

Infrastrukturbeilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013
Oktober 2022

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

Inhalt

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

Kurzfassung

Die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene werden im Jahr 2022 voraussichtlich ca. 7.362 Mio. € betragen und im Jahr 2023 auf etwa 9.124 Mio. € steigen (2022-2023: +23,9%). Im Verhältnis zum BIP betragen die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene im Jahr 2023 circa 1,8%. 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 22/23	Δ 22/23
	2020	2021	2022	2023	in Mio. €	in %
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	3.823,6	4.375,8	5.482,1	6.886,4	1.404,3	25,6%
Auszahlungen aus Investitionen	715,0	802,8	807,5	1.225,4	417,9	51,8%
Beteiligungen	5,8	17,9	23,1	166,8	143,7	623,3%
Immaterielle Vermögenswerte	1,7	1,7	1,0	1,1	0,1	9,2%
Sachanlagen	707,5	783,2	783,4	1.057,6	274,1	35,0%
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	192,4	203,5	207,4	299,6	92,2	44,5%
Gebäude und Bauten	193,7	257,3	319,4	301,9	-17,5	-5,5%
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	0,4	3,7	0,0	0,0	0,0	3,1%
Technische Anlagen	321,0	318,7	256,6	456,0	199,4	77,7%
davon je UG						
UG 14 Militärische Angelegenheiten	426,7	453,0	428,8	711,8	283,0	66,0%
UG 02 Bundesgesetzgebung	70,2	126,4	137,9	73,6	-64,3	-46,6%
UG 11 Inneres	39,0	62,7	58,6	91,9	33,3	56,7%

In Mio. €	Erfolg	Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 22/23	Δ 22/23
	2020	2021	2022	2023	in Mio. €	in %
UG 30 Bildung	27,8	27,9	34,3	39,2	4,9	14,4%
UG 13 Justiz und Reformen	59,9	36,8	31,4	49,8	18,4	58,6%
UG 40 Wirtschaft	26,7	40,8	51,0	39,8	-11,2	-21,9%
UG 45 Bundesvermögen	5,8	17,8	23,0	166,8	143,7	623,5%
Sonstige	58,9	37,2	42,4	52,5	10,1	23,8%
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen ⁹⁾	3.108,6	3.573,0	4.674,6	5.661,0	986,3	21,1%
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers ¹⁾	3,8	261,5	246,5	184,4	-62,1	-25,2%
ÖBB-Schieneinfrastruktur, DB 41.02.02 ²⁾	2.361,4	2.460,2	2.250,9	2.457,3	174,3	6,1%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz ³⁾	55,8	74,0	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 ⁴⁾	0,0	6,3	10,0	50,0	40,0	400,0%
KLI.EN, UG 41 und UG 43	86,3	154,4	210,8	581,4	370,6	175,8%
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	39,5	40,9	69,0	79,0	10,0	14,5%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	321,8	310,4	288,1	267,6	-20,5	-7,1%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	56,6	53,6	234,6	469,9	235,3	100,3%
Thermische Sanierung, UG 43	78,8	114,9	510,4	574,1	63,8	12,5%
Altlastensanierung, UG 43	26,6	18,8	25,3	25,3	0,0	0,0%
Industriehikel, UG 43				175,0	175,0	
Investitionen ausgegliederter Einheiten	3.949,2	4.183,8	4.741,0	5.273,0	532,0	11,2%
BIG-Konzern ⁵⁾	689,8	703,9	754,7	778,0	23,3	3,1%
ÖBB-Infrastruktur AG ⁶⁾	2.185,0	2.376,0	2.850,5	3.221,9	371,4	13,0%
ASFINAG ⁷⁾	1.074,4	1.103,9	1.135,8	1.273,1	137,3	12,1%
Summe ⁸⁾	5.411,4	6.099,4	7.972,2	9.702,1	1.729,9	21,7%
In % des BIP	1,4	1,5	1,6	1,8	0,2	

¹⁾ Ab 2022 Kompetenz BMF

²⁾ Werte 2020-2021 Budgeterfolgswerte (jeweils inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2022 lt. BVA und 2023 laut BVA-E

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneinfrastrukturinvestitionen 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, Planwerte 2022 & 2023 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 30.06.2022; Quelle: BIG

⁶⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2020 und 2021 Ist-Wert, 2022 und 2023: Planwert gemäß Rahmenplan 2023-2028), Quelle: ÖBB

⁷⁾ Quelle: ASFINAG; Werte bis 2021 entsprechen dem Jahresabschluss; ab 2022 denen der genehmigten Kostenpläne 2022

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

⁹⁾ 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 2022 1,2 Mrd. € an Kapital und 1,2 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2023 werden Haftungen iHv. 500 Mio. € an Kapital und 500 Mio. € an Zinsen und Spesen benötigt. Insgesamt wird der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2022 Haftungen für die ASFINAG iHv. ca. 8,3 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 ¹⁾
in Mio. €

	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung 2019-2023 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	862	827	824	809	809	-6,2
Zuschüsse zu Planung und Bau	964	986	1.078	1.167	1.256	30,3
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	584	594	603	615	631	8,1
Summe	2.410	2.408	2.505	2.591	2.695	11,9
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	21,6

Quelle: BMF

¹⁾ Wert 2019 laut Zuschussverträgen für die Jahre 2016-2021 exkl. Aufrechnungen aus Vorperioden, Werte 2020-2023 laut Zuschussverträge 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 2021 noch ca. 10,3 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 (2021: ca. 278 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 Verkehrsdienserverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG (Erfolg 2021: ca. 911 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 2022 galt und nunmehr bis 2027 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 2021 Förderungen iHv. ca. 100 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2021 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 42 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 2022 ca. 755 Mio. € betragen (2021: ca. 704 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 2022 ca. 908 Mio. € (2021: ca. 871 Mio. €).

1 Einleitung

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

Die Begriffe „Infrastruktur“ bzw. „Infrastrukturinvestitionen“ sind jedoch weder in der ökonomischen Diskussion noch in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung einheitlich definiert. In der Erfassung ergeben sich zahlreiche Abgrenzungsfragen: nur öffentliche oder auch private Investitionen? Welche Wirtschaftssektoren sind in die Errichtung und Erhaltung von Infrastruktur involviert? Welche Investitionen sind als Infrastrukturinvestitionen zu klassifizieren?

Infrastrukturinvestitionen sind in allen relevanten Wirtschaftsbereichen zu finden. Die wichtigsten Bereiche der physischen Infrastruktur sind die Verkehrsinfrastruktur (für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr), die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur (Telefon, Rundfunk, Fernsehen, Internet), die Versorgung mit Energie (Strom, Gas, Fernheizung) und Wasser, die Entsorgung (Müll und Abwasser) und Teile des öffentlichen Bereichs (Verwaltung, Landesverteidigung, Bildung, Gesundheitswesen, Kultur, Sport und Erholung).

Diese Unterlage hat zum Ziel, die bedeutendsten Sektoren, in denen Infrastrukturinvestitionen anfallen, möglichst übersichtlich darzustellen. Die wesentlichsten Infrastrukturbereiche, in denen der Bund tätig ist, sind Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie Hochbau.

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

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

2 Analytischer Teil

2.1 Gesamtdarstellung Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

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

Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	Erfolg	Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 22/23	Δ 22/23
	2020	2021	2022	2023	in Mio. €	in %
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	3.823,6	4.375,8	5.482,1	6.886,4	1.404,3	25,6%
Auszahlungen aus Investitionen	715,0	802,8	807,5	1.225,4	417,9	51,8%
Beteiligungen	5,8	17,9	23,1	166,8	143,7	623,3%
Immaterielle Vermögenswerte	1,7	1,7	1,0	1,1	0,1	9,2%
Sachanlagen	707,5	783,2	783,4	1.057,6	274,1	35,0%
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	192,4	203,5	207,4	299,6	92,2	44,5%
Gebäude und Bauten	193,7	257,3	319,4	301,9	-17,5	-5,5%
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	0,4	3,7	0,0	0,0	0,0	3,1%
Technische Anlagen	321,0	318,7	256,6	456,0	199,4	77,7%
davon je UG						
UG 14 Militärische Angelegenheiten	426,7	453,0	428,8	711,8	283,0	66,0%
UG 02 Bundesgesetzgebung	70,2	126,4	137,9	73,6	-64,3	-46,6%
UG 11 Inneres	39,0	62,7	58,6	91,9	33,3	56,7%
UG 30 Bildung	27,8	27,9	34,3	39,2	4,9	14,4%
UG 13 Justiz und Reformen	59,9	36,8	31,4	49,8	18,4	58,6%
UG 40 Wirtschaft	26,7	40,8	51,0	39,8	-11,2	-21,9%
UG 45 Bundesvermögen	5,8	17,8	23,0	166,8	143,7	623,5%
Sonstige	58,9	37,2	42,4	52,5	10,1	23,8%

In Mio. €	Erfolg 2020	Erfolg 2021	BVA 2022	BVA-E 2023	Δ 22/23 in Mio. €	Δ 22/23 in %
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen ⁹⁾	3.108,6	3.573,0	4.674,6	5.661,0	986,3	21,1%
Breitbandförderung, DB 41.02.03, Transfers ¹⁾	3,8	261,5	246,5	184,4	-62,1	-25,2%
ÖBB-Schieneinfrastruktur, DB 41.02.02 ²⁾	2.361,4	2.460,2	2.250,9	2.457,3	174,3	6,1%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz ³⁾	55,8	74,0	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 ⁴⁾	0,0	6,3	10,0	50,0	40,0	400,0%
KLI.EN, UG 41 und UG 43	86,3	154,4	210,8	581,4	370,6	175,8%
Klinischer Mehraufwand DB 31.02.01	39,5	40,9	69,0	79,0	10,0	14,5%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	321,8	310,4	288,1	267,6	-20,5	-7,1%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	56,6	53,6	234,6	469,9	235,3	100,3%
Thermische Sanierung, UG 43	78,8	114,9	510,4	574,1	63,8	12,5%
Altlastensanierung, UG 43	26,6	18,8	25,3	25,3	0,0	0,0%
Industriehikel, UG 43				175,0	175,0	
Investitionen ausgegliederter Einheiten	3.949,2	4.183,8	4.741,0	5.273,0	532,0	11,2%
BIG-Konzern ⁵⁾	689,8	703,9	754,7	778,0	23,3	3,1%
ÖBB-Infrastruktur AG ⁶⁾	2.185,0	2.376,0	2.850,5	3.221,9	371,4	13,0%
ASFINAG ⁷⁾	1.074,4	1.103,9	1.135,8	1.273,1	137,3	12,1%
Summe ⁸⁾	5.411,4	6.099,4	7.972,2	9.702,1	1.729,9	21,7%
In % des BIP	1,4	1,5	1,6	1,8	0,2	

¹⁾ Ab 2022 Kompetenz BMF

²⁾ Werte 2020-2021 Budgeterfolgswerte (jeweils inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2022 lt. BVA und 2023 laut BVA-E

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneinfrastrukturinvestitionen 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, Planwerte 2022 & 2023 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 30.06.2022; Quelle: BIG

⁶⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2020 und 2021 Ist-Wert, 2022 und 2023: Planwert gemäß Rahmenplan 2023-2028), Quelle: ÖBB

⁷⁾ Quelle: ASFINAG; Werte bis 2021 entsprechen dem Jahresabschluss; ab 2022 denen der genehmigten Kostenpläne 2022

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

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

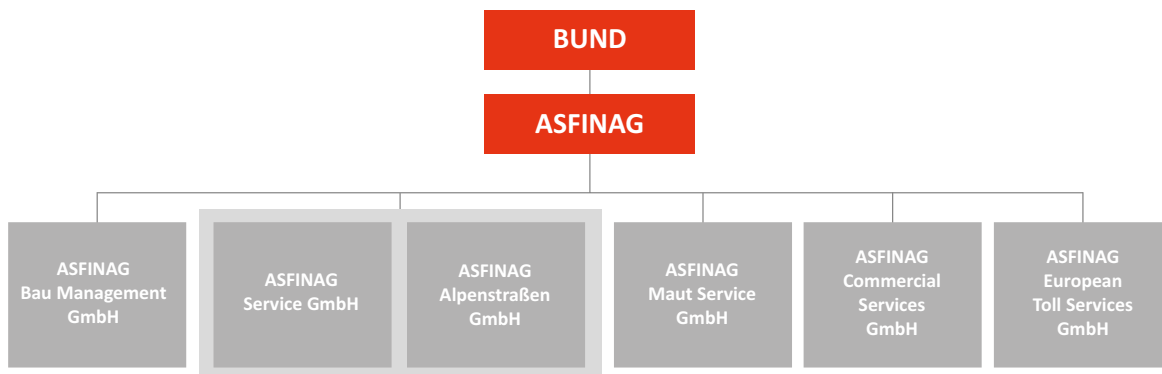
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften

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 2.249 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 2022 jeweils 1,2 Mrd. € an Kapital und 1,2 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für 2023 sind Haftungen iHv. 500 Mio. € an Kapital und 500 Mio. € an Zinsen und Spesen angemeldet. Insgesamt wird der Bund auf Grundlage des jeweiligen BFG per Ende 2022 Haftungen für die ASFINAG iHv. ca. 8,3 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. €

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021 in %
Lkw-Fahrleistungsmaut	1.370	1.465	1.515	1.498	1.655	20,8
Pkw-Fahrleistungsmaut	168	189	200	137	173	2,8
Pkw-Zeitmaut	492	502	524	449	477	-3,1
Ersatzmaut	32	32	34	34	42	31,4
Gesamt	2.062	2.187	2.273	2.118	2.346	13,8

Quelle: BMF/ASFINAG

Im Jahr 2021 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der operativen Tätigkeit in Höhe von 1.079 Mio. € und erwirtschaftete ein Ergebnis vor Steuern (EBT) in Höhe von 1.007 Mio. €. Per Ende 2021 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 2020 um 136 Mio. € gesenkt werden.

Die Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's haben im Sommer 2022 ihr Rating der ASFINAG aktualisiert. Sowohl Moody's (Rating Aa1) als auch Standard & Poor's (AA+) bestätigten ihre bisherigen Ratings. Außerdem hat Standard & Poor's im August 2022 den Rating-Outlook von positiv auf stabil geändert.

Finanzkennndaten
in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021 in %
EBT	943	1.096	1.150	987	1.007	6,7
Finanzverbindlichkeiten	10.241	10.152	9.799	10.052	9.813	-4,2
Kurz- u. langfr. Schulden	11.326	11.245	10.918	11.193	10.901	-3,8
Eigenkapital	5.185	5.839	6.537	7.114	7.667	47,9

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 31.12.2021 betrug das Eigenkapital 7.667 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 41% entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse im Zeitraum 2017-2021 zu einer knapp 48%igen Steigerung des Eigenkapitals. Durch die regelmäßige Valorisierung der Mauttarife mit dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) des Vorjahres ist eine Werthaltigkeit der Einnahmen der ASFINAG gewährleistet.

Investitionsvolumen

Das Bauprogramm für die Jahre 2022 bis 2027 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt ca. 7,3 Mrd. € vor. Im Jahr 2021 flossen ca. 1,1 Mrd. € in die Verbesserung und Erweiterung des Streckennetzes. Basierend auf den Kostenplänen 2022 werden in den Jahren 2022 und 2023 voraussichtlich jeweils ca. 1,2 Mrd. € in die Erhaltung und den Neubau des Straßennetzes investiert. Diese Summen verteilen sich in etwa jeweils zu 40% auf Neubau und Erweiterungen einerseits und zu 60% auf bauliche Erhaltung andererseits.

Das ASFINAG-Investitionsprogramm für die Jahre 2022-2027 enthält folgende wesentliche Projekte:

	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition in Mio. €
Erweiterung von Tunnelanlagen (zweite Röhre)			
A11 Karawankentunnel 2. Röhre	2015	2025	156
S16 Lötztunnel 2. Röhre	2021	2025	43
Tunnel Generalerneuerung			
A08 Tunnel Steinhaus und Noitzmühle	2025	2027	69
A10 Katschbergtunnel	2026	2029	91
A10 Ofenauer-/Hieflertunnel und Tunnelkette Werfen	2022	2024	127
A10 Tauerntunnel	2026	2029	107
A14 Citytunnel Bregenz	2027	2028	17
S06 Tunnelkette Semmering und Ganzsteintunnel	2025	2029	156
S16 Arlbergtunnel Phase 2	2022	2023	63
S16 Lötztunnel 1. Röhre	2025	2027	29

	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition in Mio. €
Neubauvorhaben und Planungsprojekte			
A26 Anschlussstelle Donau Süd - Anschlussstelle Donau Nord	2015	2024	222
A26 Halbanchlussstelle Waldeggstraße - Anschlussstelle Donau Süd	2024	2029	339
S07 Dobersdorf - Heiligenkreuz	2020	2024	237
S07 Riegersdorf - Dobersdorf	2018	2023	544
S10 Freistadt Nord - Rainbach Nord	2023	2026	227
S36 Judenburg - St. Georgen	2025	2030	417
Generalerneuerungen, Verbreiterungen und große Instandsetzungen im bestehenden Netz			
A01 Knoten Linz - Knoten Haid: Generalerneuerung, Sicherheitsausbau	2026	2028	82
A01 Schmittenhäusl - Thalgau: Generalerneuerung	2023	2024	50
A02 Kottlingbrunn - Wöllersdorf: Generalerneuerung Straße, Instandsetzung Brücken, Fahrstreifenerweiterung	2024	2027	114
A02 Anschlussstelle Hermagor - Staatsgrenze: Generalerneuerung	2025	2028	50
A02 Unterflurtrassen Haidach, Reigersdorf und Farche: Instandsetzung	2024	2026	34
A04 Anschlussstelle Bruck West - Anschlussstelle Neusiedl Gewerbepark: Instandsetzung, Fahrstreifenerweiterung	2026	2029	104
A04 Anschlussstelle Fischamend - Anschlussstelle Bruck West: Instandsetzung, Fahrstreifenerweiterung	2017	2022	131
A04 Knoten Prater - Knoten Schwechat: Instandsetzung	2022	2025	92
A07 Knoten Linz - Anschlussstelle Franzosenhausweg: Generalerneuerung, Fahrstreifenerweiterung	2026	2028	91
A09 Graz West - Wildon: Instandsetzung, Fahrstreifenerweiterung	2025	2027	73
A10 Hiefler Süd - Zetzenberg Nord: Generalerneuerung	2025	2026	36
A13 Mietzenerbrücke: Generalerneuerung	2025	2028	110
A13 Luegbrücke: Generalerneuerung	2024	2030	220
A13 Anschlussstelle Innsbruck Süd: Sicherheitsausbau	2024	2028	87
A21 Giesshübl - Brunn: Instandsetzung	2027	2028	40
A22 Knoten Nußdorf - Nordbrücke: Generalerneuerung	2027	2029	62
A22/S03 Stockerau Ost - Stockerau Nord: Generalerneuerung, Fahrstreifenerweiterung	2024	2026	90
A23 Hochstraße St. Marx: Generalerneuerung	2020	2022	136
S37 St.Veit Nord - St.Veit Süd: Sicherheitsausbau	2022	2024	43
S37 St.Veit Süd - Maria Saal: Sicherheitsausbau	2026	2028	48

Quelle: BMF/ASFINAG

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

Verkehrssicherheitsprogramm, Tunnelsicherheit

Die kontinuierliche und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Ziel der ASFINAG. Insbesondere bei Tunnelanlagen sind die menschlichen Faktoren und Leistungsgrenzen aller Straßenbenutzer/-innen entsprechend zu berücksichtigen.

Daher setzt die ASFINAG einen Schwerpunkt auf zweiröhrlige Tunnelausbauten und Aufrüstung sämtlicher Tunnelanlagen mit modernster Sicherheitsausstattung.

Die intelligente Straße

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

2.2.2 Schienenbau

2.2.2.1 ÖBB

Organisationsstruktur und Aufgaben

Gemäß dem Bundesbahngesetz hat der ÖBB-Konzern folgende Struktur:

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

Die Hauptaufgaben der ÖBB-Holding AG sind

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

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

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG ist führender Anbieter von Mobilitätsleistungen in Österreich. Er ist für die Konzeption des Angebotes, die Koordination des Leistungserstel-

lungsprozesses, 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.

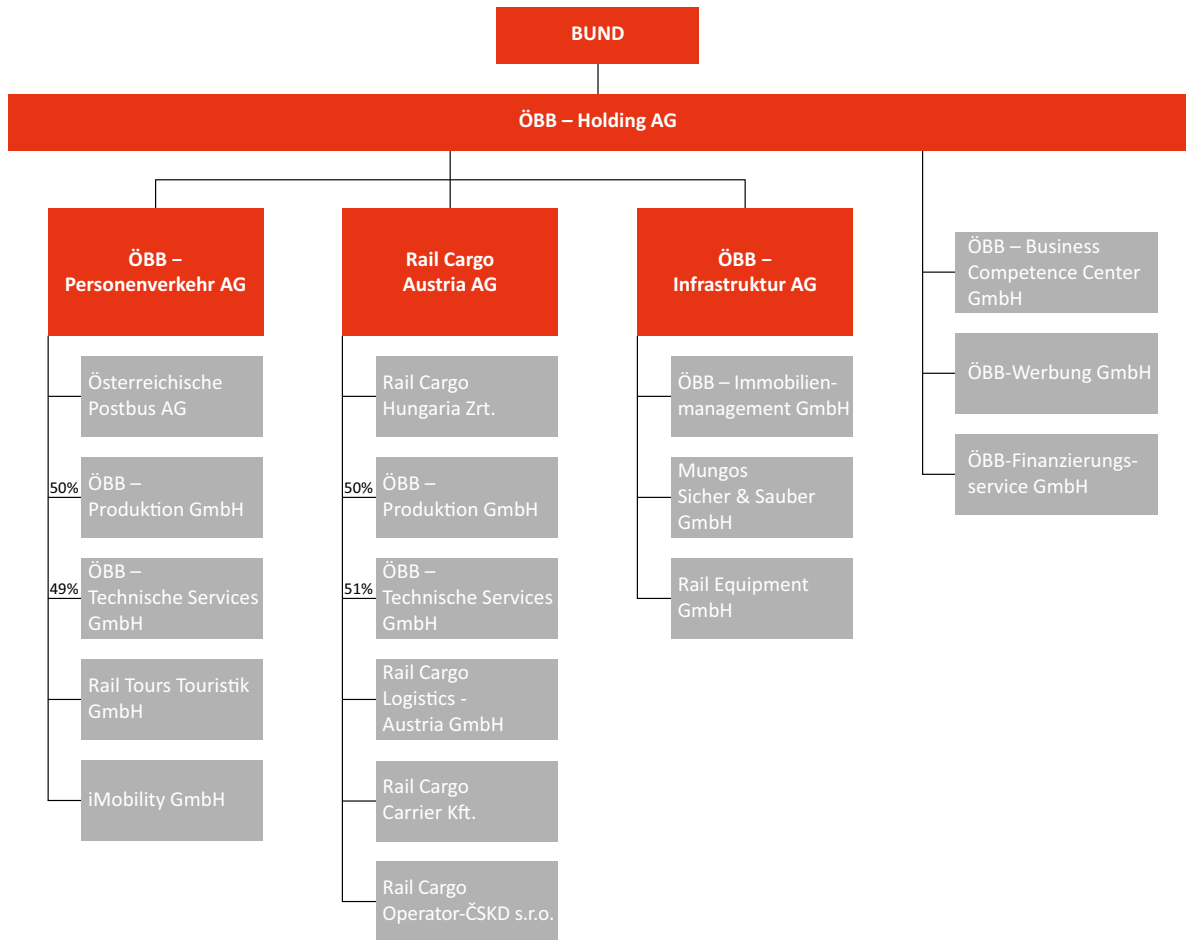
Die gemeinsamen Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services GmbH bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

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

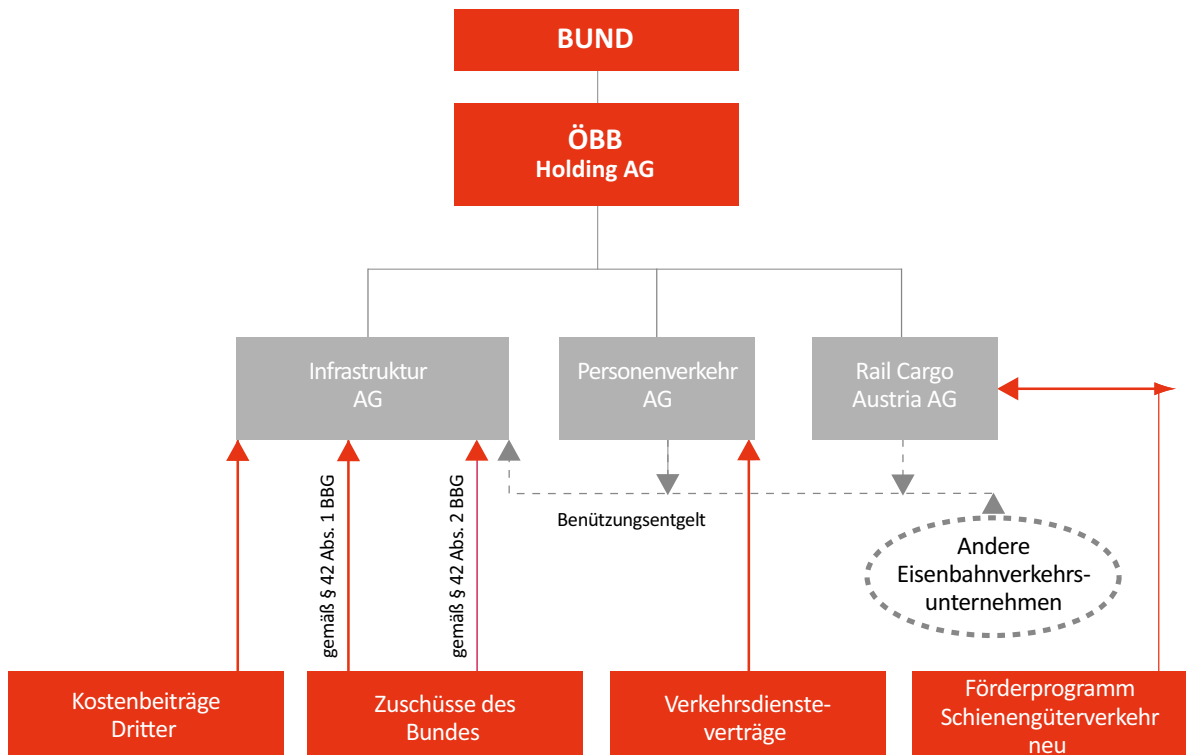
Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

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 2021 noch ca. 10,3 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 (2021: ca. 385 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 (2021: ca. 278 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 Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG (Erfolg 2021: ca. 911 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 2022 galt und nunmehr bis 2027 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 2021 Förderungen iHv. ca. 100 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2021 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 42 Mio. € aus diesem Förderprogramm.

Entwicklung wesentlicher Finanzströme laut ÖBB-Erlösmodell

in Mio. €

	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung 2019-2023 in %
Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz ¹⁾	2.328	2.361	2.460	2.251	2.457	5,5
Verkehrsdiensteverträge mit ÖBB-Personenverkehr AG ²⁾	873	874	911	960	943	8,0
Anteil der Rail Cargo Austria AG am Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“ ³⁾	83	94	100	98	120	44,6
Kostenbeiträge Dritter zum ÖBB-Rahmenplan ⁴⁾	184	193	278	274	234	26,9
Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG aus Infrastrukturbenutzungsentgelt ⁵⁾	474	395	385	---	---	---

Quelle: BMF/BMK/ÖBB

¹⁾ 2019-2021: Erfolg (jeweils auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2016-2021 bzw. 2018-2023 inkl. Aufrechnung aus Vorperioden); 2022: BVA; 2023: BVA-E

²⁾ 2019-2021: Erfolg; 2022: BVA; 2023: BVA-E (Summe von DB 41.02.02, Konto 7411.019 und DB 41.02.01, Konto 7411.072)

³⁾ 2019-2021: Istwerte gemäß Abrechnungsergebnis Abwicklungsstelle SCHIG mbH; 2022: Abschätzung auf Basis der für 2022 geltenden Fördersätze; 2023: Abschätzung auf Basis von Verkehrsleistung aus Vorjahren sowie erhöhter Fördersätze

⁴⁾ 2019-2021: Istwerte; 2022 und 2023: Planwerte (Werte jeweils inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für BBT)

⁵⁾ Für die Jahre 2022 und 2023 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. Aktuell erfolgen die Zuschusszahlungen des Bundes auf Basis der Zuschussverträge 2018-2023.

Der Vertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz betrifft Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer, sofern die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. In diesem Vertrag ist auch die laufende Verbesserung der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit durch die ÖBB-Infrastruktur AG, insbesondere der Strecken unter Berücksichtigung des technischen Ausrüstungsstandes, der Verfügbarkeit und

der Personalproduktivität zu regeln. Für die Jahre 2022 und 2023 sind jeweils ein Zuschuss iHv. 809 Mio. € vorgesehen.

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. Im Jahr 2022 wird ein Zuschuss iHv. 1.167 Mio. € geleistet. Für das Jahr 2023 ist ein Zuschuss iHv. 1.256 Mio. € vorgesehen.

Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung wird im Jahr 2022 ein Zuschuss iHv. 615 Mio. € geleistet. Im Jahr 2023 ist ein Zuschuss iHv. 631 Mio. € vorgesehen.

Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 Bundesbahngesetz ¹⁾
in Mio. €

	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung 2019-2023 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	862	827	824	809	809	-6,2
Zuschüsse zu Planung und Bau	964	986	1.078	1.167	1.256	30,3
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	584	594	603	615	631	8,1
Summe	2.410	2.408	2.505	2.591	2.695	11,9
In % des BIP	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	21,6

Quelle: BMF

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

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2021 Umsatzerlöse von 932 Mio. € (2020: 899 Mio. €). Dies entspricht einer Erhöhung in Höhe von ca. 4% gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse der ÖBB-Infrastruktur AG gliedern sich wie folgt:

Umsatzerlöse

in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021
						in %
Infrastrukturbenutzungsentgelt	530	535	474	395	385	-27,4
Energielieferung	175	182	190	184	199	13,7
Mieten und Pachten	142	149	152	141	135	-4,6
Sonstige Umsatzerlöse	190	184	207	179	212	11,8
Summe¹⁾	1.036	1.049	1.024	899	932	-10,1

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 Infrastrukturbenutzungsentgelt in den Vorjahren ist im Wesentlichen auf valorisierte Entgeltsätze und auf ein höheres Transportaufkommen zurückzuführen. Der Rückgang im Geschäftsjahr 2020 und 2021 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 Wertsicherung.

Finanzkennzahlen

in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021
						in %
EBT	47	45	38	10	11	-76,81
Finanzverbindlichkeiten	20.221	20.673	21.557	22.787	24.529	21,30
Kurz- u. langfr. Schulden	21.817	22.739	23.876	25.377	27.165	24,51
Eigenkapital	1.338	1.427	1.420	1.440	1.737	29,84

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 2021 ca. 6%.

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2021 2.376 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 21.10.2022 von der Bundesregierung beschlossene Rahmenplan 2023-2028 sieht insbesondere folgende Investitionen vor:

Investitionen laut ÖBB-Rahmenplan in Mio. €

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Semmering-Basistunnel	352	305	201	232	241	187
Koralmtunnel (Graz - Klagenfurt)	530	458	199	44	14	17
Brenner-Basistunnel	330	354	335	319	376	411
Tunnels - insgesamt	1.212	1.117	735	595	631	614
Sonstige Einzelprojekte	744	762	1.114	1.402	1.402	1.273
Wesentliche Investitionsprogramme						
ETCS und Zugbeeinflussung	57	62	46	48	39	57
Betriebsfernsteuerzentralen	85	63	58	54	41	46
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	253	257	275	243	191	206
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	55	66	79	47	28	26
Netzerfordernisse	106	112	87	83	97	117
Park & Ride, Lärmschutz	44	48	47	43	55	48
Reinvestitionen Bestandsnetz	665	686	689	697	673	688
Gesamtsumme	3.222	3.173	3.129	3.212	3.157	3.076

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2023-2028, BMF

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

Personalstand

Personalstand

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021 in %
Mitarbeiter (Anzahl in Köpfen)	18.172	18.315	18.743	18.609	18.435	1,4
davon mit Definitivstellung in %	60	57	54	50	46	-23,0

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

Der kontinuierliche Anstieg im Zeitraum 2017-2021 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 Verschieber 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. 3.800 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 31.12.2021 ca. 24,5 Mrd. € (31.12.2020: 22,8 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 2023 Investitionen in Höhe von 3.222 Mio. € geplant. Im Geschäftsjahr 2021 wurden 2.376 Mio. € investiert. Der Rahmenplan 2023-2028 ist auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) abrufbar.

Der Rahmenplan 2023-2028 enthält folgende wesentliche Investitionsprojekte:

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetrieb- nahme	Investition 2023-2028 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2009	2032	2.125
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2030	1.517
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag) inkl. Flughafenast	1999	2025	1.262
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	2021	2027	986
Staatsgrenze n. Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	2025	2034	914
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2019	2030	857
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	2019	2030	771
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	2026	2034	303
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	2025	2032	286
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2024	2028	279
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	2020	2032	240
Ebenfurth; Errichtung Schleife	2024	2029	213
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2016	2034	164
Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal	2023	2028	150
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	2022	2027	125
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2024	2032	122
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	2018	2029	118
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	2015	2031	115
Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau	2025	2029	100
Ausbau Marchegger Ast (Vollausbau Stadlau - Marchegg)	2016	2025	99
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	2014	2023	97
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	2023	2027	95
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2030	84
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	2025	2030	69
Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning; Modernisierung	2017	2028	66
Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	2021	2028	66
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	2018	2029	61
Villach Hbf; Bahnhofsumbau	2024	2026	59
Messendorf; Bahnhofsumbau inkl. ESTW und Adaptierung Hast. Raaba	2023	2026	58
Wr. Neustadt - Gloggnitz; Streckenattraktivierung	2018	2026	51

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetriebnahme	Investition 2023-2028 in Mio. €
Villach Süd; CCT-Fürnitz; Umbau Güterumschlagzentrum	2023	2036	48
Imst-Pitztal, Bahnhofsumbau	2027	2030	45
Wampersdorf - Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	2018	2024	45
Wels Vbf; Terminal	2023	2027	44
Loosdorf - Melk; Neuerrichtung Wachbergtunnel I	2026	2028	42
Wr. Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Ertüchtigung	2024	2026	42
Ried im Innkreis; Bahnhofsumbau	2024	2027	41
Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn	2024	2026	34
Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	2021	2023	31
Mürzzuschlag - Bruck a.d.Mur; Bahnhofsumbau	2022	2024	30
Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen	2019	2026	26
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	2013	2025	24
Schönwies, Bahnhofsumbau	2023	2024	22
Wörgl; Terminal, Ausbau und Errichtung Stammgleis Kundl	2011	2026	20
Kufstein; Errichtung Wendeanlage	2023	2023	17
Arnoldstein; Bahnhofsumbau	2020	2026	15
Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung	2017	2023	11

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 zugesprochenen CEF-Zuschüsse betragen über 960 Mio. € (alle Verkehrsträger). Die höchsten Zuschüsse entfallen auf die Erkundungs- und Bauarbeiten für den Brenner Basistunnel (ca. 605 Mio. €), die Koralmbahn (ca. 57 Mio. €), Wien – Bratislava, Abschnitt Stadlau – Marchegg (ca. 66 Mio. €) und auf weitere Aktionen betreffend die Schiene (Summe ca. 94 Mio. €). Zudem werden auch Aktionen in den Bereichen Straße, Luftfahrt, Binnenwasserstraße und intelligente Verkehrssysteme von der EU bezuschusst.

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. Bisher wurden im Rahmen von CEF 2 für österreichische Projekte ca. 98 Mio. € von der Europäischen Kommission zugesagt. Hiervon entfallen rd. 89% auf Schienenprojekte. Von den größten Projekten betreffen ca. 54 Mio. € das Projekt „nördlicher Brennerzulauf“ sowie ca. 29 Mio. € den Vollausbau „Stadlau – Marchegg“.

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 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 (TFB Beteiligungsgesellschaft - „Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione“), deren Anteile wiederum zu 87,92% von Rete Ferroviaria Italiana (RFI - Italienische Staatsbahnen), zu 6,38% von der Autonomen Provinz Bozen, zu 5,13% von der Autonomen Provinz Trient sowie zu 0,57% von der Provinz Verona gehalten werden.

¹ inklusive Umfahrung Innsbruck 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 – Pfnos auf österreichischem Gebiet ist abgeschlossen. Die Baulose Eisackunterquerung und Mauls 2-3 in Italien sowie die Baulose Siltschlucht,

Hochstegenzone sowie Siltschlucht - Pfons in Österreich sind in Bau. Für das Baulos Pfons - Brenner (Baulos auf österreichischem Projektgebiet) ist das Vergabeverfahren im Laufen. Die Inbetriebnahme des BBT ist gemäß dem Bauzeitplan 2021 für Anfang 2032 geplant.

Derzeit werden die Gesamtbaukosten des BBT auf ca. 9,1 Mrd. € geschätzt (Preisbasis 2022). Dies entspricht ca. 9,95 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. 10,0 Mrd. € (zu laufenden Preisen) beträgt ca. 5,0 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. 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 31.12.2021 wurden Nachbesserungen iHv. ca. 512 Mio. € an den Bund geleistet.

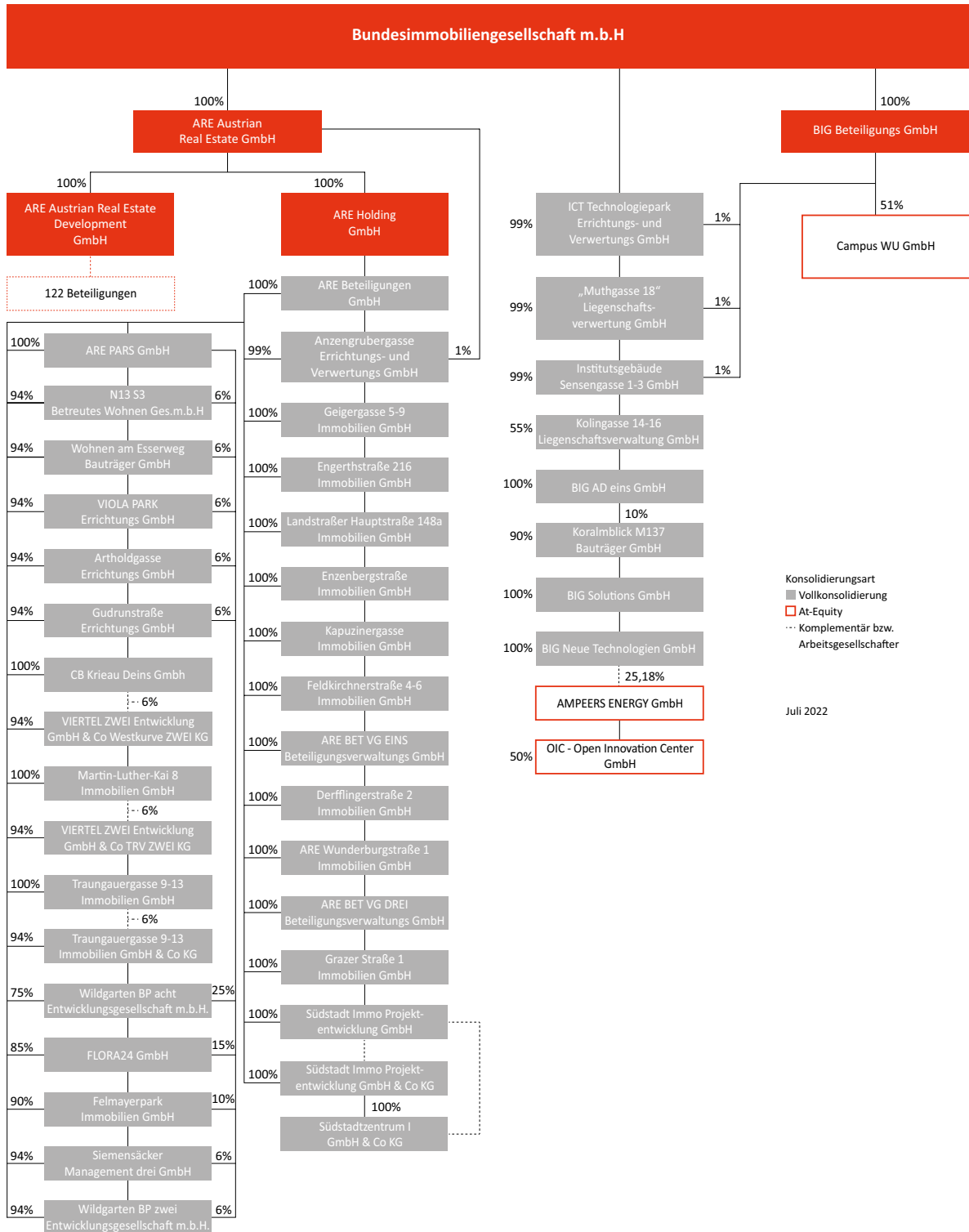
Im Jahr 2012 wurden die marktfähigen bzw. marktgängigen Liegenschaften (insbesondere Büroimmobilien und Entwicklungsflächen) an die Austrian Real Estate GmbH (ARE), eine 100% Tochtergesellschaft der BIG, abgespalten. Das Portfolio des ARE-Teilkonzerns umfasst derzeit ca. 580 Liegenschaften mit ca. 1,8 Mio. m² vermietbarer Gesamtnutzfläche (Stand 31.12.2021), was in etwa 24% 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 171 Gesellschaften (Stand 31.12.2021). 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



Konsolidierungsart
 ■ Vollkonsolidierung
 □ At-Equity
 ... Komplementär bzw. Arbeitsgesellschafter

Juli 2022

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 2021 betrug die vermietbare Fläche des BIG-Konzerns ca. 7,5 Mio. m², davon waren 99% vermietet. Die Mieterlöse des BIG-Konzerns beliefen sich 2021 auf rund 913 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Mieterlösen liegt derzeit bei ca. 95%.

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).

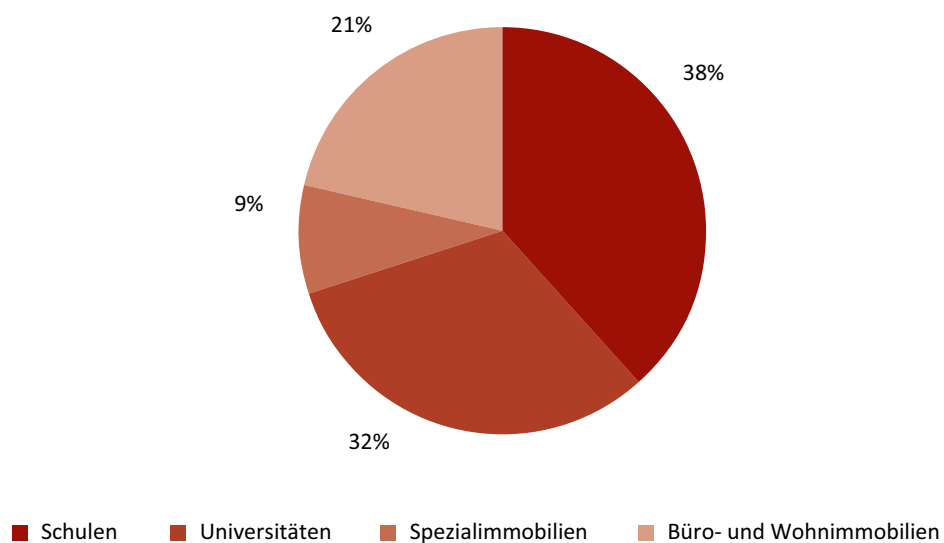
Mieterlöse des BIG-Konzerns nach Segmenten
in Mio. €

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021 in %
Schulen	337	343	341	347	352	4,4
Universitäten	269	274	282	290	291	7,9
Spezialimmobilien	85	85	83	79	80	-5,1
Büro- und Wohnimmobilien	163	163	172	180	194	18,8
Summe	854	865	878	896	917	7,3

Quelle: BIG Konzernabschluss

Das Mietaufkommen des BIG-Konzerns im Jahr 2021 verteilt sich anteilmäßig auf die Segmente wie folgt:

Mieterlöse der BIG im Jahr 2021



Investitionsvolumen

Die BIG investiert sowohl im Segment Neubau als auch bei der Sanierung von Bestandsimmobilien. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns werden im Jahr 2022 voraussichtlich ca. 755 Mio. € betragen (2021: 704 Mio. €).

Investitionsvolumen des BIG-Konzerns

in Mio. €

	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung 2019-2023
						in %
Instandhaltung	146	148	159	170	180	23,4
Neubauten/Sanierungen ¹⁾	465	542	544	584	598	28,6
Summe	611	690	703	754	778	27,4

Quelle: Istzahlen gem. BIG Konzernabschlüsse, Planwerte 2022 & 2023 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 30.06.2022; Quelle: BIG

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.

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 2022 voraussichtlich ca. 170 Mio. € investiert und an Finanzmitteln eingesetzt. Die BIG beschäftigte im Jahr 2021 durchschnittlich 943 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und weist mit Stand 30.06.2022 einen Immobilienmarktwert von ca. 16,0 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. €

	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2017-2021 in %
EBT	811	215	1.054	1.003	1.211	49,4
Finanzverbindlichkeiten	3.434	3.640	3.883	4.290	4.499	31,0
Kurz- u. langfr. Schulden	5.618	5.918	6.275	6.794	7.205	28,3
Eigenkapital	7.279	7.034	7.527	8.084	8.770	20,5

Quelle: BMF/BIG Konzernabschluss

3 Tabellenteil

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

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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	1.074	1.104	1.136	1.273
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	2.185	2.376	2.851	3.222
BIG ⁴⁾	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	721	507	425	517	540	506	611	690	704	755	778
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	3.949	4.184	4.741	5.273

Quelle: BMF

¹⁾ bis 2020 Istwerte, 2021 und 2022: Planwerte

²⁾ Quelle: ASFINAG; Werte bis 2021 entsprechen dem Jahresabschluss; ab 2022 denen der genehmigten Kostenpläne 2022

³⁾ ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; 2022 und 2023: Planwerte gemäß Rahmenplan 2023-2028

⁴⁾ Quelle: BIG; 2022 & 2023 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 30.06.2022