung in Höhe von 862,4 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 das Jahr 2020 ist auf Grundlage des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 ein Zuschuss iHv. 986,4 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2019 wurde auf Basis des Zuschussvertrages für die Jahre 2016-2021 ein Zuschuss iHv. 963,7 Mio. € geleistet.

Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ist auf Basis des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 ein Zuschuss iHv. 594,1 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2019 wurde auf Basis des Zuschussvertrages für die Jahre 2016-2021 ein Zuschuss iHv. 583,5 Mio. € geleistet.

Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG
in Mio. €

	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020 ¹⁾	Veränderung 2017-2020 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	785,9	839,6	862,4	827,2	5,3
Zuschüsse zu Planung und Bau	785,8	873,1	963,7	986,4	25,5
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	550,5	561,1	583,5	594,1	7,9
Summe	2.122,2	2.273,8	2.409,6	2.407,7	13,5
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	2,4

Quelle: BMF

¹⁾ Werte 2017-2019 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2016-2021 jeweils exkl. Aufrechnungen aus Vorperioden, Wert 2020 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2018-2023

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte im Geschäftsjahr 2018 Umsatzerlöse von 2.105 Mio. € (2017: 2.101 Mio. €). Dies entspricht einem Zuwachs in Höhe von rund 0,2 % gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse der ÖBB-Infrastruktur AG gliedern sich wie folgt:

Umsatzerlöse
in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2015-2018 in %
Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz ¹⁾	1.099	1.110	1.065	1.056	-3,9
Infrastrukturbenützungsentgelt	509	524	530	535	5,1
Energielieferung	204	180	175	182	-10,8
Mieten und Pachten	140	141	142	149	6,8
Sonstige Umsatzerlöse	127	153	190	184	44,5
Summe	2.079	2.108	2.101	2.105	1,3

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

¹⁾ § 42-Zuschüsse gemäß Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) der ÖBB-Infrastruktur AG exkl. Annuitätenzuschüsse sowie exkl. Abgrenzungen. 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 2018 aus Sicht des Bundesbudgets ergibt sich durch die im Geschäftsbericht 2018 der ÖBB-Infrastruktur AG dargestellten Abgrenzungen (siehe Seite 156).

Der Anstieg der Erlöse aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt ist im Wesentlichen auf valorisierte Entgeltsätze und auf ein höheres Transportaufkommen zurückzuführen. Die Entwicklung der Erlöse aus Energielieferungen folgt im Wesentlichen der Entwicklung der Energiepreise. Der stetige Anstieg der Erlöse aus Mieten und Pachten ergibt sich hauptsächlich durch die vereinbarte Wertsicherung.

Finanzkenndaten

in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2015-2018
					in %
EBT	13	50	47	45	246,2
Finanzverbindlichkeiten	19.542	19.879	20.221	20.673	5,8
Kurz- u. langfr. Schulden	20.894	21.386	21.817	22.739	8,8
Eigenkapital	1.206	1.269	1.338	1.427	18,3

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 2018 rund 6 %.

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2019 1.977 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. €

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

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2018-2023, BMF

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

Personalstand

Personalstand

	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2015-2018 in %
Mitarbeiter (Anzahl in Köpfen)	17.956	18.048	18.172	18.315	2,0
davon mit Definitivstellung in %	65	63	60	57	-12,3

Quelle: BMF

Der kontinuierliche Anstieg im Zeitraum 2015-2018 ergibt sich aus folgenden Gründen:

- das Projekt „Sicherheit am Bahnhof“ bei der Tochtergesellschaft Mungos zur Verbesserung der Kundeninformation und Erhöhung des Sicherheitsgefühls auf den Bahnhöfen, (Umsetzung insb. auch durch Übernahme von Leasingpersonal)
- Personalaufnahmen aufgrund der strategischen Personalplanung für betrieblich und technisch relevante Funktionen wie z.B. Fahrdienstleiter, Verschieber oder technische Instandhaltung zur Sicherstellung der erforderlichen Ressourcen aufgrund der in Zukunft vermehrten pensionsbedingten Abgänge
- das Projekt Verschubleiter mit Triebfahrzeug-Bedienung (Einsatz von Infra-Mitarbeitern anstelle des Zukaufs von Triebfahrzeugführerleistungen)
- die Erhöhung der Lehrlingsanzahl und der damit einhergehenden erhöhten Anzahl des Ausbildungspersonals.

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Mit rund 23.000 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 800 Mitarbeitern werden betriebsnotwendige Liegenschaften entwickelt und verwertet und ein umfassendes Portfolio von rd. 5.000 Gebäuden sowie mehr als 1.000 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus betreut. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen.

Finanzierung und Verschuldung

Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur (Teilkonzern) betragen zum 31.12.2018 rund 20,7 Mrd. € (31.12.2017: 20,2 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 (derzeit: Bundesministerin für Klimaschutz) 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.

Für die im Rahmenplan vorgesehenen Projekte sind im Jahr 2020 Investitionen in Höhe von 2.436 Mio. € geplant. Im Geschäftsjahr 2019 wurden 1.977 Mio. € (vorläufiger Wert) investiert. Somit steigen die Investitionen im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahreswert um rund 23 %. Der Rahmenplan 2018-2023 ist auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz abrufbar: <https://www.bmk.gv.at/> --> Suchwort „Rahmenplan“

Der Rahmenplan 2018-2023 enthält folgende wesentliche Investitionsprojekte:

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetriebnahme	Investition 2018-2023 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2009	2027	2.542,8
Graz - Klagenfurt; Koralm bahn (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 Streckenaktivierungen	2020	lfd. / 2032	142,3
Graz - Weitendorf, Einbindung Koralm bahn	2018	2025	365,0

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetriebnahme	Investition
			2018-2023 in Mio. €
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
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
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2010	2030	17,0
Klagenfurt Hbf - Weizeldorf; 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 <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich>

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 zugrundeliegende 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 897 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 (rd. 19,6 Mio. €), die Nordautobahn (rd. 22,4 Mio. €) sowie die Planungen für die zweite Tunnelröhre für den Karawankenstraßentunnel und Aktionen in den Bereichen Binnenschifffahrt und intelligente 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 langen¹ 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 begehbarer 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.

¹ inklusive Umfahrung Innsbruck rd. 62 km

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.

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 Erkundungsstollens und Zufahrtstunnel (Ampass, Ahrental, Wolf und Mauls) errichtet und es wurde mit der Errichtung der Hauptbaulöse begonnen. Die Baulöse Eisackunterquerung und Mauls 2-3 in Italien sowie die Baulöse Tulfes – Pfons und Pfons - Brenner in Österreich sind in Bau. Für das Baulos Sillschlucht ist das Verabrechungsverfahren im Laufen und das Baulos Sillschlucht - Pfons (beide auf österreichischem

Projektgebiet) soll im Jahr 2020 ausgeschrieben werden. Die Inbetriebnahme des BBT ist gemäß dem Bauzeitplan vom Jänner 2019 für Ende 2028 geplant.

Derzeit werden die Gesamtbaukosten des BBT auf rd. 8,5 Mrd. € geschätzt (Preisbasis 2019). Dies entspricht rd. 9,4 Mrd. € zu laufenden 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 Bezuschussung 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 9,4 Mrd. € (zu laufenden Preisen) beträgt rund 4,7 Mrd. €. Der österreichische Anteil wird durch EU-Zuschüsse, die Querfinanzierung auf der gesamten Brennerstrecke, aus Kostenbeiträgen des Landes Tirol sowie über den ÖBB-Rahmenplan finanziert. 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 Immobiliendienstleister für die Republik Österreich, deren nachgeordnete Dienststellen und teilweise deren ausgegliederte Unternehmen und hat diese unter marktkonformen Bedingungen mit Raum zu versorgen.

Die BIG wurde 1992 gegründet, wobei die zu verwaltenden Immobilien überwiegend im Eigentum des Bundes verblieben sind. Der BIG wurde damals überwiegend nur das Fruchtgenussrecht übertragen, wofür diese Fruchtgenussentgelte an den Bund (Bundesvermögen) zu leisten hatte. Zielsetzung des Gesetzes war, Teile der Immobilienverwaltung des Bundes an die Gegebenheiten der Privatwirtschaft anzugeleichen und ein Kostenbewusstsein sowie eine effiziente Raumbewirtschaftung bei den Nutzern zu etablieren. Im Jahr 2000 wurde durch das Bundesimmobiliengesetz 2000 eine durchgängige entgeltliche Eigentumsübertragung

der Bundesimmobilien an die BIG durchgeführt und das alte Fruchtgenussmodell abgelöst. Im Bestand des Bundes blieben im Wesentlichen nur die historischen Objekte der Burghauptmannschaft, des Bundesministeriums für Landesverteidigung, Teile der Objekte der Justizverwaltung und der Schulanlagenbereich der land- und forstwirtschaftlichen Schulen. Etwa 2.500 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. Im Sinne der Beihilfenthematik und dem marktgerechten Umgang mit Immobilien der öffentlichen Hand wurde eine Nachbesserungsvereinbarung geschlossen. Durch diese Nachbesserungsvereinbarung zwischen dem Bund und BIG wurde sichergestellt, dass bei Weiterveräußerung von an die BIG übertragenen Liegenschaften und Objekten an Dritte der um die Veräußerungskosten der BIG bereinigte Differenzbetrag zum Basiswert (davon 80 %) an den Bund abzuführen ist. Bisher wurden Nachbesserungen iHv. rund 503 Mio. € an den Bund geleistet.

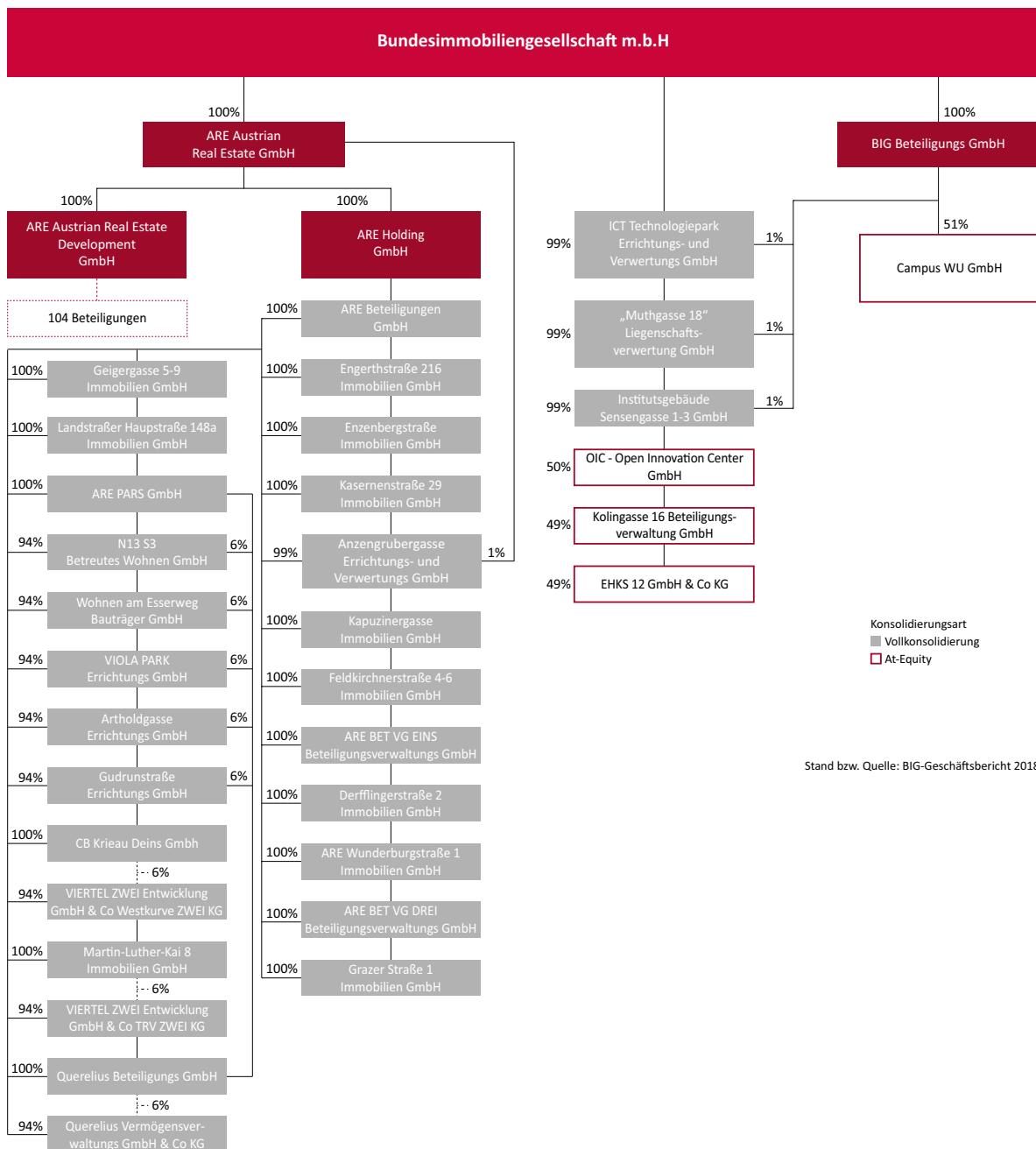
Im Jahr 2012 wurden die marktfähigen bzw. marktgängigen Liegenschaften (insbesondere Büroimmobilien und Entwicklungsflächen) an die Austrian Real Estate GmbH (ARE), eine 100% Tochtergesellschaft der BIG, abgespalten. Das Portfolio des ARE-Teilkonzerns umfasst derzeit rund 553 Liegenschaften mit rund 1,6 Mio. m² vermietbarer Gesamtnutzfläche, was in etwa 22 % der Gesamtmiethäfen des BIG-Konzerns entspricht. Diese Neustrukturierung des BIG-Konzerns sollte der langjährigen Erfahrung Rechnung tragen, wonach marktgängige Liegenschaften (z.B. Büro- und Wohnimmobilien) anderen Bewirtschaftungskriterien unterliegen als etwa Schulen, Universitäten und Sonder- sowie Spezialimmobilien.

Der BIG-Konzern besteht aus rund 115 Gesellschaften (2018). Die größten sind die Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) an der Spitze sowie die 2012 gegründete 100% Tochter ARE Austrian Real Estate GmbH (ARE) und die ARE Austrian Real Estate Development GmbH. Die restlichen Gesellschaften sind überwiegend spezifische Projekt- und Entwicklungsgesellschaften.

Ziel des BIG Gesetzes 2000 war es, in konsequenter Fortsetzung des bereits begonnenen Weges, das Immobilienvermögen und den Immobilienbedarf des Bundes nach wirtschaftlichen und marktorientierten Grundsätzen neu zu organisieren, die historisch gewachsenen Strukturen zu straffen sowie das Kostenbewusstsein bei den Nutzerressorts zu fördern.

Durch die Übertragung der Anteilsrechte des Bundes an der Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. an die Österreichische Beteiligungs AG (ÖBAG) zu Jahresbeginn 2019 wurde die Ausübung der Anteilsrechte an der BIG neu geordnet.

Konzernstruktur der BIG



Gemäß Bundesimmobiliengesetz hat die Bundesimmobiliengesellschaft mbH zu markt-konformen Bedingungen, und wenn es für sie wirtschaftlich vertretbar ist, Raumbedarf des Bundes zu befriedigen, insbesondere die ihr übertragenen Objekte und Liegenschaften bereitzustellen, bei Bedarf zu adaptieren und für Neubauvorhaben des Bundes erforderliche Liegenschaften zu erwerben. Dazu gehören Erwerb, Errichtung, Vermietung, Instandhaltung und Verwertung von Liegenschaften sowie die Erbringung von immobilienspezifischen 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
- Spezial- und Sonderimmobilien (Immobilien mit besonderem sicherheitspolitischen Aspekt oder besonderer Funktion) 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 immobilienspezifischen Dienstleistungen.

Mit Jahresende 2018 betrug die vermietbare Fläche des BIG-Konzerns rund 7,2 Mio. m², davon waren 98,5 % vermietet. Die Mieterlöse des BIG-Konzerns beliefen sich 2018 auf rund 865 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Mieterlösen liegt derzeit bei rund 97 %.

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 immobilienspezifischen 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).

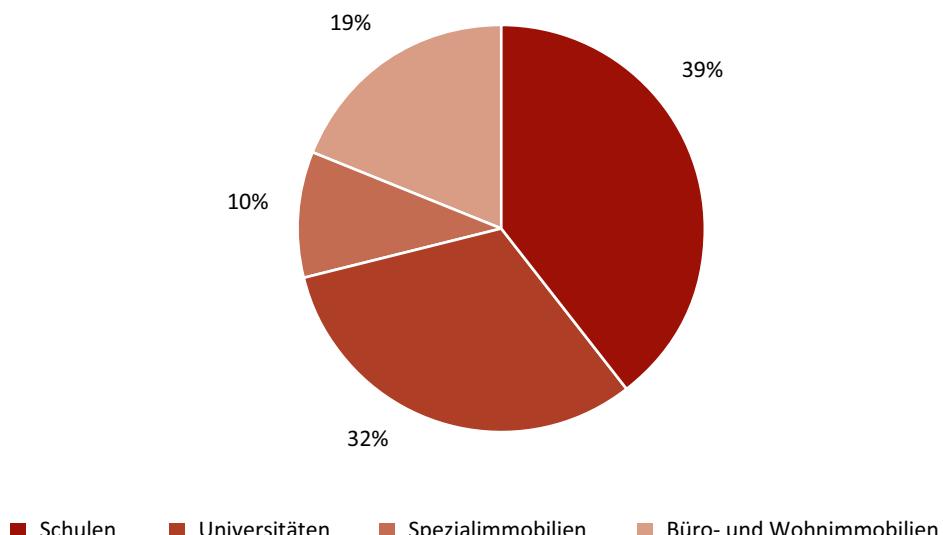
Mieterlöse des BIG-Konzerns nach Segmenten
in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2015-2018 in %
Schulen	312,6	326,4	337,4	342,8	9,7
Universitäten	251,6	256,8	269,4	274,3	9,0
Spezialimmobilien	78,9	84,1	84,7	84,5	7,1
Büro- und Wohnimmobilien	151,7	159,8	162,9	163,3	7,6
Summe	794,7	827,1	854,4	864,9	8,8

Quelle: BIG Konzernabschluss

Das Mietaufkommen des BIG-Konzerns im Jahr 2018 verteilt sich anteilmäßig auf die Segmente wie folgt:

Mieterlöse der BIG im Jahr 2018



Investitionsvolumen

Die BIG investiert sowohl im Segment Neubau als auch bei der Sanierung von Bestandsimmobilien. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns werden im Jahr 2020 rund 827 Mio. € betragen (2019: 611 Mio. €).

Investitionsvolumen des BIG-Konzerns in Mio. €

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung
	2012-2020									
	in %									
Instandhaltung	172,8	158,0	134,5	140,2	146,8	142,2	145,7	145,9	147,0	-14,9
Neubauten/Sanierungen ¹⁾	324,7	383,1	372,0	284,4	369,8	397,7	360,3	465,0	680,4	109,5
WU (Bau- und Planungskosten) ²⁾	129,5	180,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0
Summe	627,0	721,1	506,5	424,6	516,6	539,9	506,0	610,9	827,4	32,0

Quelle: Istdaten gem. BIG Konzernabschlüsse, vorläufiger Wert für 2019, Planzahl für 2020 entspricht der Mehrjahresplanung des BIG-Konzerns.

¹⁾ 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.

²⁾ 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

Im Investitionsprozess der BIG werden die laufenden Sonderprogramme der Sanierung von Schul- und Universitätsbauten (zusammen 250 Mio. €) derzeit abgewickelt. Die Wohnbauoffensive der Tochter ARE im Volumen von rd. 2 Mrd. € (7.900 Wohnungen geplant) betrifft vor allem die Ballungsräume Wien, Graz, Klagenfurt und Innsbruck. Für Detailinformationen zu Einzelprojekten siehe die Projektdatenbank der BIG: <http://www.big.at/projekte/projektdatenbank/>

Für die jährlich rund 5.000 Einzelinstandhaltungsmaßnahmen werden pro Jahr rund 145 Mio. € investiert und an Finanzmitteln eingesetzt. Die BIG beschäftigte im Jahr 2018 durchschnittlich 925 Mitarbeiter und weist mit Stand Juli 2019 einen Immobilienmarktwert von rd. 12,5 Mrd. € aus.

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.

Seit 2019 nimmt die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) die erforderlichen Finanzmittel für die BIG am Kapitalmarkt auf. Seither werden somit keine eigenen Anleihen der BIG am Kapitalmarkt mehr begeben. Alle bestehenden Anleihen des Unternehmens bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente jedoch unberührt.

Finanzkenndaten

in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2015-2018 in %
EBT	525	664	811	215	-59,0
Finanzverbindlichkeiten	3.807	3.655	3.434	3.640	-4,4
Kurz- u. langfr. Schulden	5.719	5.722	5.618	5.918	3,5
Eigenkapital	6.381	6.767	7.279	7.034	10,2

Quelle: BMF/BIG Konzernabschluss

3 Tabellenteil

Investitionen ausgegliederter Gesellschaften in die Infrastruktur ¹⁾
in Mio. €

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ASFINAG ²⁾	897	1.027	971	1.109	1.024	1.178	1.001	753	604	632	704	909	951	907	957	935	1.224	1.418
ÖBB-Infrastruktur AG ³⁾	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	1.640	1.902	1.977	2.436
BIG	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	721	507	425	517	540	506	611	827
Summe	2.622	2.689	2.694	2.841	2.842	3.278	3.585	3.377	3.449	2.994	3.109	3.061	3.032	3.155	3.137	3.343	3.812	4.681

Quelle: BMF

¹⁾ bis 2018 Istwerte, 2019: Erwartungswerte, 2020: Planwerte

²⁾ Werte für 2019 und 2020 Planwerte aus genehmigten ASFINAG-Kostenplänen 2019

³⁾ ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; 2019 vorläufiger Istwert, 2020 Planwert gemäß Rahmenplan 2018-2023