

# Infrastrukturbeilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013  
Oktober 2021

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

## Inhalt

<b>Kurzfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>9</b>
<b>2 Analytischer Teil</b> .....	<b>11</b>
2.1 Gesamtdarstellung Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene .....	11
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften .....	13
<b>3 Tabellenteil</b> .....	<b>41</b>

# Kurzfassung

Die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene werden im Jahr 2021 voraussichtlich ca. 6.941 Mio. € betragen und im Jahr 2022 auf etwa 7.238 Mio. € steigen (2021-2022: +4,3%). Im Verhältnis zum BIP betragen die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene im Jahr 2022 circa 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). Nachstehend findet sich die Gesamtdarstellung der Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene:

## Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	Erfolg	Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 21/22	Δ 21/22
	2019	2020	2021	2022	in Mio. €	in %
<b>Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)</b>	<b>3.634,0</b>	<b>3.900,5</b>	<b>4.636,5</b>	<b>4.611,4</b>	<b>-25,0</b>	<b>-0,5%</b>
<b>Auszahlungen aus Investitionen</b>	<b>487,3</b>	<b>715,0</b>	<b>830,7</b>	<b>807,5</b>	<b>-23,2</b>	<b>-2,8%</b>
Beteiligungen	67,4	5,8	19,1	23,1	4,0	21,0%
Immaterielle Vermögenswerte	0,9	1,7	2,2	1,0	-1,2	-54,6%
Sachanlagen	419,0	707,5	809,4	783,4	-26,0	-3,2%
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	135,7	192,4	188,7	207,4	18,7	9,9%
Gebäude und Bauten	128,9	193,7	292,0	319,4	27,5	9,4%
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	0,4	0,4	5,0	0,0	-5,0	-99,4%
Technische Anlagen	153,9	321,0	323,7	256,6	-67,1	-20,7%
<b>davon je UG</b>						
UG 14 Militärische Angelegenheiten	207,9	426,7	470,6	428,8	-41,8	-8,9%
UG 02 Bundesgesetzgebung	42,1	70,2	143,8	137,9	-5,9	-4,1%
UG 11 Inneres	55,3	39,0	43,6	58,6	15,0	34,4%

In Mio. €	Erfolg	Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 21/22	Δ 21/22
	2019	2020	2021	2022	in Mio. €	in %
UG 30 Bildung	26,1	27,8	34,6	34,3	-0,4	-1,1%
UG 13 Justiz und Reformen	25,1	59,9	28,9	31,4	2,5	8,8%
UG 42 Landwirtschaft, Regionen und Tourismus	17,1	33,3	17,5	18,3	0,7	4,1%
UG 40 Wirtschaft	29,2	26,7	45,4	51,1	5,7	12,5%
UG 45 Bundesvermögen	67,3	5,8	19,1	23,0	4,0	21,0%
Sonstige	17,1	25,6	27,1	24,0	-3,0	-11,2%
<b>Sonstige investitionsnahe Auszahlungen <sup>9)</sup></b>	<b>3.146,7</b>	<b>3.185,5</b>	<b>3.805,8</b>	<b>3.803,9</b>	<b>-1,8</b>	<b>-0,0%</b>
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers <sup>1)</sup>	143,6	3,8	261,5	246,5	-15,0	-5,7%
ÖBB-Schieneinfrastruktur, DB 41.02.02 <sup>2)</sup>	2.328,1	2.361,4	2.460,2	2.250,9	-209,3	-8,5%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz <sup>3)</sup>	48,5	55,8	140,4	140,4	-0,0	-0,0%
Bundesbeitrag U-Bahnbau, UG 41	78,0	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0%
Regionalbahn (Förderung), DB 41.02.02 <sup>4)</sup>	0,0	0,0	10,0	10,0	0,0	0,0%
KLI.EN, UG 41 und UG 43	63,5	90,2	160,8	140,8	-20,0	-12,4%
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	23,3	112,5	64,0	69,0	5,0	7,8%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	336,1	321,8	314,6	288,1	-26,4	-8,4%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	61,4	56,6	74,3	244,6	170,2	229,0%
Thermische Sanierung, UG 43	36,6	78,8	216,7	310,4	93,7	43,3%
Altlastensanierung, UG 43	27,5	26,6	25,3	25,3	0,0	0,0%
<b>Investitionen ausgegliederter Einheiten</b>	<b>3.644,6</b>	<b>3.949,2</b>	<b>4.764,8</b>	<b>4.877,4</b>	<b>112,6</b>	<b>2,4%</b>
BIG-Konzern <sup>5)</sup>	610,9	689,8	868,9	777,1	-91,8	-10,6%
ÖBB-Infrastruktur AG <sup>6)</sup>	1.978,0	2.185,0	2.536,0	2.750,3	214,3	8,5%
ASFINAG <sup>7)</sup>	1.055,7	1.074,4	1.359,9	1.350,0	-9,9	-0,7%
<b>Summe <sup>8)</sup></b>	<b>4.950,5</b>	<b>5.488,3</b>	<b>6.941,1</b>	<b>7.237,9</b>	<b>296,9</b>	<b>4,3%</b>
<b>In % des BIP</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>-0,1</b>	

<sup>1)</sup> Ab 2020 Kompetenz BMLRT; ab 2022 DB 42.05.07; davon 52,0 Mio. € aus RRF

<sup>2)</sup> Werte 2019-2020 Budgeterfolgswerte (jeweils inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2021 laut BVA und 2022 laut BVA-E

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

<sup>4)</sup> Umsetzung Maßnahme Regierungsprogramm 2020-2024

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

<sup>6)</sup> Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2019 und 2020: Ist-Wert, 2021 und 2022: Planwert gemäß Rahmenplan 2021-2026), Quelle: ÖBB

<sup>7)</sup> Quelle: ASFINAG; Werte für 2020 entsprechen dem Jahresabschluss; ab 2021 denen der genehmigten Kostenpläne 2020 (vor COVID-19)

<sup>8)</sup> Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget abzüglich Zahlungen ÖBB Schieneninfrastruktur, DB 41.02.02

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

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 aufgrund der privatrechtlichen Organisationsform nicht oder nur indirekt im Bundesbudget aufscheinen. Die Auszahlungen aus dem Bundesbudget an diese Gesellschaften gestalten sich wie folgt:

### **ASFINAG**

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

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz (BFG) festgelegt und beträgt für das Jahr 2021 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2022 werden Haftungen iHv. 1,2 Mrd. € an Kapital und 1,2 Mrd. € an Zinsen und Spesen benötigt. Insgesamt wird der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2021 Haftungen für die ASFINAG iHv. ca. 8,7 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 <sup>1</sup>  
in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2017-2022 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	786	840	862	827	824	809	2,9
Zuschüsse zu Planung und Bau	786	873	964	986	1.078	1.167	48,5
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	551	561	584	594	603	615	11,8
<b>Summe</b>	<b>2.122</b>	<b>2.274</b>	<b>2.410</b>	<b>2.408</b>	<b>2.505</b>	<b>2.591</b>	<b>22,1</b>
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	4,4

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> Werte 2017-2019 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2016-2021 jeweils exkl. Aufrechnungen aus Vorperioden, Werte 2020-2022 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 2020 noch ca. 11,4 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 (2020: ca. 193 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 2020: ca. 874 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 2020 Förderungen iHv. ca. 94 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2020 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 31 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 ca. 870 Mio. € betragen (2020: ca. 690 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 ca. 860 Mio. € (2020: ca. 860 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	Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 21/22	Δ 21/22
	2019	2020	2021	2022	in Mio. €	in %
<b>Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)</b>	<b>3.634,0</b>	<b>3.900,5</b>	<b>4.636,5</b>	<b>4.611,4</b>	<b>-25,0</b>	<b>-0,5%</b>
<b>Auszahlungen aus Investitionen</b>	<b>487,3</b>	<b>715,0</b>	<b>830,7</b>	<b>807,5</b>	<b>-23,2</b>	<b>-2,8%</b>
Beteiligungen	67,4	5,8	19,1	23,1	4,0	21,0%
Immaterielle Vermögenswerte	0,9	1,7	2,2	1,0	-1,2	-54,6%
Sachanlagen	419,0	707,5	809,4	783,4	-26,0	-3,2%
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	135,7	192,4	188,7	207,4	18,7	9,9%
Gebäude und Bauten	128,9	193,7	292,0	319,4	27,5	9,4%
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	0,4	0,4	5,0	0,0	-5,0	-99,4%
Technische Anlagen	153,9	321,0	323,7	256,6	-67,1	-20,7%
<b>davon je UG</b>						
UG 14 Militärische Angelegenheiten	207,9	426,7	470,6	428,8	-41,8	-8,9%
UG 02 Bundesgesetzgebung	42,1	70,2	143,8	137,9	-5,9	-4,1%
UG 11 Inneres	55,3	39,0	43,6	58,6	15,0	34,4%
UG 30 Bildung	26,1	27,8	34,6	34,3	-0,4	-1,1%
UG 13 Justiz und Reformen	25,1	59,9	28,9	31,4	2,5	8,8%
UG 42 Landwirtschaft, Regionen und Tourismus	17,1	33,3	17,5	18,3	0,7	4,1%
UG 40 Wirtschaft	29,2	26,7	45,4	51,1	5,7	12,5%
UG 45 Bundesvermögen	67,3	5,8	19,1	23,0	4,0	21,0%
Sonstige	17,1	25,6	27,1	24,0	-3,0	-11,2%

In Mio. €	Erfolg	Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 21/22	Δ 21/22
	2019	2020	2021	2022	in Mio. €	in %
<b>Sonstige investitionsnahe Auszahlungen <sup>9)</sup></b>	<b>3.146,7</b>	<b>3.185,5</b>	<b>3.805,8</b>	<b>3.803,9</b>	<b>-1,8</b>	<b>-0,0%</b>
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers <sup>1)</sup>	143,6	3,8	261,5	246,5	-15,0	-5,7%
ÖBB-Schieneinfrastruktur, DB 41.02.02 <sup>2)</sup>	2.328,1	2.361,4	2.460,2	2.250,9	-209,3	-8,5%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz <sup>3)</sup>	48,5	55,8	140,4	140,4	-0,0	-0,0%
Bundesbeitrag U-Bahnbau, UG 41	78,0	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0%
Regionalbahn (Förderung), DB 41.02.02 <sup>4)</sup>	0,0	0,0	10,0	10,0	0,0	0,0%
KLI.EN, UG 41 und UG 43	63,5	90,2	160,8	140,8	-20,0	-12,4%
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	23,3	112,5	64,0	69,0	5,0	7,8%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	336,1	321,8	314,6	288,1	-26,4	-8,4%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	61,4	56,6	74,3	244,6	170,2	229,0%
Thermische Sanierung, UG 43	36,6	78,8	216,7	310,4	93,7	43,3%
Altlastensanierung, UG 43	27,5	26,6	25,3	25,3	0,0	0,0%
<b>Investitionen ausgegliederter Einheiten</b>	<b>3.644,6</b>	<b>3.949,2</b>	<b>4.764,8</b>	<b>4.877,4</b>	<b>112,6</b>	<b>2,4%</b>
BIG-Konzern <sup>5)</sup>	610,9	689,8	868,9	777,1	-91,8	-10,6%
ÖBB-Infrastruktur AG <sup>6)</sup>	1.978,0	2.185,0	2.536,0	2.750,3	214,3	8,5%
ASFINAG <sup>7)</sup>	1.055,7	1.074,4	1.359,9	1.350,0	-9,9	-0,7%
<b>Summe <sup>8)</sup></b>	<b>4.950,5</b>	<b>5.488,3</b>	<b>6.941,1</b>	<b>7.237,9</b>	<b>296,9</b>	<b>4,3%</b>
<b>In % des BIP</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>-0,1</b>	

<sup>1)</sup> Ab 2020 Kompetenz BMLRT; ab 2022 DB 42.05.07; davon 52,0 Mio. € aus RRF

<sup>2)</sup> Werte 2019-2020 Budgeterfolgswerte (jeweils inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2021 laut BVA und 2022 laut BVA-E

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

<sup>4)</sup> Umsetzung Maßnahme Regierungsprogramm 2020-2024

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

<sup>6)</sup> Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2019 und 2020: Ist-Wert, 2021 und 2022: Planwert gemäß Rahmenplan 2021-2026), Quelle: ÖBB

<sup>7)</sup> Quelle: ASFINAG; Werte für 2020 entsprechen dem Jahresabschluss; ab 2021 denen der genehmigten Kostenpläne 2020 (vor COVID-19)

<sup>8)</sup> Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget abzüglich Zahlungen ÖBB Schieneninfrastruktur, DB 41.02.02

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

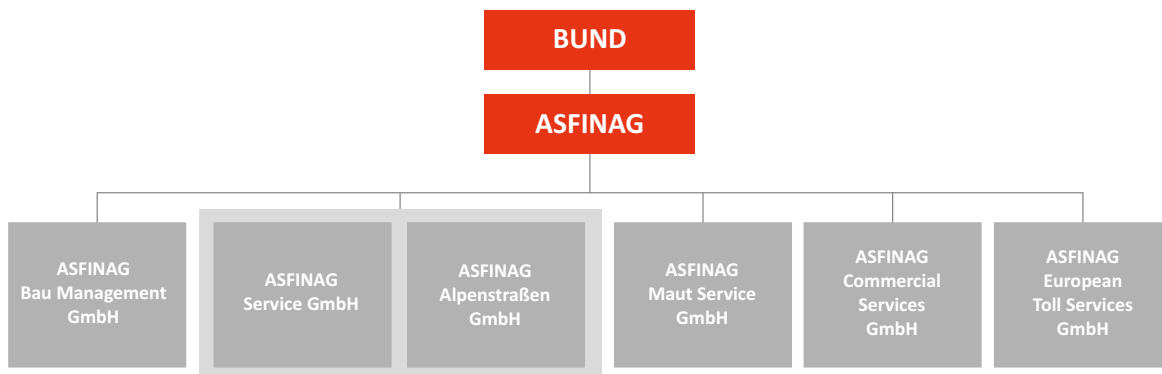
## 2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften

### 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 2.249 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. Das Streckennetz umfasst 166 Tunnel und fast 5.818 Brücken.

Die ASFINAG wurde 1982 als eine Gesellschaft des Bundes gegründet. Seither hat die ASFINAG den konsequenten Wandel von einer Finanzierungsgesellschaft für das hochrangige Straßennetz hin zu einer Management-Holding mit den Aufgabenschwerpunkten der Finanzierung, der Planung, des Ausbaues, des Betriebes und des Einhebens der Mauten eines nutzerfinanzierten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes vollzogen. 1997 erhielt das Unternehmen durch einen Vertrag mit dem Bund erweiterte Aufgaben: Als finanzielle Basis für den 1997 neu definierten Unternehmensgegenstand und als Grundlage für die Berechtigung zur Mauteinhebung hat der Bund der ASFINAG durch Vertrag das Fruchtgenussrecht (§§ 509 ff ABGB) an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes sowie darauf aufbauend das

Recht der Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung eingeräumt. Mit Inkrafttreten dieses Vertrages gingen alle Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung gemäß § 4 Infrastrukturfinanzierungsgesetz auf die ASFINAG über. Gleichzeitig trat die ASFINAG in alle die Liegenschaften betreffenden Rechtsverhältnisse des Bundes mit Dritten bezüglich jener Liegenschaften ein, welche mit dem Fruchtgenuss der ASFINAG belastet sind. Als Gegenleistung für die Übertragung des Fruchtgenussrechtes wurde der ASFINAG neben den übernommenen Finanzverbindlichkeiten auch die Verpflichtung des Bundes übertragen, dieses hochrangige Bundesstraßennetz zu finanzieren, zu planen, zu bauen und zu erhalten.

### **Erlösmodell im Überblick**

Die Finanzierung der ASFINAG erfolgt durch die von ihr eingehobenen Mauten (LKW-Maut, PKW-Autobahnvignette sowie 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 2021 jeweils 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für 2022 sind Haftungen iHv. 1,2 Mrd. € an Kapital und 1,2 Mrd. € an Zinsen und Spesen eingemeldet. Insgesamt wird der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2021 Haftungen für die ASFINAG iHv. ca. 8,7 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	2020	Veränderung 2013-2020 in %
Lkw-Fahrleistungsmaut	1.135	1.242	1.253	1.274	1.370	1.465	1.515	1.498	32,0
Pkw-Fahrleistungsmaut	147	155	157	173	168	189	200	137	-6,7
Pkw-Zeitmaut	406	428	449	472	492	502	524	449	10,7
Ersatzmaut	26	29	31	32	32	32	34	34	28,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.714</b>	<b>1.854</b>	<b>1.890</b>	<b>1.951</b>	<b>2.062</b>	<b>2.187</b>	<b>2.273</b>	<b>2.118</b>	<b>23,6</b>

Quelle: BMF/ASFINAG

Im Jahr 2020 erwirtschaftete die ASFINAG ein Ergebnis vor Steuern (EBT) in Höhe von 987 Mio. €. Per Ende 2020 hat die ASFINAG zur Finanzierung des Aus- und Neubaus des hochrangigen Straßennetzes Finanzverbindlichkeiten von 10,1 Mrd. € aufgenommen, der Nettoschuldenstand (Bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) konnte gegenüber dem Jahr 2019 um 3 Mio. € gesenkt werden.

Die Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's haben im Sommer 2021 ihr Rating der ASFINAG aktualisiert. Sowohl Moody's (Rating Aa1) als auch Standard & Poor's (AA+) bestätigten ihre bisherigen Ratings.

## Finanzkennndaten

in Mio. €

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2013-2020 in %
EBT	626	692	728	818	943	1.096	1.150	987	57,7
Finanzverbindlichkeiten	10.839	10.805	10.857	10.740	10.241	10.152	9.799	10.052	-7,3
Kurz- u. langfr. Schulden	11.519	11.604	11.589	11.622	11.326	11.245	10.918	11.193	-2,8
Eigenkapital	3.294	3.613	4.061	4.575	5.185	5.839	6.537	7.114	116,0

Quelle: BMF/ASFINAG

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

### Kapitalausstattung

Per 31.12.2020 betrug das Eigenkapital 7.114 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 39% entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse im Zeitraum 2013-2020 zu einer mehr als Verdoppelung des Eigenkapitals. Durch die regelmäßige Valorisierung der Mauttarife mit dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) des Vorjahres ist eine Werthaltigkeit der Einnahmen der ASFINAG gewährleistet.

### Investitionsvolumen

Die Rahmenplanung für die Jahre 2020 bis 2025 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt ca. 8,9 Mrd. € vor. Im Jahr 2020 flossen ca. 1,1 Mrd. € in die Verbesserung und Erweiterung des Streckennetzes. Basierend auf den Kostenplänen 2020 werden in den Jahren 2021 und 2022 voraussichtlich jeweils ca. 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. €
<b>Erweiterung von Tunnelanlagen (zweite Röhre)</b>			
A 11 Karawanken Autobahn: Karawankentunnel	2015	2024	161
S 16 Arlberg Schnellstraße: Lötztunnel	2019	2021	40
<b>Tunnel Generalerneuerung</b>			
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: Perjentunnel	2019	2020	32
S 16 Arlberg Schnellstraße: Arlbergtunnel Teil II	2022	2023	63



	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition in Mio. €
<b>Neubauvorhaben und Planungsprojekte</b>			
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz (ASFINAG Anteil)	2015	2030	571
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: Donau Süd - Donau Nord	2015	2023	240 <sup>1)</sup>
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: HAST. Waldeggstraße - Donau Süd	2024	2028	339 <sup>2)</sup>
A 26 Linzer Autobahn: Westring Linz: Kn. Linz/Hummelhof - HAST. Waldeggstraße	2028	2030	89 <sup>3)</sup>
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 10 Mühlviertler Schnellstraße: Freistadt Nord - Rainbach Nord	2021	2025	221
S 36 Murtal Schnellstraße: St. Georgen - Scheifling	2013	2020	167
<b>Generalerneuerungen, Verbreiterungen und große Sanierungen im bestehenden Netz</b>			
A 2 Generalerneuerung Kottlingbrunn - 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

<sup>1)</sup> ASFINAG Anteil: 206 Mio.

<sup>2)</sup> ASFINAG Anteil: 289 Mio.

<sup>3)</sup> 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/-innen entsprechend zu berücksichtigen. Daher setzt die ASFINAG einen Schwerpunkt auf zweiröhrlige Tunnelausbauten und Ausrüstung 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-Infra-

struktur AG. Konkret nennt das Bundesbahngesetz die ÖBB-Produktion GmbH, die ÖBB-Technische Services-GmbH sowie die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG 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.

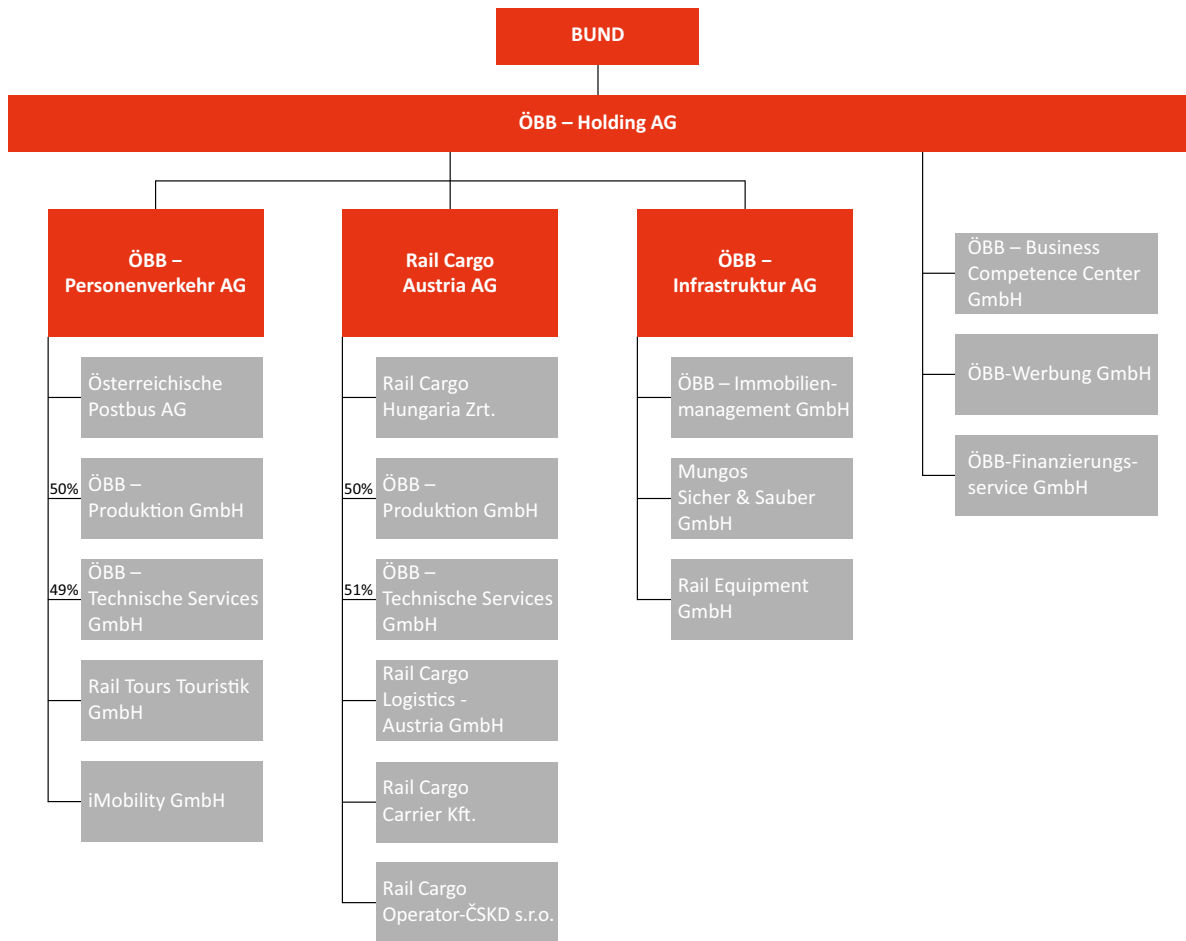
Die gemeinsamen Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

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

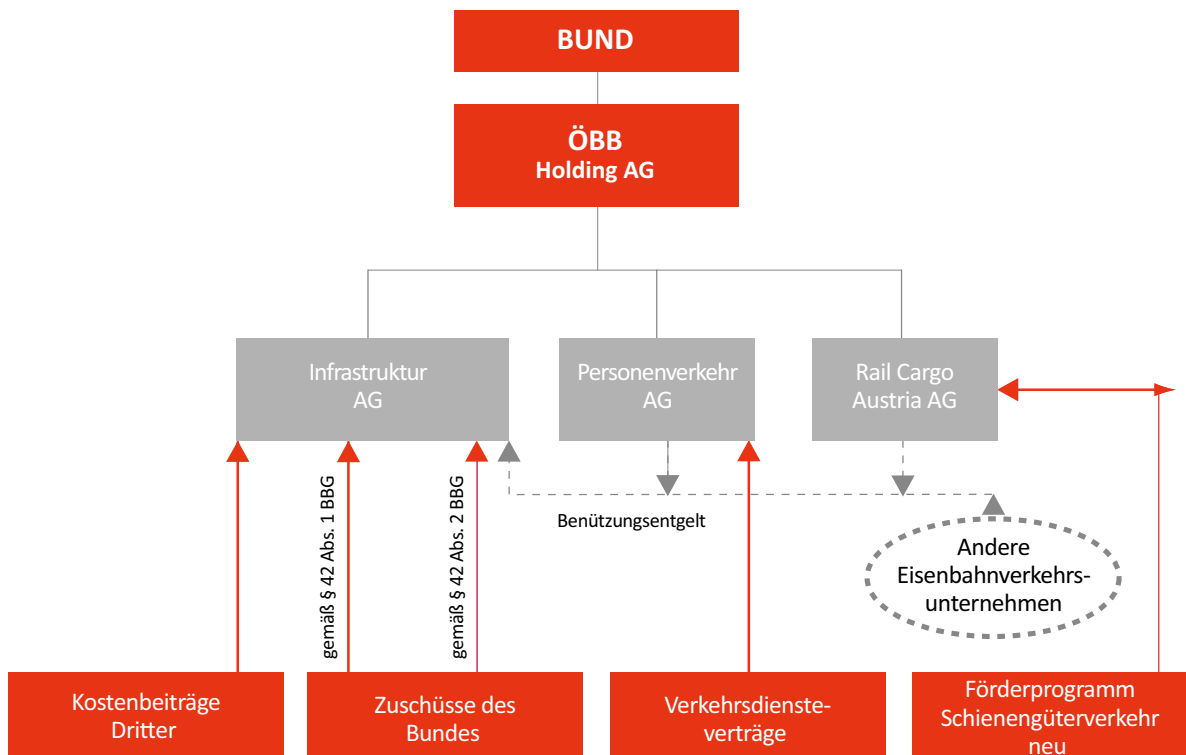
Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

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 2020 noch ca. 11,4 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 (2020: ca. 395 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 (2020: ca. 193 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 2020: ca. 874 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 2020 Förderungen iHv. ca. 94 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2020 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 31 Mio. € aus diesem Förderprogramm.

## Entwicklung wesentlicher Finanzströme laut ÖBB-Erlösmodell

in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2017-2022 in %
Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz <sup>1)</sup>	2.122	2.272	2.328	2.361	2.460	2.251	6,1
Verkehrsdiensteverträge mit ÖBB-Personenverkehr AG <sup>2)</sup>	796	754	873	874	889	900	13,0
Anteil der Rail Cargo Austria AG am Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“ <sup>3)</sup>	91	86	83	94	107	98	7,7
Kostenbeiträge Dritter zum ÖBB-Rahmenplan <sup>4)</sup>	123	194	184	193	318	274	122,6
Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG aus Infrastrukturbenützungsentgelt <sup>5)</sup>	530	535	474	395	---	---	---

Quelle: BMF/BMK/ÖBB

<sup>1)</sup> 2018-2020: Erfolg (jeweils auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2016-2021 bzw. 2018-2023 inkl. Aufrechnung aus Vorperioden); 2021: BVA; 2022: BVA-E

<sup>2)</sup> 2018-2020: Erfolg; 2021: BVA; 2022: BVA-E (Summe von DB 41.02.02, Konto 7411.019 und DB 41.02.01, Konto 7270.105)

<sup>3)</sup> 2018-2020: Istwerte gemäß Abrechnungsergebnis Abwicklungsstelle SCHIG mbH; 2021: Abschätzung auf Basis der für 2021 geltenden Fördersätze; 2022: Abschätzung auf Basis von Verkehrsleistung aus Vorjahren sowie erhöhter Fördersätze

<sup>4)</sup> 2018-2020: Istwerte; 2021 und 2022: Planwerte (Werte jeweils inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für BBT)

<sup>5)</sup> Für die Jahre 2021 und 2022 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 revolvingender 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 2022 ist auf Basis

des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 ein Zuschuss iHv. 809 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2021 leistet der Bund eine diesbezügliche Zuschusszahlung in Höhe von 824 Mio. €.

Der Vertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz regelt die Zuschüsse des Bundes zur Instandhaltung, zur Planung und zum 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 2022 ist auf Grundlage des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 ein Zuschuss iHv. 1.167 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2021 wird ein Zuschuss iHv. 1.078 Mio. € geleistet.

Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ist auf Basis des Zuschussvertrags für die Jahre 2018-2023 im Jahr 2022 ein Zuschuss iHv. 615 Mio. € vorgesehen. Im Jahr 2021 wird ein Zuschuss iHv. 603 Mio. € geleistet.

**Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 Bundesbahngesetz <sup>1</sup>**  
in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2017-2022 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	786	840	862	827	824	809	2,9
Zuschüsse zu Planung und Bau	786	873	964	986	1.078	1.167	48,5
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	551	561	584	594	603	615	11,8
<b>Summe</b>	<b>2.122</b>	<b>2.274</b>	<b>2.410</b>	<b>2.408</b>	<b>2.505</b>	<b>2.591</b>	<b>22,1</b>
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	4,4

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> Werte 2017-2019 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2016-2021 jeweils exkl. Aufrechnungen aus Vorperioden, Werte 2020-2022 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2018-2023

## Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse von 899 Mio. € (2019: 1.024 Mio. €). Dies entspricht einer Reduktion in Höhe von ca. 12% gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse der ÖBB-Infrastruktur AG gliedern sich wie folgt:

### Umsatzerlöse in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2015-2020 in %
Infrastrukturbenützungsentgelt	509	524	530	535	474	395	-22,4
Energielieferung	204	180	175	182	190	184	-9,7
Mieten und Pachten	140	141	142	149	152	141	1,1
Sonstige Umsatzerlöse	127	153	190	184	207	179	40,8
<b>Summe<sup>1)</sup></b>	<b>980</b>	<b>998</b>	<b>1.036</b>	<b>1.049</b>	<b>1.024</b>	<b>899</b>	<b>-8,2</b>

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

<sup>1)</sup> 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 2020 ist auf die Auswirkungen der COVID-19 Krise zurückzuführen. Die Entwicklung der Erlöse aus Energielieferungen folgt im Wesentlichen der Entwicklung der Energiepreise. Der stetige Anstieg der Erlöse aus Mieten und Pachten in den Vorjahren ergibt sich hauptsächlich durch die vereinbarte Wert-sicherung.



## Finanzkennndaten

in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2015-2020 in %
EBT	13	50	47	45	38	10	-21,7
Finanzverbindlichkeiten	19.542	19.879	20.221	20.673	21.557	22.787	16,6
Kurz- u. langfr. Schulden	20.894	21.386	21.817	22.739	23.876	25.377	21,5
Eigenkapital	1.206	1.269	1.338	1.427	1.420	1.440	19,4

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 2020 ca. 5,4%.

## Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2020 2.185 Mio. € 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	290	253	217	217	216	313
Koralmtunnel (Graz - Klagenfurt)	419	416	388	262	65	37
Brenner-Basistunnel	332	422	395	437	475	483
<b>Tunnels - insgesamt</b>	<b>1.041</b>	<b>1.091</b>	<b>999</b>	<b>916</b>	<b>755</b>	<b>832</b>
Sonstige Einzelprojekte	552	620	859	946	1.074	1.182
<b>Wesentliche Investitionsprogramme</b>						
ETCS und Zugbeeinflussung	13	25	42	52	41	48
Betriebsfernsteuerzentralen	66	87	63	63	58	71
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	119	164	166	155	153	157
Etappenplan zur Barrierefreiheit;	51	41	29	54	44	32
Infrastrukturmaßnahmen						
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit;	2	2	2	2	0	0
Mobilfunk/Datennetze entlang der Strecke						
Netzerfordernisse	28	37	55	100	190	212
Park & Ride, Lärmschutz	35	36	37	34	35	36
Reinvestitionen Bestandsnetz	628	647	663	680	676	687
<b>Gesamtsumme</b>	<b>2.536</b>	<b>2.750</b>	<b>2.916</b>	<b>3.002</b>	<b>3.026</b>	<b>3.258</b>

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	2020	Veränderung 2015-2020 in %
Mitarbeiter (Anzahl in Köpfen)	17.956	18.048	18.172	18.315	18.743	18.609	3,6
davon mit Definitivstellung in %	65	63	60	57	54	50	-22,8

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

Der kontinuierliche Anstieg im Zeitraum 2015-2020 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 ca. 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 ca. 800 Mitarbeitern werden betriebsnotwendige Liegenschaften entwickelt und verwertet und ein umfassendes Portfolio von ca. 3.900 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 31.12.2020 ca. 22,8 Mrd. € (31.12.2019: 21,6 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 2022 Investitionen in Höhe von 2.750 Mio. € geplant. Im Geschäftsjahr 2020 wurden 2.185 Mio. € 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	Inbetriebnahme	Investition 2021-2026 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2009	2032	2.544
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1999	2025	1.586
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2027	1.504
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	2022	2027	899
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2019	2027	881
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	2019	2032	417
Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	2020	2025	376
Ausbau Marchegger Ast	2014	2024	312
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2022	2027	226
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsbahn	2026	2034	189
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	2014	2023	179
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	2020	2031	177
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	2023	2027	144
Ebenfurth; Errichtung Schleife	2024	2028	129
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2027	118
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	2021	2024	112
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2016	2034	98
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	2015	2029	97
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	2018	2029	92
Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning; Modernisierung	2017	2028	90
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	2026	2034	85
Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	2023	2027	82
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	2024	2027	81
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2010	2030	81
Bischofshofen - Stainach-Irdning; Attraktivierung Ennstal	2021	2028	73
Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau	2019	2023	66
Wr. Neustadt - Gloggnitz; Streckenattraktivierung	2018	2026	61
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	2018	2024	59
Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	2019	2023	56
Wampersdorf - Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	2018	2027	56

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetriebnahme	Investition 2021-2026 in Mio. €
Floridsdorf; Erweiterung Abstellkapazitäten für Nahverkehr	2022	2024	53
St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	2010	2021	52
Mürzzuschlag - Bruck a.d.Mur; Bahnhofsumbauten	2020	2023	48
Messendorf; Bahnhofsumbau inkl ESTW und Adaptierung Hast. Raaba	2022	2025	46
Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen	2020	2021	43
Wr. Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Ertüchtigung	2023	2026	43
Wels Vbf; Terminal	2023	2026	37
Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung	2017	2023	37
Villach Süd; CCT-Fürnitz; Umbau Güterumschlagzentrum	2023	2028	34
Parndorf - Staatsgrenze n. Kittsee; zweigleisiger Ausbau	2021	2035	28
Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen	2016	2026	27
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	2013	2023	27
Golling-Abtenau - Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	2018	2022	24
Schönwies, Bahnhofsumbau	2022	2024	22
Arnoldstein; Bahnhofsumbau	2020	2025	21
Wien Matzleinsdorfer Platz; Attraktivierung	2021	2025	21
Wörgl; Terminal, Ausbau und Errichtung Stammgleis Kundl	2011	2025	20
Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	2019	2021	15

Quelle: BMF/BMK

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 ca. 974 Mio. €. Die höchsten Zuschüsse entfallen auf die Erkundungs- und Bauarbeiten für den Brenner Basistunnel (ca. 600 Mio. €), die Koralmbahn (ca. 58 Mio. €), Wien – Bratislava, Abschnitt Stadlau – Marchegg (ca. 65,8 Mio. €), sonstige Aktionen betreffend die Schiene (ca. 19,6 Mio. €), die Nordautobahn (ca. 22 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 ca. 20 Schienenkilometer. Während die aktuelle Reisezeit auf der Bahnstrecke Innsbruck-Bozen ca. zwei Stunden beträgt, kann diese nach Fertigstellung des ca. 55 km langen<sup>1</sup> BBT in nur 50 Minuten bewältigt werden.

Der BBT besteht, analog zum Schweizer Gotthardtunnel, aus einem System mit zwei einspurigen Tunnelröhren. Zwischen den Tunnelröhren sind in engen Abständen begehbare Querverbindungen angeordnet. Ähnlich wie die vergleichbaren Großprojekte Mont d'Ambin, Gotthard Basistunnel und Lötschberg Basistunnel ist der BBT durch Multifunktionsstellen in mehrere Abschnitte unterteilt.

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

## **Projektorganisation**

Als 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 (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.

---

<sup>1</sup> inklusive Umfahrung Innsbruck ca. 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 sowie Zufahrtstunnel (Ampass, Ahrental, Wolf und Mauls) errichtet und es wurde mit der Errichtung der Hauptbaulose begonnen. Das Baulos Tulfes – Pfons auf österreichischem Gebiet ist abgeschlossen. Die Baulose Eisackunterquerung und Mauls 2-3 in Italien sowie das Baulos

Sillschlucht in Österreich sind in Bau. Für die Baulose „Hochstegenzone“ und Sillschlucht - Pfons (beide auf österreichischem Projektgebiet) sind die Vergabeverfahren im Laufen. Die Inbetriebnahme des BBT ist gemäß dem Bauzeitplan 2021 für Anfang 2032 geplant.

Derzeit werden die Gesamtbaukosten des BBT auf ca. 8,7 Mrd. € geschätzt (Preisbasis 2021). Dies entspricht ca. 9,6 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 ca. 1,2 Mrd. € (österreichischer Anteil ca. 600 Mio. €) zugesprochen. Der auf Österreich entfallende Anteil an den Gesamtbaukosten von ca. 9,6 Mrd. € (zu laufenden Preisen) beträgt ca. 4,8 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 entgelt-

liche 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 an den Bund abzuführen ist. Bis 31.12.2020 wurden Nachbesserungen iHv. ca. 506 Mio. € an den Bund geleistet.

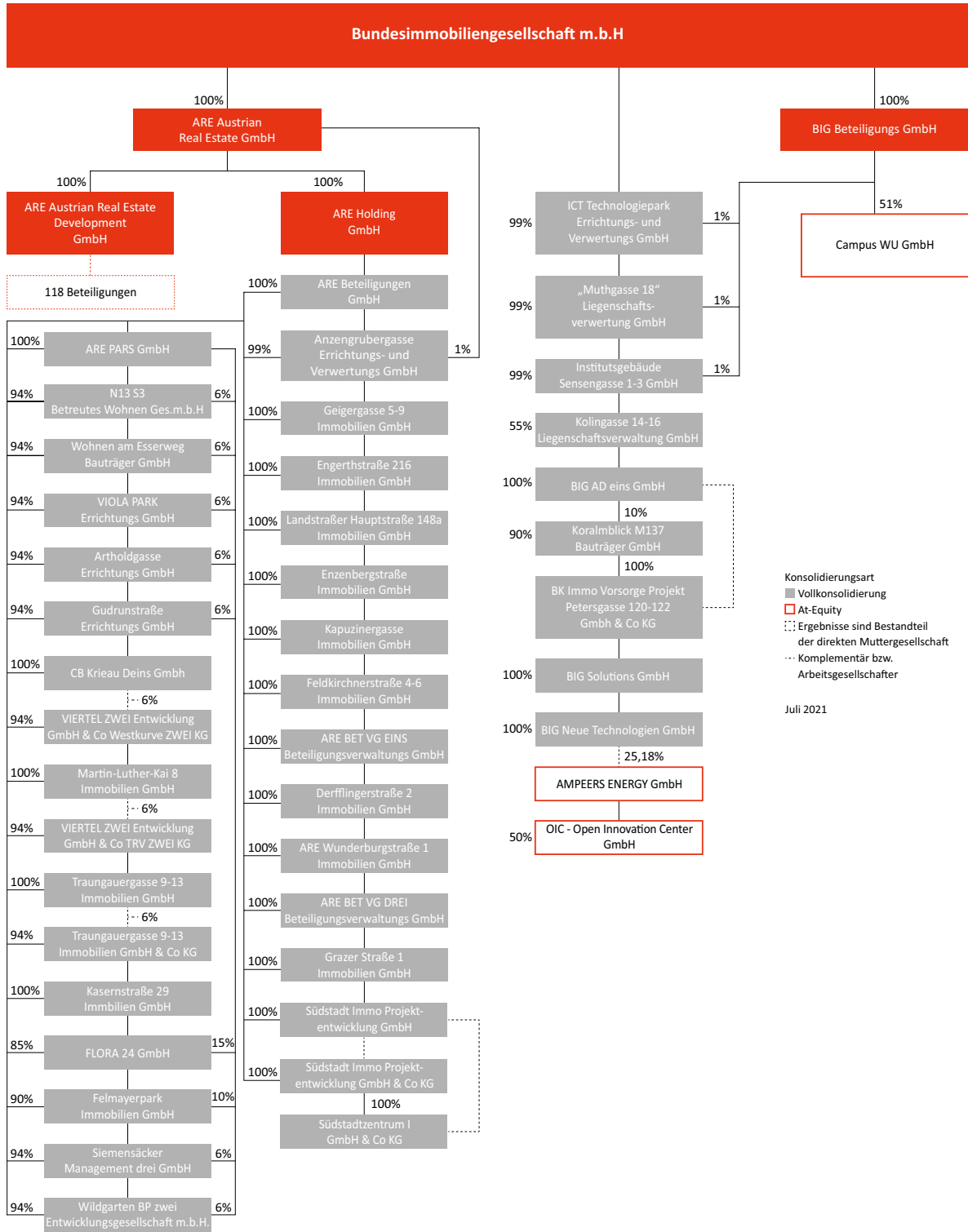
Im Jahr 2012 wurden die marktfähigen bzw. marktgängigen Liegenschaften (insbesondere Büroimmobilien und Entwicklungsflächen) an die Austrian Real Estate GmbH (ARE), eine 100% Tochtergesellschaft der BIG, abgespalten. Das Portfolio des ARE-Teilkonzerns umfasst derzeit ca. 570 Liegenschaften mit ca. 1,7 Mio. m<sup>2</sup> vermietbarer Gesamtnutzfläche (Stand 31.12.2020), was in etwa 23% der Gesamtmietflächen 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 168 Gesellschaften (Stand 31.12.2020). 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 Bundesimmobiliengesetz 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 BIG 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 BIG 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, Instandhaltung und Verwertung von Liegenschaften sowie die Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus einer Immobilie.

Diese Dienstleistungen umfassen insbesondere:

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

### **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 immobilienpezifischen Dienstleistungen.

Mit Jahresende 2019 betrug die vermietbare Fläche des BIG-Konzerns ca. 7,3 Mio. m<sup>2</sup>, davon waren 99% vermietet. Die Mieterlöse des BIG-Konzerns beliefen sich 2020 auf ca. 896 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Mieterlösen liegt derzeit bei ca. 96%.

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

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).

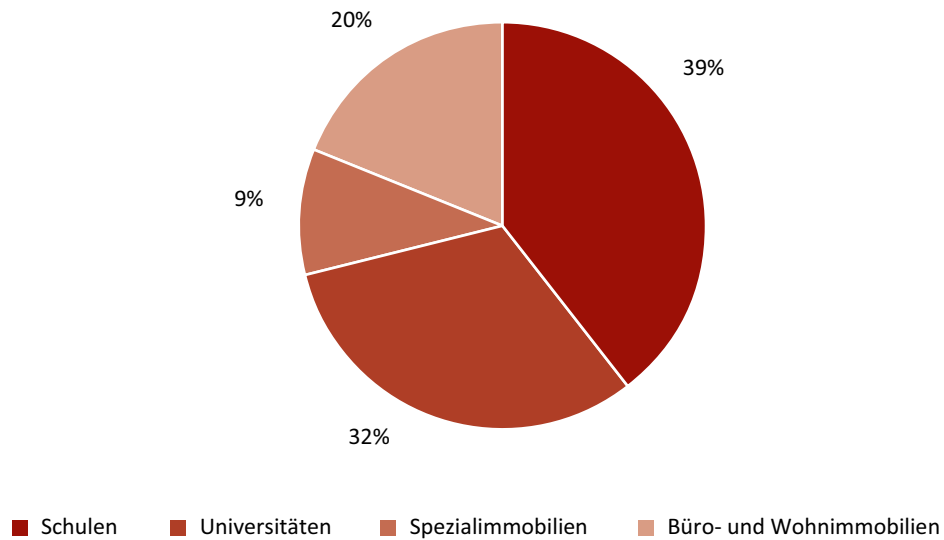
**Mieterlöse des BIG-Konzerns nach Segmenten**  
in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2015-2020 in %
Schulen	313	326	337	343	341	347	11,0
Universitäten	252	257	269	274	282	290	15,2
Spezialimmobilien	79	84	85	85	83	79	0,3
Büro- und Wohnimmobilien	152	160	163	163	172	180	18,8
<b>Summe</b>	<b>795</b>	<b>827</b>	<b>854</b>	<b>865</b>	<b>878</b>	<b>896</b>	<b>12,8</b>

Quelle: BIG Konzernabschluss

Das Mietaufkommen des BIG-Konzerns im Jahr 2020 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 voraussichtlich ca. 870 Mio. € betragen (2020: 689,8 Mio. €).

### Investitionsvolumen des BIG-Konzerns

in Mio. €

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2012-2022 in %
Instandhaltung	173	158	135	140	147	142	146	146	148	163	168	-2,5
Neubauten/Sanierungen <sup>1)</sup>	325	383	372	284	370	398	360	465	542	706	609	87,5
WU (Bau- und Planungskosten) <sup>2)</sup>	130	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100,0
<b>Summe</b>	<b>627</b>	<b>721</b>	<b>507</b>	<b>425</b>	<b>517</b>	<b>540</b>	<b>506</b>	<b>611</b>	<b>690</b>	<b>869</b>	<b>777</b>	<b>23,9</b>

Quelle: Istzahlen gem. BIG Konzernabschlüsse, Planzahl für 2021 und 2022 entspricht der Mehrjahresplanung des BIG-Konzerns.

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

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

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

### Aktueller Projektstand

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 ca. 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 ca. 5.000 Einzelinstandhaltungsmaßnahmen werden 2021 voraussichtlich ca. 160 Mio. € investiert und an Finanzmitteln eingesetzt. Die BIG beschäftigte im Jahr 2020 durchschnittlich 967 Mitarbeiter und weist mit Stand 30.06.2021 einen Immobilienmarktwert von ca. 14,4 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.

### Finanzkennndaten

in Mio. €

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2015-2020 in %
EBT	525	664	811	215	1.054	1.003	90,9
Finanzverbindlichkeiten	3.807	3.655	3.434	3.640	3.883	4.290	12,7
Kurz- u. langfr. Schulden	5.719	5.722	5.618	5.918	6.275	6.794	18,8
Eigenkapital	6.381	6.767	7.279	7.034	7.527	8.084	26,7

Quelle: BMF/BIG Konzernabschluss



# 3 Tabellenteil

Investitionen ausgegliederter Gesellschaften in die Infrastruktur <sup>1)</sup>  
in Mio. €

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ASFINAG <sup>2)</sup>	897	1.027	971	1.109	1.024	1.178	1.001	753	604	632	704	909	951	907	957	935	1.056	1.074	1.360	1.350
ÖBB-Infrastruktur AG <sup>3)</sup>	1.186	1.200	1.250	1.373	1.505	1.683	2.061	1.981	2.183	1.735	1.684	1.645	1.656	1.731	1.640	1.902	1.977	2.185	2.536	2.750
BIG	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	721	507	425	517	540	506	611	690	869	777
<b>Summe</b>	<b>2.622</b>	<b>2.689</b>	<b>2.694</b>	<b>2.841</b>	<b>2.842</b>	<b>3.278</b>	<b>3.585</b>	<b>3.377</b>	<b>3.449</b>	<b>2.994</b>	<b>3.109</b>	<b>3.061</b>	<b>3.032</b>	<b>3.155</b>	<b>3.137</b>	<b>3.343</b>	<b>3.644</b>	<b>3.949</b>	<b>4.765</b>	<b>4.877</b>

Quelle: BMF

<sup>1)</sup> bis 2020 Istwerte, 2021 und 2022: Planwerte

<sup>2)</sup> Quelle: ASFINAG; Werte für 2020 entsprechen dem Jahresabschluss; ab 2021 denen der genehmigten Kostenpläne 2020 (vor COVID-19)

<sup>3)</sup> ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; 2021: Planwert gemäß Rahmenplan 2021-2026