

Infrastrukturbeilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013
Oktober 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	7
2 Analytischer Teil.....	8
2.1 Gesamtdarstellung Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene	8
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften	10
3 Tabellenteil.....	38

Kurzfassung

Die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene werden im Jahr 2020 voraussichtlich rund 6,0 Mrd. € betragen und im Jahr 2021 auf etwa 6,9 Mrd. € steigen (2020-2021: +15 %). Im Verhältnis zum BIP steigen die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene von 2020 auf 2021 von 1,6 % auf 1,7 %. 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 Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), ÖBB-Infrastruktur AG und Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG). Eine Gesamtdarstellung der Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene findet sich im Kapitel 2 – Analytischer Teil.

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 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 beträgt für das Jahr 2020

1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2021 werden Haftungen iHv. 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen benötigt. Insgesamt wird der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2020 Haftungen für die ASFINAG iHv. 9,1 Mrd. € übernehmen.

ÖBB-Infrastruktur AG

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

Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 Bundesbahngesetz
in Mio. €

	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020 ¹⁾	2021 ¹⁾	Veränderung 2017-2021 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	785,9	839,6	862,4	827,2	823,9	4,8
Zuschüsse zu Planung und Bau	785,8	873,1	963,7	986,4	1.078,0	37,2
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	550,5	561,1	583,5	594,1	603,3	9,6
Summe	2.122,2	2.273,8	2.409,6	2.407,7	2.505,2	18,0
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	4,4

Quelle: BMF

¹⁾ Werte 2017-2019 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2016-2021 jeweils exkl. Aufrechnungen aus Vorperioden, Wert 2020 und 2021 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 noch 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 (2019: 120,0 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 (Erfolg 2019: 872,9 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/verkehr/eisenbahn/foerderungen/sgv.html>). Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2019 Förderungen iHv. rund 83,0 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2019 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt rund 26,0 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 2021 rund 809,3 Mio. € betragen (2020: 827,4 Mio. €). Die Erlöse des BIG-Konzerns stammen aus der Vermietung von überwiegend an den Bund vermieteten Liegenschaften sowie der Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen und im geringeren Ausmaß von Erlösen aus Drittmieten. Die voraussichtlichen direkten Mietzahlungen aus dem Bundesbudget an die BIG betragen im Jahr 2021 rund 859,0 Mio. € (2019: 845,0 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 ausgliederten Gesellschaften ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur AG und BIG.

Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	Erfolg 2018	Erfolg 2019	BVA 2020	BVA-E 2021	Δ 20/21 in Mio. €	Δ 20/21 in %
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	3.561,4	3.634,1	3.969,8	4.640,9	671,1	16,9%
Auszahlungen aus Investitionen	465,0	487,4	674,9	830,7	155,8	23,1%
Beteiligungen	35,9	67,4	10,4	19,1	8,6	82,7%
Immaterielle Vermögenswerte	1,3	0,9	1,5	2,2	0,7	45,2%
Sachanlagen	427,7	419,1	662,9	809,4	146,5	22,1%
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	169,2	135,7	171,9	188,7	16,8	9,8%
Gebäude und Bauten	118,4	129,0	242,3	292,0	49,6	20,5%
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	0,0	0,4	1,5	5,0	3,5	228,5%
Technische Anlagen	140,1	153,9	247,2	323,7	76,5	30,9%
davon je UG						
UG 14 Militärische Angelegenheiten	191,1	207,9	347,1	470,6	123,6	35,6%
UG 02 Bundesgesetzgebung	22,7	42,2	134,4	143,8	9,4	7,0%
UG 11 Inneres	88,3	55,3	46,3	43,6	-2,7	-5,8%
UG 30 Bildung	28,9	26,2	33,3	34,6	1,4	4,2%
UG 13 Justiz und Reformen	42,7	25,0	31,9	28,9	-3,0	-9,4%
UG 42 Landwirtschaft, Regionen und Tourismus	11,5	17,1	30,2	17,5	-12,7	-42,0%
UG 40 Wirtschaft	22,8	29,2	19,8	45,4	25,7	130,1%
UG 45 Bundesvermögen	35,4	67,3	10,4	19,1	8,6	82,8%
Sonstige	21,6	17,1	21,6	27,1	5,5	25,4%

In Mio. €	Erfolg 2018	Erfolg 2019	BVA 2020	BVA-E 2021	Δ 20/21 in Mio. €	Δ 20/21 in %
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen ⁹⁾	3.096,5	3.146,7	3.294,9	3.810,2	515,3	15,6%
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers ¹⁾	133,0	143,6	44,0	261,5	217,5	494,3%
ÖBB-Schieneninfrastruktur, DB 41.02.02 ²⁾	2.271,5	2.328,1	2.361,4	2.460,2	98,8	4,2%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz ³⁾	43,4	48,5	53,0	140,4	87,4	165,0%
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	5,0	10,0	5,0	100,0%
KLI.EN, UG 41 und UG 43	85,5	63,5	99,3	160,8	61,5	61,9%
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	25,4	23,3	112,5	64,0	-48,5	-43,1%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	334,4	336,1	312,0	315,0	3,0	1,0%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	49,9	61,4	62,5	78,3	15,8	25,3%
Thermische Sanierung, UG 43	37,1	36,6	103,7	216,7	113,0	108,9%
Altlastensanierung, UG 43	38,3	27,5	63,5	25,3	-38,3	-60,2%
Investitionen ausgegliederter Einheiten	3.343,1	3.644,0	4.391,8	4.705,2	313,4	7,1%
BIG-Konzern ⁵⁾	506,0	610,9	827,4	809,3	-18,1	-2,2%
ÖBB-Infrastruktur AG ⁶⁾	1.901,7	1.977,4	2.435,9	2.536,0	100,1	4,1%
ASFINAG ⁷⁾	935,4	1.055,7	1.128,5	1.359,9	231,4	20,5%
Summe ⁸⁾	4.633,0	4.950,0	6.000,2	6.885,9	885,7	14,8%
In % des BIP	1,2	1,2	1,6	1,7	0,3	

¹⁾ Ab 2020 Kompetenz BMLRT bei DB 42.02.07; davon 41,5 Mio. € aus dem Konjunkturpaket und 220,0 Mio. € aus Rücklagen

²⁾ Werte 2018-2019 Budgeterfolgswerte (auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2016-2021 jeweils inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2020 lt. BVA und 2021 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 und 2019: Ist-Wert, 2020: Planwert gemäß Rahmenplan 2018-2023, 2021: Planwert gemäß Rahmenplan 2021-2026), Quelle: ÖBB

⁷⁾ Quelle: ASFINAG; Werte für 2020 entsprechen der 2. Erwartungsplanung, jene für 2021 denen der genehmigten Kostenpläne 2020 (vor COVID-19)

⁸⁾ Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget abzüglich Zahlungen ÖBB Schieneninfrastruktur, DB 41.02.02.

⁹⁾ Im Vergleich zu früheren Berichten scheinen die BIG-Mieten in der Summe nicht mehr auf

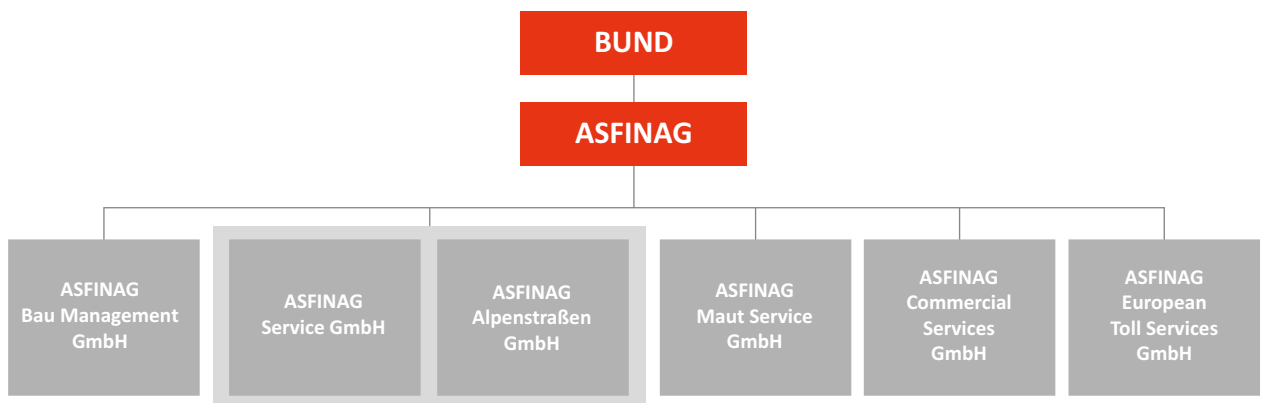
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften

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. 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 Grund-

stücken 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 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 beträgt für das Jahr 2020 jeweils 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für 2021 sieht das Bundesfinanzgesetz Haftungen iHv. 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen vor. Insgesamt wird der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2020 Haftungen für die ASFINAG iHv. rund 9,1 Mrd. € übernehmen.

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. €

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2013-2019 in %
Lkw-Fahrleistungsmaut	1.135	1.242	1.253	1.274	1.370	1.465	1.515	33,5
Pkw-Fahrleistungsmaut	147	155	157	173	168	189	200	36,1
Pkw-Zeitmaut	406	428	449	472	492	502	524	29,1
Ersatzmaut	26	29	31	32	32	32	34	30,8
Gesamt	1.714	1.854	1.890	1.951	2.062	2.188	2.273	32,6

Quelle: BMF/Asfinag

Im Jahr 2019 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der operativen Tätigkeit in Höhe von 1,0 Mrd. €. Per Ende 2019 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 9,8 Mrd. € aufgenommen, der Nettoschuldenstand (Bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) konnte gegenüber dem Jahr 2018 um 186,0 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. Diese Ratings sind nach wie vor gültig (Stand 2020).

Finanzkennndaten
in Mio. €

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2013-2019 in %
EBT	626	692	728	818	943	1.096	1.150	83,7
Finanzverbindlichkeiten	10.839	10.805	10.857	10.740	10.241	10.152	9.799	-9,6
Kurz- u. langfr. Schulden	11.519	11.604	11.589	11.622	11.326	11.245	10.918	-5,2
Eigenkapital	3.294	3.613	4.061	4.575	5.185	5.839	6.537	98,5

Quelle: BMF/ASFINAG

Diese Darstellung der Finanzkennzahlen 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 31.12.2019 betrug das Eigenkapital 6,5 Mrd. €, was einer Eigenkapitalquote von 37 % entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse im Zeitraum 2013-2019 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 2020 bis 2025 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 8,9 Mrd. € vor. Im Jahr 2019 flossen rund 1,0 Mrd. € in die Verbesserung und Erweiterung des Streckennetzes. Basierend auf den Kostenplänen 2020 werden in den Jahren 2020 und 2021 voraussichtlich jeweils rund 1,3 Mrd. € in die Erhaltung und den Neubau des Straßennetzes investiert. Diese Summen verteilen sich in etwa jeweils zu 50% auf Neubau und Erweiterungen einerseits und auf bauliche Erhaltung andererseits.

Das ASFINAG-Investitionsprogramm für die Jahre 2020-2025 enthält folgende wesentliche Projekte:

	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition in Mio. €
Erweiterung von Tunnelanlagen (zweite Röhre)			
A 11 Karawanken Autobahn: Karawankentunnel	2015	2024	161
S 16 Arlberg Schnellstraße: Lötztunnel	2019	2021	40
Tunnel Generalerneuerung			
A 10 Tauern Autobahn: Ofenauer/Hiefler Tunnel	2022	2024	51
S 6 Semmering Schnellstraße: Tunnelkette Semmering	2023	2027	122
S 6 Semmering Schnellstraße: Ganzsteintunnel	2023	2027	22
S 16 Arlberg Schnellstraße: Perjontunnel	2019	2020	32
S 16 Arlberg Schnellstraße: Arlbertunnel Teil II	2022	2023	63

	Baustart	Fertig- stellung	Gesamtinvestition in Mio. €
Neubauvorhaben und Planungsprojekte			
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz (ASFINAG Anteil)	2015	2030	571
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: Donau Süd - Donau Nord	2015	2023	240 ¹⁾
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: HAST. Waldeggstraße - Donau Süd	2024	2028	339 ²⁾
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: Kn. Linz/Hummelhof - HAST. Waldeggstraße	2028	2030	89 ³⁾
S 1 Wiener Außenring Schnellstraße: Schwechat - Süßenbrunn	2021	2027	1812
S 1 Raasdorf - Am Heidjöchl („Spange Seestadt“)	2021	2024	225
S 3 Weinviertler Schnellstraße: Hollabrunn - Guntersdorf	2017	2020	132
S 7 Fürstenfelder Schnellstraße: Riegersdorf - Dobersdorf	2018	2023	542
S 36 Murtal Schnellstraße: St. Georgen - Scheifling	2013	2020	167
Generalerneuerungen, Verbreiterungen und große Sanierungen im bestehenden Netz			
A 2 Generalerneuerung Kottingbrunn - Wöllersdorf	2024	2027	114
A 2 Süd Autobahn: Grimmenstein - Aspang	2018	2020	37
A 4 Ost Autobahn: Fahrstreifenerweiterung + Generalerneuerung Fischamend - Bruck West	2017	2022	132
A 4 Ost Autobahn: Bruck West - Neusiedl/Gewerbepark	2023	2025	90
A 7 Mühlkreisautobahn: Sicherheitsausbau Etappe 1 Hafenstraße - Voestbrück	2018	2020	194
A 12 Inntal Autobahn, Generalerneuerung Terfener Innbrücke	2017	2021	40
A 13 Brenner Autobahn: Neubau Luegbrücke	2021	2025	200
A 23 Südosttangente: Generalerneuerung Hochstraße St. Marx	2020	2022	127
S 31 Burgenland Schnellstraße: Mattersburg - Weppersdorf	2019	2021	106

Quelle: BMF/Asfinag

¹⁾ ASFINAG Anteil: 206 Mio. €

²⁾ ASFINAG Anteil: 289 Mio. €

³⁾ ASFINAG Anteil: 76 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 zweiröhrige 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 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 als Nr. 2 im europäischen Schienengüterverkehr auszubauen. Als Spezialist für bahnaffine Transportleistungen mit expeditionellen Zusatzleistungen bietet der Teilkonzern Rail Cargo Austria ein umfassendes Transport- und Logistiksystem sowie entsprechende Dienstleistungen.

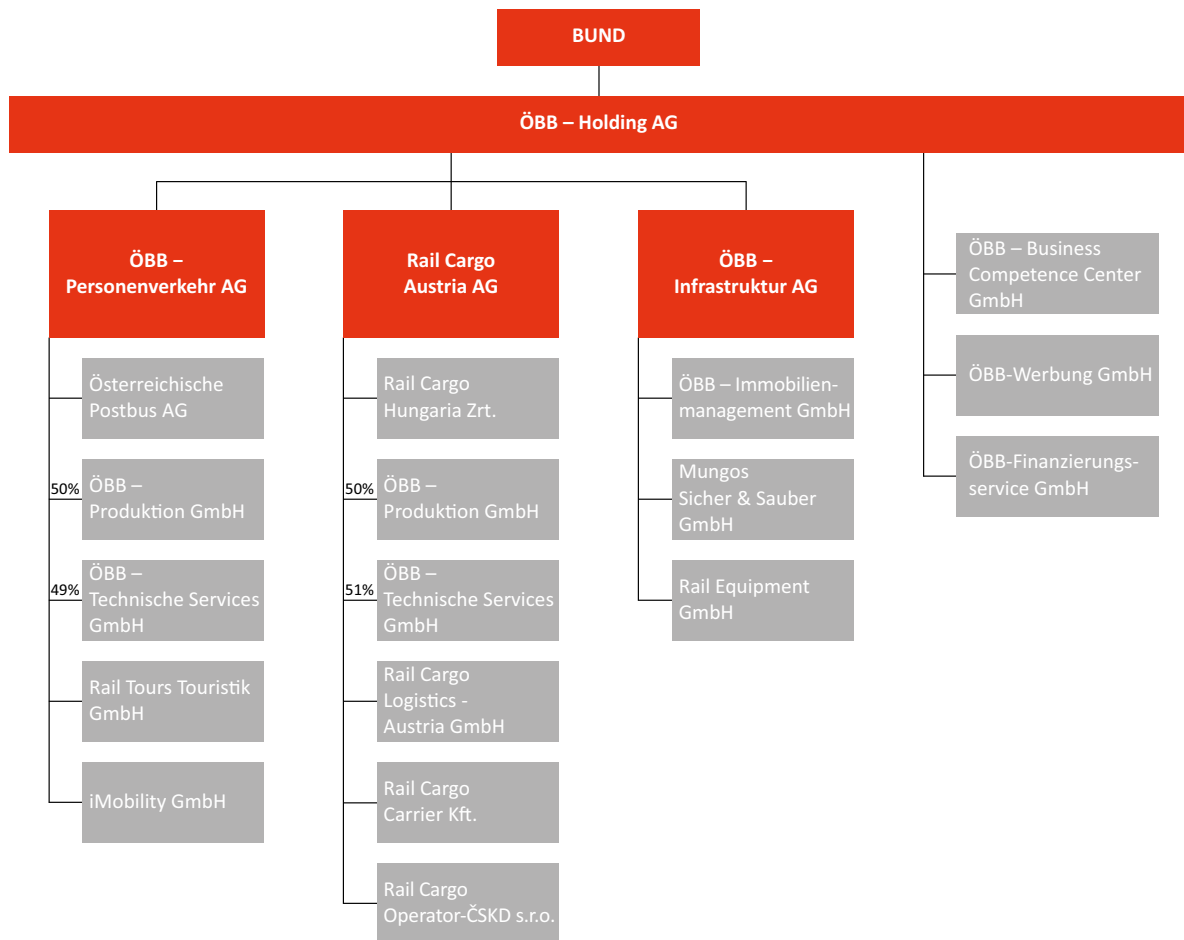
Die gemeinsamen Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

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

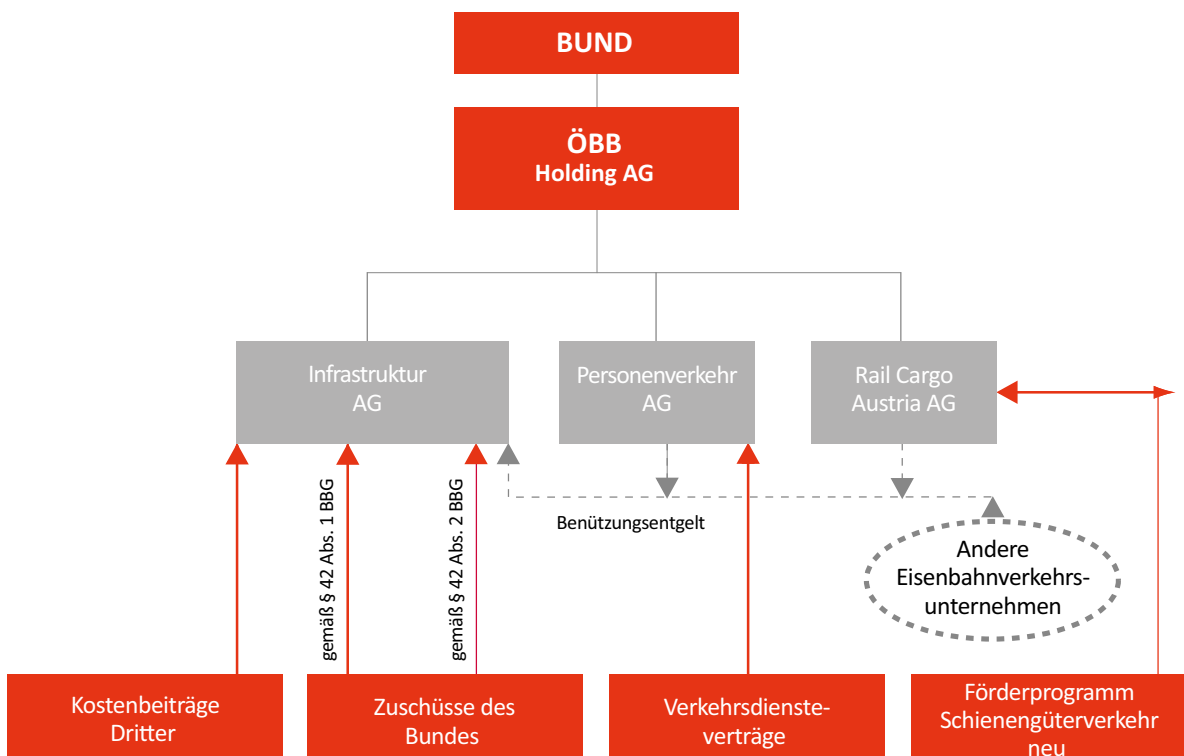
Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

Die 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.

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 noch 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 (2019: 474,4 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 (2019: 120,0 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 (Erfolg 2019: 872,9 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/verkehr/eisenbahn/foerderungen/sgv.html>). Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2019 Förderungen iHv. rund 83,0 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2019 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt rund 26,0 Mio. € aus diesem Förderprogramm.

Entwicklung wesentlicher Finanzströme laut ÖBB-Erlösmodell

in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021 in %
Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz ¹⁾	2.122	2.272	2.328	2.361	2.460	15,9
Verkehrsdiensteverträge mit ÖBB-Personenverkehr AG ²⁾	796	754	873	847	889	11,6
Anteil der Rail Cargo Austria AG am Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“ ³⁾	91	86	83	100	107	17,6
Kostenbeiträge Dritter zum ÖBB-Rahmenplan ⁴⁾	123	194	120	166	226	83,7
Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG aus Infrastrukturbenutzungsentgelt ⁵⁾	530	535	474	---	---	---

Quelle: BMF

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

²⁾ 2017, 2018, 2019: Erfolg; 2020: BVA; 2021: BVA-E (Summe von DB 41.02.02, Konto 7411.019, und DB 41.02.01, Konto 7270.105)

³⁾ 2017, 2018, 2019: Istwerte laut Geschäftsbericht 2019 ÖBB-Holding AG; 2020: Abschätzung auf Basis der für 2020 geltenden Fördersätze; 2021: Abschätzung auf Basis von Verkehrsleistung aus Vorjahren sowie erhöhter Fördersätze

⁴⁾ 2017, 2018, 2019: Istwerte; 2020 und 2021: Planwerte (Werte jeweils inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für BBT)

⁵⁾ Für die Jahre 2020 und 2021 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 2021 ist auf Basis des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 ein Zuschuss iHv. 823,9 Mio. € vor-

gesehen. Im Jahr 2020 leistet der Bund eine diesbezügliche Zuschusszahlung in Höhe von 827,2 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 2021 ist auf Grundlage des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 ein Zuschuss iHv. 1.078,0 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2020 wird ein Zuschuss iHv. 986,4 Mio. € geleistet.

Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ist auf Basis des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 im Jahr 2021 ein Zuschuss iHv. 603,3 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2020 wird ein Zuschuss iHv. 594,1 Mio. € geleistet.

Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG
in Mio. €

	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019 ¹⁾	2020 ¹⁾	2021 ¹⁾	Veränderung 2017-2021 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	785,9	839,6	862,4	827,2	823,9	4,8
Zuschüsse zu Planung und Bau	785,8	873,1	963,7	986,4	1.078,0	37,2
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	550,5	561,1	583,5	594,1	603,3	9,6
Summe	2.122,2	2.273,8	2.409,6	2.407,7	2.505,2	18,0
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	4,4

Quelle: BMF

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

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2019 Umsatzerlöse von rd. 1,0 Mrd. € (2018: rd. 1,0 Mrd. €). Dies entspricht einer Reduktion in Höhe von rund 2 % gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse der ÖBB-Infrastruktur AG gliedern sich wie folgt:

Umsatzerlöse in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019 in %
Infrastrukturbenützungsentgelt	509	524	530	535	474	-6,8
Energielieferung	204	180	175	182	190	-6,9
Mieten und Pachten	140	141	142	149	152	8,8
Sonstige Umsatzerlöse	127	153	190	184	207	62,8
Summe¹⁾	980	998	1.036	1.049	1.024	4,5

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

¹⁾ Angepasste Vergleichswerte; im Vergleich zu früheren Berichten wird der ertragswirksame Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zum Betrieb sowie zu Inspektion, Wartung, Störung und Instandsetzung nicht mehr in den Umsatzerlösen sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss (Geschäftsbericht 2019 ÖBB-Infrastruktur AG, S. 105)

Der Anstieg der Erlöse aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt in den Vorjahren ist im Wesentlichen auf valorisierte Entgeltsätze und auf ein höheres Transportaufkommen zurückzuführen. Der Rückgang im Geschäftsjahr 2019 ist auf Vorsorgen im Zusammenhang mit wettbewerbsbehördlichen Verfahren 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.

Finanzkennndaten

in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019 in %
EBT	13	50	47	45	38	192,3
Finanzverbindlichkeiten	19.542	19.879	20.221	20.673	21.557	10,3
Kurz- u. langfr. Schulden	20.894	21.386	21.817	22.739	21.817	4,4
Eigenkapital	1.206	1.269	1.338	1.427	1.338	10,9

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 2019 rund 6 %.

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2019 rd. 2,0 Mrd. € 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 14.10.2020 von der Bundesregierung beschlossene Rahmenplan 2021-2026 sieht insbesondere folgende Investitionen vor:

Investitionen laut ÖBB-Rahmenplan in Mio. €

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Semmering-Basistunnel	289,6	252,8	216,5	217,2	215,6	312,6
Koralmtunnel (Graz - Klagenfurt)	419,3	415,8	387,6	261,9	64,8	36,7
Brenner-Basistunnel	332,2	422,3	395,0	437,1	474,7	482,5
Tunnels - insgesamt	1.041,1	1.090,9	999,1	916,2	755,1	831,8
Sonstige Einzelprojekte	552,2	620,3	859,2	945,5	1.074,0	1.182,3
Wesentliche Investitionsprogramme						
ETCS und Zugbeeinflussung	13,3	25,4	41,7	52,2	40,9	48,2
Betriebsfernsteuerzentralen	66,2	87,1	63,0	63,3	58,0	71,0
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	119,1	163,7	166,1	154,8	153,4	157,1
Etappenplan zur Barrierefreiheit;	51,0	40,7	28,9	53,6	44,1	32,1
Infrastrukturmaßnahmen						
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit;	2,2	2,3	2,3	2,4	-	-
Mobilfunk/Datennetze entlang der Strecke						
Netzerfordernisse	27,8	36,6	55,4	100,0	189,7	212,1
Park & Ride, Lärmschutz	34,9	36,2	37,1	34,1	34,9	35,8
Reinvestitionen Bestandsnetz	628,2	647,1	663,2	679,8	676,0	687,2
Gesamtsumme	2.536,0	2.750,3	2.916,0	3.001,9	3.026,1	3.257,6

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2021-2026, BMF

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

Personalstand

Personalstand

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019 in %
Mitarbeiter (Anzahl in Köpfen)	17.956	18.048	18.172	18.315	18.743	4,4
davon mit Definitivstellung in %	65	63	60	57	54	-16,9

Quelle: BMF

Der kontinuierliche Anstieg im Zeitraum 2015-2019 ergibt sich aus folgenden Gründen:

- 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,
- Projekt Verschiebler mit Triebfahrzeug-Bedienung (Einsatz von Infra-Mitarbeitern anstelle des Zukaufs von Triebfahrzeugführerleistungen) und
- 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. 4.000 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) betrugen zum 31.12.2019 rund 21,6 Mrd. € (31.12.2018: 20,7 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, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 im Jahr 2021 Investitionen in Höhe von rd. 2,5 Mrd. € geplant. Im Geschäftsjahr 2019 wurden rd. 2,0 Mrd. € investiert. Der Rahmenplan 2021-2026 ist auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) abrufbar:

Der Rahmenplan 2021-2026 enthält folgende wesentliche Investitionsprojekte:

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetrieb- nahme	Investition 2021-2026 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2009	* 1)	2.543,8
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1999	2025	1.586,2
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2027	1.504,3
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	2022	2027	898,7
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2019	2027	881,4
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	2019	2032	417,4
Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	2020	2025	375,6
Ausbau Marchegger Ast	2014	2024	312,0
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2022	2027	225,6
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	2026	2034	188,6
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	2014	2023	179,1
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	2020	2031	176,8
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	2023	2027	144,3
Ebenfurth; Errichtung Schleife	2024	2028	129,0
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2027	117,5
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	2021	2024	112,4
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2016	2034	97,6
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsrausbau (Rheintalkonzept)	2015	2029	97,4
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	2018	2029	91,8
Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning; Modernisierung	2017	2028	90,2
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	2026	2034	84,6
Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	2023	2027	81,8
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	2024	2027	81,4
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2010	2030	80,8
Bischofshofen - Stainach-Irdning; Attraktivierung Ennstal	2021	2028	73,4
Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau	2019	2023	65,7
Wr. Neustadt - Gloggnitz; Streckenattraktivierung	2018	2026	60,5
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	2018	2024	58,8
Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	2019	2023	56,2
Wampersdorf - Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	2018	2027	56,1

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetrieb- nahme	Investition 2021-2026 in Mio. €
Floridsdorf; Erweiterung Abstellkapazitäten für Nahverkehr	2022	2024	53,3
St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	2010	2021	51,7
Mürzzuschlag - Bruck a.d.Mur; Bahnhofsumbauten	2020	2023	48,0
Messendorf; Bahnhofsumbau inkl ESTW und Adaptierung	2022	2025	46,5
Hast. Raaba			
Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen	2020	2021	42,8
Wr. Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Ertüchtigung	2023	2026	42,6
Wels Vbf; Terminal	2023	2026	37,4
Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung	2017	2023	36,6
Villach Süd; CCT-Fürnitz; Umbau Güterumschlagzentrum	2023	2028	34,2
Parndorf - Staatsgrenze n. Kittsee; zweigleisiger Ausbau	2021	2035	27,7
Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen	2016	2026	27,5
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	2013	2023	26,6
Golling-Abtenau - Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	2018	2022	23,5
Schönwies, Bahnhofsumbau	2022	2024	22,3
Arnoldstein; Bahnhofsumbau	2020	2025	21,0
Wien Matzleinsdorfer Platz; Attraktivierung	2021	2025	20,6
Wörgl; Terminal, Ausbau und Errichtung Stammgleis Kundl	2011	2025	19,9
Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)	2006	2020	19,7
Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	2019	2021	14,7

Quelle: BMF/BMK

¹⁾ Bauzeitplan in Überarbeitung

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

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 897,0 Mio. €. Die höchsten Zuschüsse entfallen auf die Erkundungs- und Bauarbeiten für den Brenner Basistunnel (rd. 590,0 Mio. €), die Koralmbahn (rd. 58,0 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.

Auch im Zeitraum 2021-2027 besteht die grundsätzliche Möglichkeit für EU-Zuschüsse zu TEN-Verkehrsprojekten. Für grenzüberschreitende Schienenvorhaben besteht gemäß der CEF 2.0-Verordnung unter bestimmten Voraussetzungen die Chance bis zu 50 % der Baukosten (Höchstgrenze) als EU-Zuschuss zu erhalten.

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 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 Nachfolgesellschaft 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

¹ inklusive Umfahrung Innsbruck rd. 62 km

(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.

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 Hauptbaulose begonnen. Die Baulose Eisackunterquerung und Mauls 2-3 in Italien sowie die Baulose Tulfes – Pfons und Pfons - Brenner in Österreich sind in Bau. Für das Baulos Sillschlucht ist das Vergabeverfahren 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 2020). Dies entspricht rd. 9,3 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 Zuschussung aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten in Höhe von 1,2 Mrd. € (österreichischer Anteil rd. 590 Mio. €) zugesprochen. Der auf Österreich entfallende Anteil an den Gesamtbaukosten von rund 9,3 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 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.

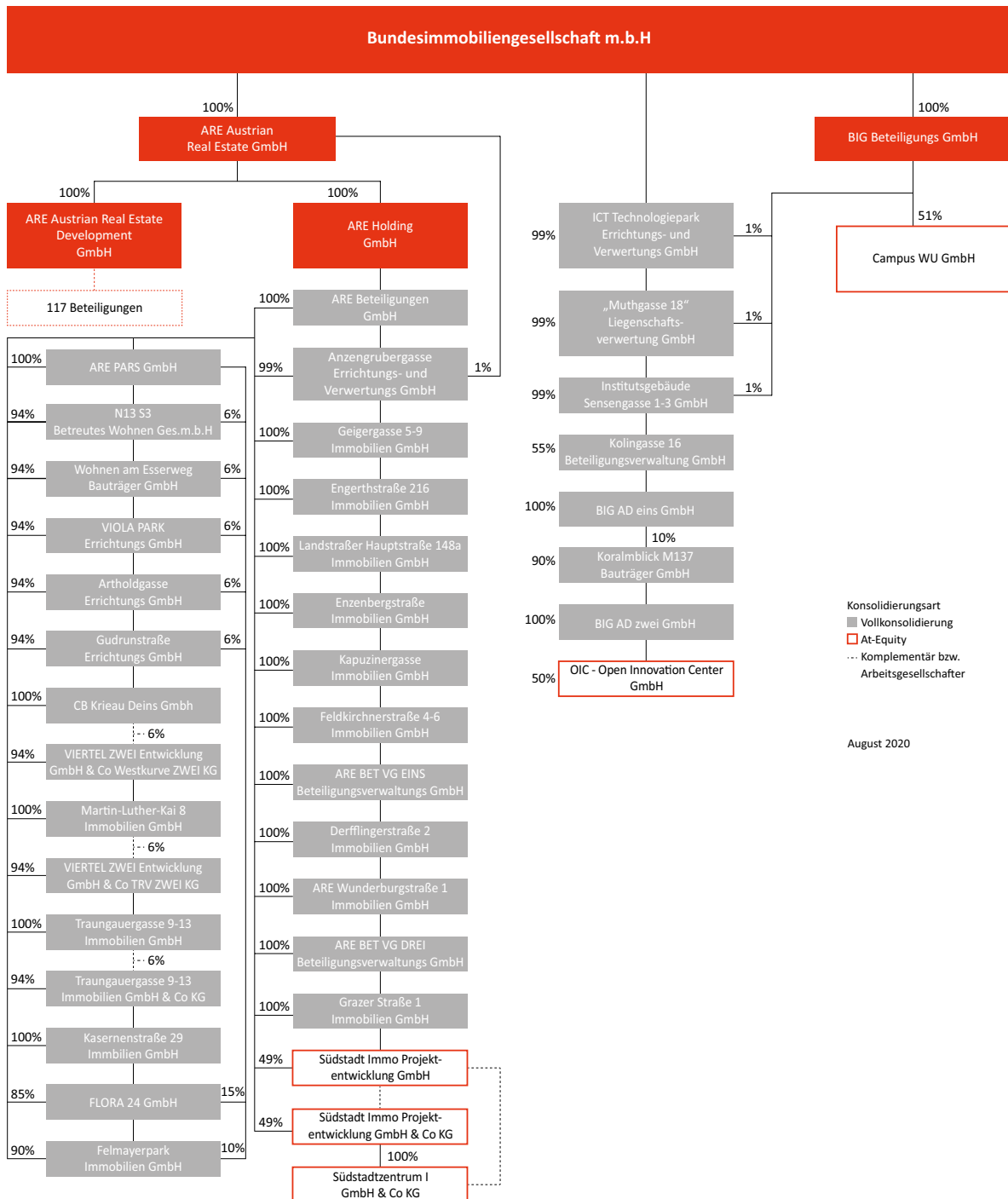
Die BIG wurde 1992 gegründet, wobei die zu verwaltenden Immobilien überwiegend im Eigentum des Bundes verblieben sind. Der BIG wurde damals überwiegend nur das Fruchtgenussrecht übertragen, wofür diese Fruchtgenussentgelte an den Bund (Bundesvermögen) zu leisten hatte. Zielsetzung des Gesetzes war, Teile der Immobilienverwaltung des Bundes an die Gegebenheiten der Privatwirtschaft anzugleichen 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.

Der BIG-Konzern besteht aus rund 143 Gesellschaften (Stand 31.12.2019). 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 marktkonformen 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, Instand-

haltung und Verwertung von Liegenschaften sowie die Erbringung von immobilien-spezifischen 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 78 % der gesamten Umsatzerlöse) sowie der Erbringung von immobilien-spezifischen Dienstleistungen.

Mit Jahresende 2019 betrug die vermietbare Fläche des BIG-Konzerns rund 7,3 Mio. m², davon waren 99,3 % vermietet. Die Mieterlöse des BIG-Konzerns beliefen sich 2019 auf rund 878,2 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Mieterlösen liegt derzeit bei rund 96 %.

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 immobilien-spezifischen 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).

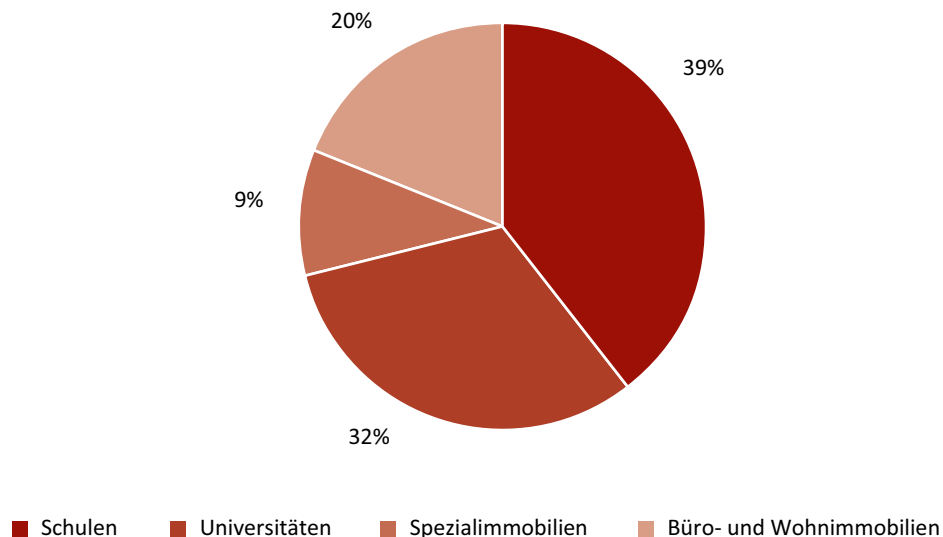
Mieterlöse des BIG-Konzerns nach Segmenten
in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019 in %
Schulen	312,6	326,4	337,4	342,8	341,1	9,1
Universitäten	251,6	256,8	269,4	274,3	282,3	12,2
Spezialimmobilien	78,9	84,1	84,7	84,5	82,9	5,1
Büro- und Wohnimmobilien	151,7	159,8	162,9	163,3	172,0	13,4
Summe	794,7	827,1	854,4	864,9	878,2	10,5

Quelle: BIG Konzernabschluss

Das Mietaufkommen des BIG-Konzerns im Jahr 2019 verteilt sich anteilmäßig auf die Segmente wie folgt:

Mieterlöse der BIG im Jahr 2019



Investitionsvolumen

Die BIG investiert sowohl im Segment Neubau als auch bei der Sanierung von Bestandsimmobilien. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns werden im Jahr 2021 rund 809,3 Mio. € betragen (2020: 827,4 Mio. €).

Investitionsvolumen des BIG-Konzerns
in Mio. €

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2012-2021 in %
Instandhaltung	172,8	158,0	134,5	140,2	146,8	142,2	145,7	145,9	167,8	168,6	-2,4
Neubauten/Sanierungen ¹⁾	324,7	383,1	372,0	284,4	369,8	397,7	360,3	465,0	659,6	640,7	97,3
WU (Bau- und Planungskosten) ²⁾	129,5	180,0	0,0	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	809,3	29,1

Quelle: Istzahlen 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 250,0 Mio. €) derzeit abgewickelt. Die Wohnbauoffensive der Tochter ARE im Volumen von rd. 2,0 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 2020 rund 168,0 Mio. € investiert und an Finanzmitteln eingesetzt. Die BIG beschäftigte im Jahr 2019 durchschnittlich 937 Mitarbeiter und weist mit Stand 30.06.2020 einen Immobilienmarktwert von rd. 13,4 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.

Die BIG nimmt bei der Finanzierung des Unternehmens auch die Dienstleistungen der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) in Anspruch.

Seit dem Jahr 2019 werden somit keine eigenen Anleihen der BIG am Kapitalmarkt mehr begeben. Alle bestehenden Anleihen des Unternehmens bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente jedoch unberührt.

Finanzkennzahlen

in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019 in %
EBT	525	664	811	215	1.054	100,7
Finanzverbindlichkeiten	3.807	3.655	3.434	3.640	3.883	2,0
Kurz- u. langfr. Schulden	5.719	5.722	5.618	5.918	6.275	9,7
Eigenkapital	6.381	6.767	7.279	7.034	7.527	18,0

Quelle: BMF/BIG Konzernabschluss

3 Tabellenteil

Investitionen ausgliederter 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	2021
ASFINAG ²⁾	897	1.027	971	1.109	1.024	1.178	1.001	753	604	632	704	909	951	907	957	935	1.056	1.129	1.360
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	2.536
BIG	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	721	507	425	517	540	506	611	827	809
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	3.644	4.392	4.705

Quelle: BMF

¹⁾ bis 2019 Istwerte, 2020 und 2021: Planwerte

²⁾ Werte für 2020 entsprechen der 2. Erwartungsplanung, jene für 2021 denen der genehmigten Kostenpläne 2020 (vor COVID-19)

³⁾ ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; 2020: Planwert gemäß Rahmenplan 2018-2023; 2021: Planwert gemäß Rahmenplan 2021-2026