

Infrastrukturbteilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013
Mai 2025

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 Anhang	37

Kurzfassung

Die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene werden im Jahr 2024 voraussichtlich ca. 9.234 Mio. € betragen und im Jahr 2025 auf etwa 9.898 Mio. € steigen (2024-2025: +7,2%). Im Verhältnis zum BIP betragen die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene im Jahr 2025 circa 2,0%. 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. €	v. Erfolg	BVA-E		Δ 24/25		BVA-E		Δ 25/26	
		2024	2025	Mio. €	%	2026	Mio. €	%	
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	6.288,4	6.712,2	423,8	6,7%	7.013,8	301,6	4,5%		
Auszahlungen aus Investitionen	1.578,5	1.596,1	17,6	1,1%	2.059,6	463,4	29,0%		
Beteiligungen	37,0	29,2	-7,8	-21,0%	123,5	94,3	322,6%		
Immaterielle Vermögenswerte	0,8	0,6	-0,2	-26,9%	0,6	-0,0	-5,6%		
Sachanlagen	1.540,7	1.566,3	25,6	1,7%	1.935,5	369,2	23,6%		
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	384,1	362,3	-21,8	-5,7%	717,9	355,6	98,2%		
Gebäude und Bauten	286,8	320,5	33,7	11,8%	381,5	61,0	19,0%		
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	9,7	0,0	-9,7	-99,7%	0,0	0,0	0,0%		
Technische Anlagen	859,8	883,5	23,6	2,7%	836,0	-47,4	-5,4%		
davon je UG									
UG 14 Militärische Angelegenheiten	1.257,7	1.377,4	119,6	9,5%	1.734,7	357,3	25,9%		
UG 02 Bundesgesetzgebung	20,3	29,2	8,9	44,1%	123,5	94,3	322,7%		
UG 11 Inneres	55,8	45,6	-10,2	-18,3%	57,1	11,6	25,3%		
UG 30 Bildung	31,0	4,3	-26,8	-86,3%	4,3	0,0	0,0%		

In Mio. €	v. Erfolg	BVA-E	Δ 24/25		BVA-E	Δ 25/26	
		2024	2025	Mio. €	%	2026	Mio. €
UG 13 Justiz	71,1	25,7	-45,4	-63,9%	25,6	-0,0	-0,2%
UG 40 Wirtschaft	48,6	51,5	2,9	6,1%	52,9	1,4	2,7%
UG 45 Bundesvermögen	24,0	22,6	-1,4	-5,7%	22,6	0,0	0,1%
Sonstige	70,1	39,9	-30,1	-43,0%	38,8	-1,1	-2,8%
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen	4.709,9	5.116,0	406,2	8,6%	4.954,2	-161,8	-3,2%
Breitbandförderung	112,0	61,2	-50,8	-45,4%	214,1	152,9	249,8%
ÖBB-Schieneninfrastruktur, UG 41 ¹⁾	2.530,0	2.641,1	111,1	4,4%	2.941,4	300,3	11,4%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz, UG 41 ²⁾	50,8	88,4	37,6	74,1%	88,7	0,3	0,3%
Bundesbeitrag U-Bahn-Bau, UG 41	78,0	78,0	0,0	0,0%	78,0	0,0	0,0%
Stadtregionalbahnförderung, UG 41 ³⁾	13,3	21,0	7,7	58,1%	12,0	-9,0	-42,8%
KLI.EN, UG 40, 41 und UG 43	366,3	383,5	17,2	4,7%	389,9	6,4	1,7%
Klinischer Mehraufwand, UG 31	63,2	30,0	-33,2	-52,6%	30,0	0,0	0,0%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	256,5	253,7	-2,8	-1,1%	247,9	-5,8	-2,3%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	108,0	170,2	62,2	57,6%	170,4	0,2	0,1%
Thermische Sanierung, UG 43	1.085,5	1.302,8	217,3	20,0%	684,0	-618,9	-47,5%
Altlastensanierung, UG 43	46,2	59,5	13,3	28,8%	59,5	0,0	0,0%
Transformation der Industrie, UG 40	0,0	26,5	26,5	n.v.	38,3	11,8	44,5%
Investitionen ausgegliederter Einheiten	5.475,3	5.826,9	351,6	6,4%	n.v.	n.v.	n.v.
BIG-Konzern ⁴⁾	769,0	893,0	124,0	16,1%	n.v.	n.v.	n.v.
ÖBB-Infrastruktur AG ⁵⁾	3.187,0	3.226,0	39,0	1,2%	3.261,0	35,0	1,1%
ASFINAG ⁶⁾	1.519,3	1.707,9	188,6	12,4%	2.085,4	377,5	22,1%
Summe⁷⁾	9.233,7	9.897,9	664,2	7,2%			
In % des BIP	1,9	2,0	0,1				

¹⁾ Wert 2024: vorläufiger Budgeterfolgswert (inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2025 und 2026 laut BVA-E

²⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneninfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Infrastrukturinvestitionen von Stadtregionalbahnen

⁴⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen lt. Mehrjahresplanung der BIG, Planwerte 2023 & 2024 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 30.06.2023; Quelle: BIG

⁵⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2024 Ist-Wert, 2025 und 2026: Planwert gemäß Rahmenplan 2025-2030), Quelle: ÖBB

⁶⁾ Quelle: ASFINAG; der Wert 2024 entspricht dem Jahresabschluss; ab 2025 jenen der vom Aufsichtsrat genehmigten Kostenpläne

⁷⁾ Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget abzüglich Zahlungen ÖBB Schieneninfrastruktur, UG 41

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 Sondermauten) sowie über den Kapitalmarkt (in Form von Anleihen). Der Bund hat gemäß § 10 ASFINAG-Gesetz dafür Sorge zu tragen, dass die Liquidität des Unternehmens sicher gestellt ist.

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt und betrug für das Jahr 2024 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2025 werden Haftungen iHv. 2,0 Mrd. € an Kapital und 2,0 Mrd. € an Zinsen und Spesen benötigt. Insgesamt wird der Stand der durch den Bund, auf Grundlage des jeweiligen BFG, per Ende 2024 übernommenen Haftungen für die ASFINAG 8,4 Mrd. € betragen.

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 Bundesbahngesetz¹⁾
in Mio. €

	2022	2023	2024	2025	2026	Veränderung 2022-2026 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	692	649	658	398	522	-24,6
Zuschüsse zu Planung und Bau	1.104	1.183	1.264	1.482	1.597	44,8
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	431	442	464	526	531	23,4
Zuschüsse für Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung	157	133	144	235	291	85,4
Summe	2.383	2.406	2.531	2.641	2.941	23,4
In % des BIP	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	-1,4

Quelle: BMF

¹⁾ Werte 2022-2024 laut den Zuschussverträgen für die Jahre 2022-2027 (inkl. Vertragsanpassung 2024); Werte 2025-2026 laut BVA-E 2025 und 2026; jeweils exkl. Aufrechnung aus Vorperioden

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 2024 noch ca. 6,8 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 (2024: ca. 212 Mio. €, inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für Bren-

ner-Basistunnel). Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdieneleistungen Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG. Der Bund leistet diese Zahlungen auf Grundlage der Verkehrsdieneleistungsverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG (vorläufiger Erfolg 2024: ca. 1.046 Mio. €). Für den Güterverkehr besteht seit 3.12.2012 das Förderprogramm „Schiengüterverkehr neu - Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“, das ursprünglich bis 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.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/sgv-plus.html>). Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2024 Förderungen iHv. ca. 131 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2024 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 68 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ergänzend werden im Rahmen der Offensive Sauberes Österreich ab 2026 zusätzliche Mittel in Höhe von 30 Mio. € über die Zuschüsse des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für die Fortsetzung von Preismaßnahmen im Verschubbereich zur Verfügung gestellt, um auf diese Weise die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu unterstützen.

Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.

Die BIG investiert sowohl im Segment Neubau als auch in die Sanierung von Bestandsimmobilien. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns für Instandhaltungen sowie Neubau und Generalsanierungen werden im Jahr 2025 voraussichtlich ca. 893 Mio. € betragen (2024: ca. 769 Mio. €). Die Erlöse des BIG-Konzerns stammen aus der Vermietung von überwiegend an den Bund vermieteten Liegenschaften sowie der Erbringung von immobilienspezifischen Dienstleistungen und im geringeren Ausmaß von Erlösen aus Drittmieter. Die voraussichtlichen direkten Mietzahlungen aus dem Bundesbudget an die BIG betragen im Jahr 2025 voraussichtlich ca. 1.104 Mio. € (2024: ca. 1.104 Mio. €).

1 Einleitung

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

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

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

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

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

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

2 Analytischer Teil

2.1 Gesamtdarstellung Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

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

Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	v. Erfolg	BVA-E		Δ 24/25		BVA-E		Δ 25/26	
		2024	2025	Mio. €	%	2026	Mio. €	%	
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	6.288,4	6.712,2	423,8	6,7%	7.013,8	301,6	4,5%		
Auszahlungen aus Investitionen	1.578,5	1.596,1	17,6	1,1%	2.059,6	463,4	29,0%		
Beteiligungen	37,0	29,2	-7,8	-21,0%	123,5	94,3	322,6%		
Immaterielle Vermögenswerte	0,8	0,6	-0,2	-26,9%	0,6	-0,0	-5,6%		
Sachanlagen	1.540,7	1.566,3	25,6	1,7%	1.935,5	369,2	23,6%		
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	384,1	362,3	-21,8	-5,7%	717,9	355,6	98,2%		
Gebäude und Bauten	286,8	320,5	33,7	11,8%	381,5	61,0	19,0%		
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	9,7	0,0	-9,7	-99,7%	0,0	0,0	0,0%		
Technische Anlagen	859,8	883,5	23,6	2,7%	836,0	-47,4	-5,4%		
davon je UG									
UG 14 Militärische Angelegenheiten	1.257,7	1.377,4	119,6	9,5%	1.734,7	357,3	25,9%		
UG 02 Bundesgesetzgebung	20,3	29,2	8,9	44,1%	123,5	94,3	322,7%		
UG 11 Inneres	55,8	45,6	-10,2	-18,3%	57,1	11,6	25,3%		
UG 30 Bildung	31,0	4,3	-26,8	-86,3%	4,3	0,0	0,0%		
UG 13 Justiz	71,1	25,7	-45,4	-63,9%	25,6	-0,0	-0,2%		
UG 40 Wirtschaft	48,6	51,5	2,9	6,1%	52,9	1,4	2,7%		
UG 45 Bundesvermögen	24,0	22,6	-1,4	-5,7%	22,6	0,0	0,1%		
Sonstige	70,1	39,9	-30,1	-43,0%	38,8	-1,1	-2,8%		

In Mio. €	v. Erfolg	BVA-E	Δ 24/25		BVA-E	Δ 25/26	
			2024	2025	Mio. €	%	2026
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen	4.709,9	5.116,0	406,2	8,6%	4.954,2	-161,8	-3,2%
Breitbandförderung	112,0	61,2	-50,8	-45,4%	214,1	152,9	249,8%
ÖBB-Schieneninfrastruktur, UG 41 ¹⁾	2.530,0	2.641,1	111,1	4,4%	2.941,4	300,3	11,4%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahn- gesetz, UG 41 ²⁾	50,8	88,4	37,6	74,1%	88,7	0,3	0,3%
Bundesbeitrag U-Bahn-Bau, UG 41	78,0	78,0	0,0	0,0%	78,0	0,0	0,0%
Stadtregionalbahnförderung, UG 41 ³⁾	13,3	21,0	7,7	58,1%	12,0	-9,0	-42,8%
KLI.EN, UG 40, 41 und UG 43	366,3	383,5	17,2	4,7%	389,9	6,4	1,7%
Klinischer Mehraufwand, UG 31	63,2	30,0	-33,2	-52,6%	30,0	0,0	0,0%
Siedlungswasserwirt. und Gewässerökologie	256,5	253,7	-2,8	-1,1%	247,9	-5,8	-2,3%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	108,0	170,2	62,2	57,6%	170,4	0,2	0,1%
Thermische Sanierung, UG 43	1.085,5	1.302,8	217,3	20,0%	684,0	-618,9	-47,5%
Altlastensanierung, UG 43	46,2	59,5	13,3	28,8%	59,5	0,0	0,0%
Transformation der Industrie, UG 40	0,0	26,5	26,5	n.v.	38,3	11,8	44,5%
Investitionen ausgegliederter Einheiten	5.475,3	5.826,9	351,6	6,4%	n.v.	n.v.	n.v.
BIG-Konzern ⁴⁾	769,0	893,0	124,0	16,1%	n.v.	n.v.	n.v.
ÖBB-Infrastruktur AG ⁵⁾	3.187,0	3.226,0	39,0	1,2%	3.261,0	35,0	1,1%
ASFINAG ⁶⁾	1.519,3	1.707,9	188,6	12,4%	2.085,4	377,5	22,1%
Summe⁷⁾	9.233,7	9.897,9	664,2	7,2%			
In % des BIP	1,9	2,0	0,1				

¹⁾ Wert 2024: vorläufiger Budgeterfolgswert (inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2025 und 2026 laut BVA-E

²⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneninfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Infrastrukturinvestitionen von Stadtregionalbahnen

⁴⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen lt. Mehrjahresplanung der BIG, Planwerte 2023 & 2024 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 30.06.2023; Quelle: BIG

⁵⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2024 Ist-Wert, 2025 und 2026: Planwert gemäß Rahmenplan 2025-2030), Quelle: ÖBB

⁶⁾ Quelle: ASFINAG; der Wert 2024 entspricht dem Jahresabschluss; ab 2025 jenen der vom Aufsichtsrat genehmigten Kostenpläne

⁷⁾ Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget abzüglich Zahlungen ÖBB Schieneninfrastruktur, UG 41

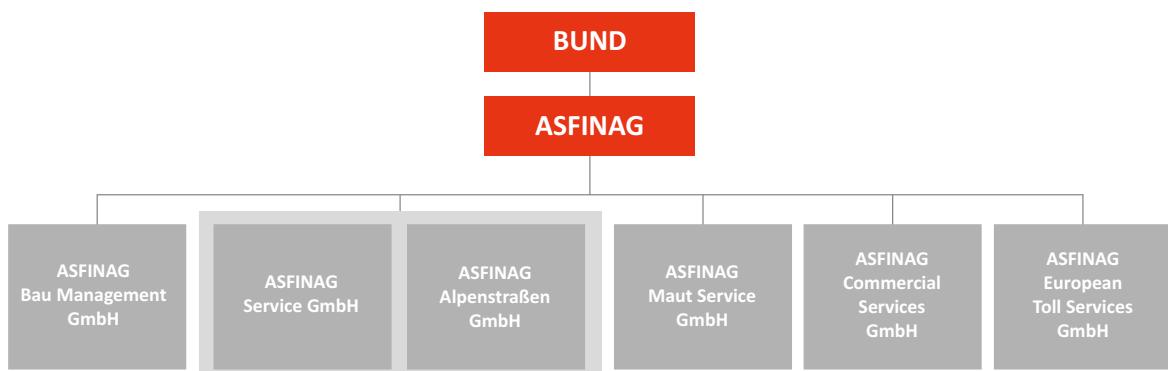
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften

2.2.1 Straßenbau

Der Bund ist für das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) zuständig. Diese Zuständigkeit wird durch die ASFINAG wahrgenommen. Das übrige Straßennetz wurde mit Wirkung vom 1. April 2002 im Zuge der so genannten „Verlängerung“ der Bundesstraßen in die Verantwortung der Bundesländer übertragen.

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 2.266 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. Das Streckennetz umfasst 170 Tunnel und fast 5.874 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 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 Benützungsbühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung eingeräumt. Mit Inkrafttreten dieses Ver-

trages gingen alle Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung gemäß § 4 Infrastrukturfinanzierungsgesetz auf die ASFINAG über. Gleichzeitig trat die ASFINAG in alle die Liegenschaften betreffenden Rechtsverhältnisse des Bundes mit Dritten bezüglich jener Liegenschaften ein, welche mit dem Fruchtgenuss der ASFINAG belastet sind. Als Gegenleistung für die Übertragung des Fruchtgenussrechtes wurde der ASFINAG neben den übernommenen Finanzverbindlichkeiten auch die Verpflichtung des Bundes übertragen, dieses hochrangige Bundesstraßennetz zu finanzieren, zu planen, zu bauen und zu erhalten.

Erlösmodell im Überblick

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

Um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten, übernimmt der Bund für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung. Der Rahmen für diese Haftungen wird jährlich in Art. X Bundesfinanzgesetz festgelegt und betrug für das Jahr 2024 1,4 Mrd. € an Kapital und 1,4 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2025 werden Haftungen iHv. 2,0 Mrd. € an Kapital und 2,0 Mrd. € an Zinsen und Spesen benötigt. Insgesamt wird der Stand der durch den Bund, auf Grundlage des jeweiligen BFG, per Ende 2024 übernommenen Haftungen für die ASFINAG 8,4 Mrd. € betragen.

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. €

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2020-2024 in %
Lkw-Fahrleistungsmaut	1.498	1.655	1.677	1.686	1.663	11,0
Pkw-Fahrleistungsmaut	137	173	226	238	236	71,9
Pkw-Zeitmaut	449	477	540	574	609	35,5
Ersatzmaut	34	42	52	58	75	122,7
Gesamt	2.118	2.346	2.495	2.557	2.582	21,9

Quelle: BMF/ASFINAG

Im Jahr 2024 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der operativen Tätigkeit in Höhe von 1.046 Mio. €. Per Ende 2024 betrugen die bilanziellen Schulden der ASFINAG 10,6 Mrd. €. Der Nettoschuldenstand (Bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) ist gegenüber dem Jahr 2023 um 147 Mio. € gestiegen.

Die Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's haben in den Monaten Februar bzw. März 2025 ihr Rating der ASFINAG aktualisiert. Sowohl Moody's (Rating Aa1) als auch Standard & Poor's (AA+) bestätigten ihre bisherigen Ratings jeweils mit stabilem Ausblick.

Finanzkenndaten
in Mio. €

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2020-2024 in %
EBT	987	1.007	1.141	1.111	953	-3,5
Finanzverbindlichkeiten	10.052	9.813	9.369	9.344	9.277	-7,7
Kurz- u. langfr. Schulden	11.193	10.901	10.562	10.634	10.624	-5,1
Eigenkapital	7.114	7.667	8.320	8.928	9.406	32,2

Quelle: BMF/ASFINAG

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

Kapitalausstattung

Per 31.12.2024 betrug das Eigenkapital 9.406 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 47% entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse im Zeitraum 2020-2024 zu einer Steigerung des Eigenkapitals um 32%. Durch die regelmäßige Valorisierung der Mauttarife mit dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) des Vorvorjahres ist eine Werthaltigkeit der Einnahmen der ASFINAG gewährleistet.

Investitionsvolumen

Das Bauprogramm für die Jahre 2025 bis 2030 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt rund 11,8 Mrd. € vor. Im Jahr 2024 flossen rund 1,5 Mrd. € in die Verbesserung und Erweiterung des Streckennetzes. Basierend auf den vom Aufsichtsrat der ASFINAG genehmigten Kostenplänen 2025 werden in den Jahren 2025 und 2026 voraussichtlich rund 1,7 Mrd. € bzw. 2,1 Mrd. € in die Erhaltung und den Neubau des Straßennetzes investiert. Diese Summen verteilen sich in etwa jeweils zu 45% auf Neubau und Erweiterungen einerseits und zu 55% auf bauliche Erhaltung andererseits.

Das vom Aufsichtsrat genehmigte ASFINAG-Investitionsprogramm für die Jahre 2025-2030 enthält folgende wesentliche Projekte:

	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition
	in Mio. €		
Erweiterung von Tunnelanlagen (zweite Röhre)			
A11 Karawankentunnel 2. Röhre	2015	2025	174
S16 Lötztunnel 2. Röhre	2026	2027	76
Tunnel Generalerneuerung			
A09 Inzersdorf - Schön: Generalerneuerung Tunnel	2023	2025	97
A10 Ofenauer-/Hieflertunnel und Tunnelkette Werfen	2022	2025	248
Neubauvorhaben und Planungsprojekte			
S07 Dobersdorf - Heiligenkreuz	2020	2025	295
S10 Freistadt Nord - Rainbach Nord	2023	2027	346
Generalerneuerungen, Verbreiterungen und große Instandsetzungen im bestehenden Netz			
A01 Aurachbrücke: Generalerneuerung	2022	2025	66
A01 Schmittenhäusl - Thalgau: Generalerneuerung	2023	2026	83
A02 Pinggau - Allhau: Instandsetzung Straße und Brücke	2024	2026	67
A04 Knoten Prater - Koten Schwechat: Instandsetzung	2024	2026	106
A09 Deutschfeistritz - Gratkorn: Instandsetzung Straße und Brücke	2024	2026	72
A10 Steinbrückenbachbrücke: Generalerneuerung Brücke	2023	2027	71
A13 Luegbrücke: Generalerneuerung	2025	2030	388
A14 / S16 Dalaas - Bludenz/Montafon: Fahrstreifenerweiterung	2021	2025	58
S31 Talübergänge Sieggraben: Sicherheitsausbau	2023	2026	72
S37 St.Veit Nord - St.Veit Süd: Sicherheitsausbau	2023	2025	64

Quelle: BMF/ASFINAG

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

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 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 speditionellen Zusatzleistungen bietet der Teilkonzern Rail Cargo Austria ein umfassendes Transport- und Logistiksystem sowie entsprechende Dienstleistungen.

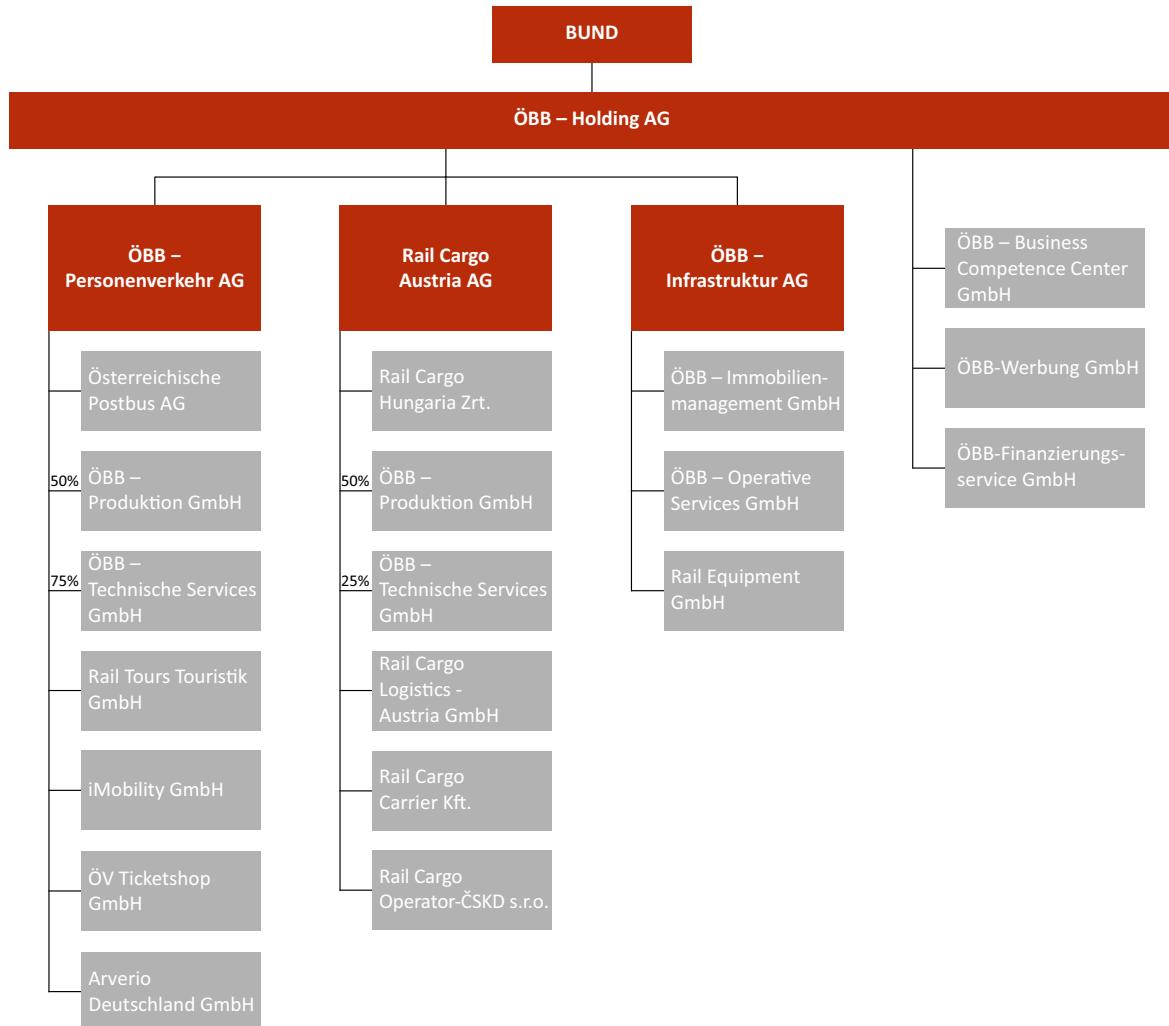
Die gemeinsamen Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

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

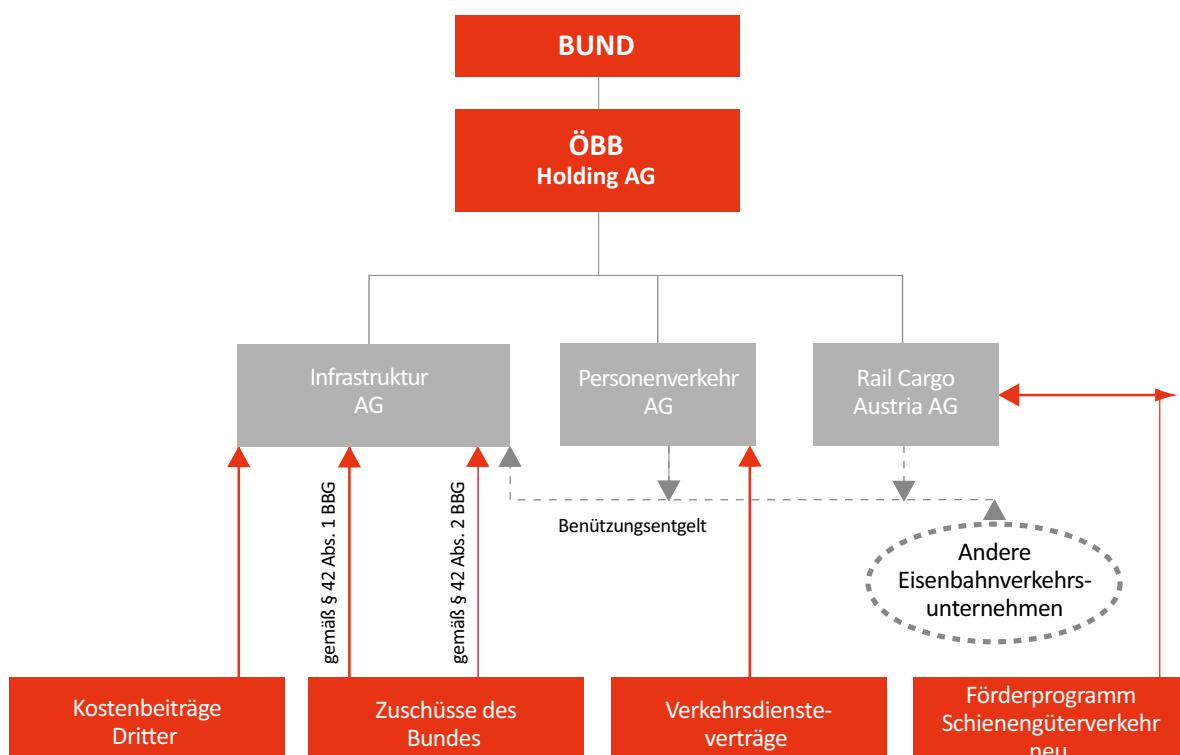
Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

Die 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 2024 noch ca. 6,8 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 (2024: ca. 424 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 Schienennetzinfrastruktur haben (2024: ca. 212 Mio. €, inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für Brenner-Basistunnel). Bund, Länder und Gemeinden leisten für Verkehrsdienste Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG. Der Bund leistet diese Zahlungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG (vorläufiger Erfolg 2024: ca. 1.046 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.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/sgv-plus.html>). Die Rail Cargo Austria AG erhielt im Jahr 2024 Förderungen iHv. ca. 131 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2024 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 68 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ergänzend werden im Rahmen der Offensive Sauberes Österreich ab 2026 zusätzliche Mittel in Höhe von 30 Mio. € über die Zuschüsse des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für die Fortsetzung von Preismaßnahmen im Verschubbereich zur Verfügung gestellt, um auf diese Weise die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu unterstützen.

Entwicklung wesentlicher Finanzströme laut ÖBB-Erlösmodell
in Mio. €

	2022	2023	2024	2025	2026	Veränderung 2022-2026 in %
Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz ¹⁾	2.356	2.402	2.530	2.641	2.941,4	24,9
Verkehrsdienserverträge mit ÖBB- Personenverkehr AG ²⁾	882	938	1.046	1.191	1.449	64,2
Anteil der Rail Cargo Austria AG am Förderprogramm „Schienengüter- verkehr neu“ ³⁾	96	118	131	141	141,0	46,9
Kostenbeiträge Dritter zum ÖBB-Rahmenplan ⁴⁾	278	328	212	330	489,0	76,1
Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG aus Infrastrukturbenützungsentgelt ⁵⁾	367	471	424	---	---	---

Quelle: BMF/BMK/ÖBB

¹⁾ 2022-2024: Erfolg (jeweils auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2022-2027 inkl. Aufrechnung aus Vorperioden); 2025 und 2026: BVA-E

²⁾ 2022-2024: Erfolg; 2025 und 2026: BVA-E (Summe von DB 41.02.02, Konto 7411.019 und DB 41.02.01, Konto 7411.072)

³⁾ 2022-2024: Istwerte gemäß Abrechnungsergebnis Abwicklungsstelle SCHIG mbH; 2025 und 2026: Abschätzung auf Basis der für 2025 geltenden Fördersätze und Verkehrsleistung aus Vorjahren

⁴⁾ 2022-2024: Istwerte; 2025 und 2026: Planwerte (Werte jeweils inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für BBT)

⁵⁾ Für die Jahre 2025 und 2026 liegen keine veröffentlichten Erwartungs- bzw. Planwerte vor

ÖBB-Infrastruktur AG

Auf Grundlage von § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz werden jährlich zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei sechsjährige Verträge mit revolvierender Laufzeit abgeschlossen. Diese Verträge werden jährlich um jeweils ein Jahr ergänzt und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum angepasst. Beide Verträge beruhen auf dem von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Aktuell erfolgen die Zuschusszahlungen des Bundes auf Basis der Zuschussverträge 2022-2027.

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. Im Jahr 2024 wurde ein Zuschuss iHv. 658 Mio. € geleistet. Für das Jahr 2025 und 2026 ist ein Zuschuss iHv. 398 Mio. € bzw. 522 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 2024 wurde ein Zuschuss iHv. 1.264 Mio. € geleistet. Für das Jahr 2025 und 2026 ist ein Zuschuss iHv. 1.482 Mio. € bzw. 1.597 Mio. € vorgesehen.

Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung wurde im Jahr 2024 ein Zuschuss iHv. 464 Mio. € geleistet. Im Jahr 2025 und 2026 ist ein Zuschuss iHv. 526 Mio. € bzw. 531 Mio. € vorgesehen.

Für das Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung wurde im Jahr 2024 ein Zuschuss iHv. 144 Mio. € geleistet. Im Jahr 2025 und 2026 ist ein Zuschuss iHv. 235 Mio. € bzw. 291 Mio. € vorgesehen.

Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 Bundesbahngesetz¹⁾
in Mio. €

	2022	2023	2024	2025	2026	Veränderung 2022-2026
						in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	692	649	658	398	522	-24,6
Zuschüsse zu Planung und Bau	1.104	1.183	1.264	1.482	1.597	44,8
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	431	442	464	526	531	23,4
Zuschüsse für Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung	157	133	144	235	291	85,4
Summe	2.383	2.406	2.531	2.641	2.941	23,4
In % des BIP	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	-1,4

Quelle: BMF

¹⁾ Werte 2022-2024 laut den Zuschussverträgen für die Jahre 2022-2027 (inkl. Vertragsanpassung 2024); Werte 2025-2026 laut BVA-E 2025 und 2026; jeweils exkl. Aufrechnung aus Vorperioden

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2024 Umsatzerlöse von 1.231,6 Mio. € (2023: 1.249,5 Mio. €). Dies entspricht einer Reduktion in Höhe von ca. 1,4% gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse der ÖBB-Infrastruktur AG gliedern sich wie folgt:

Umsatzerlöse in Mio. €

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2020-2024 in %
Infrastrukturbenützungsentgelt	395	385	367	471	424	7,4
Energielieferung	184	199	212	414	402	118,1
Mieten und Pachten	141	135	157	176	186	31,8
Sonstige Umsatzerlöse	179	212	249	188	220	22,7
Summe¹⁾	899	932	984	1.250	1.232	36,9

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 Rückgang der Erlöse aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt in den Vorjahren ist im Wesentlichen auf ein rückläufiges bzw. stagnierendes Transportaufkommen sowie Entgeltssenkungen im Verschub 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.

Finanzkenndaten in Mio. €

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2020-2024 in %
EBT	10	11	-16	8	13	23,36
Finanzverbindlichkeiten	22.787	24.529	26.703	29.153	31.458	38,05
Kurz- u. langfr. Schulden	25.377	27.165	29.240	31.415	33.794	33,17
Eigenkapital	1.440	1.737	1.793	1.362	1.436	-0,30

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 2024 ca. 4%.

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2024 3.187 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 13.05.2025 von der Bundesregierung beschlossene Rahmenplan 2025-2030 sieht insbesondere folgende Investitionen vor:

Investitionen laut ÖBB-Rahmenplan

in Mio. €

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Semmering-Basistunnel	313	283	270	259	94	10
Koralmstunnel (Graz - Klagenfurt)	134	43	42	26	14	7
Brenner-Basistunnel	325	325	285	260	385	395
Tunnels - insgesamt	773	651	598	545	493	412
Sonstige Einzelprojekte	926	1.166	1.280	1.253	1.271	1.380
Wesentliche Investitionsprogramme						
ETCS und Zugbeeinflussung	42	75	95	96	90	90
Betriebsfernsteuerzentralen	61	56	74	58	46	44
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	324	314	257	282	230	188
Etappenplan zur Barrierefreiheit;	107	42	39	26	26	21
Infrastrukturmaßnahmen						
Netzerfordernisse	142	119	117	103	190	424
Park & Ride, Lärmschutz	47	47	45	50	47	50
Reinvestitionen	804	791	814	819	819	832
Gesamtsumme	3.226	3.261	3.319	3.233	3.212	3.441

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2025-2030, BMF

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

Personalstand

Personalstand

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2020-2024 in %
Mitarbeiter (Anzahl in Köpfen)	18.609	18.435	18.374	18.541	18.987	2,0
davon mit Definitivstellung in %	50	46	42	37	32	-36,7

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

Die zusätzlichen Personalaufnahmen erfolgten insbesondere in folgenden Bereichen:

- 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 Verschubleiter mit Triebfahrzeug-Bedienung (Einsatz von Infra-Mitarbeitern anstelle des Zukaus 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 3.541 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 31.12.2024 ca. 31,5 Mrd. € (31.12.2023: 29,2 Mrd. €).

Investitionen - Rahmenplan

Gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, der jahresweise die geplanten Investitionen zu enthalten hat. Dieser Rahmenplan ist Grundlage des Zuschussvertrages gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz, der im Einvernehmen zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (derzeit: Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) 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 2025 Investitionen in Höhe von 3.226 Mio. € und im Jahr 2026 Investitionen in Höhe von 3.261 Mio. € geplant. Im Geschäftsjahr 2024 wurden 3.187 Mio. € investiert. Der Rahmenplan 2025-2030 ist auf der Website des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) abrufbar.

Der Rahmenplan 2025-2030 enthält folgende wesentliche Investitionsprojekte:

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetriebnahme	Investition 2025-2030 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2009	2032	1.975
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2030	1.230
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	2021	2030	935
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2019	2031	793
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	2029	2035	678
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	2019	2037	570
Graz Köflacher Bahn	2019	2033	438
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	2020	2035	402
Ebenfurth; Errichtung Schleife	2023	2028	364
Staatsgrenze n. Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf ¹⁾	2029	2039	313
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	2026	2035	297
Graz - Klagenfurt; Koralmahn (Projekte gem. Vertrag) inkl. Flughafenast	1999	2025	289
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2025	2036	273
Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke	2029	2044	253
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2028	2033	244
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2016	2037	201
Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal	2023	2030	165
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	2024	2029	162
Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau	2026	2030	154
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	2022	2030	140
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2030	132
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	2018	2029	110
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	2029	2034	108
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	2018	2030	103
Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	2021	2031	83
Villach Süd; CCT-Fürnitz; Umbau Güterumschlagzentrum	2027	2036	83
Herzogenburg - St.Pölten Hbf; 2-gleisiger Ausbau	2030	2033	81
Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn	2025	2028	75
Wr. Neustadt - Gloggnitz; Streckenattraktivierung	2018	2028	72
Wr. Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Ertüchtigung	2024	2026	72

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubeginn	Inbetrieb-	Investition
	nahme	2025-2030	in Mio. €
Werndorf - Spielfeld-Straß; 2-gleisiger Ausbau	2031	2039	69
Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning; Modernisierung	2017	2030	65
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	2015	2034	56
Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn (Innkreisbahn) ; Nahverkehrsgerechter Ausbau	2024	2028	50
Villach Hbf; Bahnhofsumbau	2023	2026	48
Messendorf; Bahnhofsumbau inkl ESTW und Adaptierung Hast. Raaba	2023	2026	47
Loosdorf - Melk; Pielachtunnel (Ersatz Wachbergtunnel I)	2027	2028	45
Imst-Pitztal, Bahnhofsumbau	2029	2034	41
Wels Vbf; Terminal	2024	2027	40
Schönwies, Bahnhofsumbau	2023	2026	37
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	2013	2026	37
Golling-Abtenau - Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	2018	2037	25
Rothenthurn; Bahnhofsumbau	2026	2028	25
Ausbau Marchegger Ast	2016	2024	20
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	2014	Ifd.	1.596
Programm Streckenelektrifizierungen	2018	Ifd.	796
ETCS und Zugbeeinflussung	2007	Ifd.	489
Betriebsfernsteuerzentralen	2007	Ifd.	338
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	2016	Ifd.	261
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	2020	Ifd.	258
Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise	2022	Ifd.	247
FRMCS (Neuer europäischer Zugfunkstandard)	2025	Ifd.	95
Netzeinbindung 16,7 Hz - Erneuerbare	2023	Ifd.	88
Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS	2025	2033	79
Reduktion Energiebedarf durch Umstellung auf LED	2024	Ifd.	77
Programm Resilienzmaßnahmen	2025	Ifd.	40

Quelle: BMF/BMK

¹⁾ betrifft Planung und Bau Abschnitt Schafenau – Knoten Radfeld und Planungen Abschnitt Staatsgrenze n. Kufstein – Schafenau

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 30 Jahren auf EU-Ebene, im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Gemeinsamen Binnenmarktes. Das zugrundeliegende Konzept der freien Bewegung von Gütern, Personen und Dienstleistungen bedingt auch entsprechende Verbindungen zwischen den regionalen und nationalen Infrastrukturstrecken in den Bereichen Transport, Energie und Telekommunikation. Der Hauptanteil der TEN-Zuschüsse der EU entfiel auf den Verkehrsbereich, auf den sich diese Darstellung, unter Bezugnahme auf die aktuellen Rahmenbedingungen, beschränkt.

Am 7. Juli 2021 wurde die Verordnung (EU) Nr. 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für die EU-Haushaltsperiode 2021–2027 (CEF 2-Verordnung) beschlossen.

Gemäß dieser CEF 2-Verordnung konnte für grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte ein EU-Zuschuss von bis zu 50% der Baukosten gewährt werden. Dies ist für den Brenner Basis Tunnel gelungen: Die Europäische Kommission hat im Rahmen von CEF 2 einen Zuschuss von 50 % der förderfähigen Kosten für den Zeitraum 2024–2025 zugesichert, was einem Gesamtbetrag von 700 Mio. € entspricht (Anm.: Hiervon entfallen 350 Mio. € auf den österreichischen Projektanteil).

Im Rahmen von CEF 2 wurden in Summe rund 623,6 Mio. € an Fördergeldern für österreichische Projekte bzw. Projektteile von der Europäischen Kommission zugesagt. Mit Stand Frühjahr 2025 betreffen die betragsmäßig höchsten Einzelförderungen aus dem CEF 2-Förderprogramm:

- 350 Mio. € für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT)
- rund 70,75 Mio. € für die nördliche Zulaufstrecke zum BBT im Unterinntal
- rund 50 Mio. € für den ETCS-Level 2-Ausbau auf den wichtigsten Schienenkorridoren
- rund 29 Mio. € den Vollausbau der Schienenverbindung Stadlau – Marchegg.

Insgesamt zeigt sich, dass die CEF 2-Fördermittel einen entscheidenden Beitrag zur Weiterentwicklung der Infrastruktur und Verkehrsleitsysteme in Österreich leisten, wobei der Großteil dieser finanziellen Unterstützung (etwa 89 %) in Schienenprojekte fließt, was auch im Einklang mit den Zielen der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und des EU Green Deal steht.

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 anzugeleichen und ein Kostenbewusstsein sowie eine effiziente Raumbewirtschaftung bei den Nutzern zu etablieren. Im Jahr 2000 wurde durch das Bundesimmobiliengesetz 2000 eine durchgängige entgeltliche Eigentumsübertragung der Bundesimmobilien an die BIG durchgeführt und das alte Fruchtgenussmodell abgelöst. Im Bestand des Bundes blieben im Wesentlichen nur die historischen Objekte der Burghauptmannschaft, des Bundesministeriums für Landesverteidigung, Teile der Objekte der Justizverwaltung und der Schulanlagenbereich der land- und forstwirtschaftlichen Schulen. Etwa 2.500 Liegenschaften wurden in das Eigentum der BIG übertragen. Die BIG leistete dafür einen Basis Kaufpreis 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 31.12.2024 wurden Nachbesserungen iHv. ca. 548 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. 590 Liegenschaften mit ca. 1,9 Mio. m² vermietbarer Gesamtnutzfläche (Stand 31.12.2024), was in etwa rd. 24% der Gesamt mietflächen des BIG-Konzerns entspricht. Diese Neustrukturierung des BIG-Konzerns sollte der langjährigen Erfahrung Rechnung tragen, wonach marktgängige Liegenschaften (z.B. Büro- und Wohnimmobilien) anderen Bewirt-

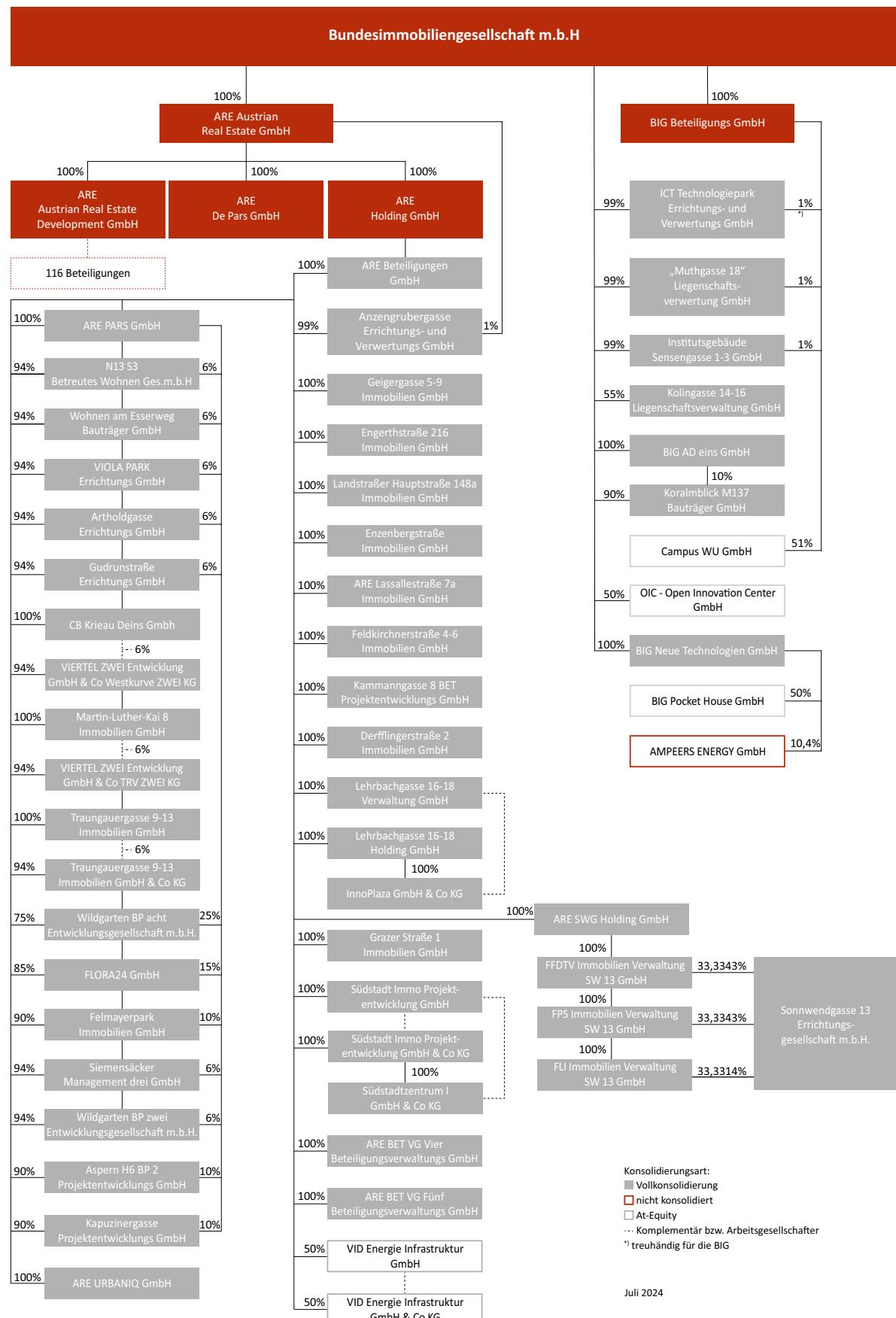
schaftungskriterien unterliegen als etwa Schulen, Universitäten und Sonder- sowie Spezialimmobilien.

Der BIG-Konzern besteht aus 178 Gesellschaften (Stand 31.12.2024). 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 immobilienspezifischen Dienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus einer Immobilie.

Diese Dienstleistungen umfassen insbesondere:

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

Erlösmodell im Überblick

Die Erlöse des BIG-Konzerns stammen in erster Linie aus der Vermietung (im Jahr 2024 in etwa 76% der gesamten Umsatzerlöse) sowie der Erbringung von immobilienspezifischen Dienstleistungen.

Mit Jahresende 2024 betrug die vermietbare Fläche des BIG-Konzerns ca. 7,9 Mio. m², davon waren 99% vermietet. Die Mieterlöse des BIG-Konzerns beliefen sich 2024 auf rund 1.170 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Mieterlösen liegt derzeit bei ca. 94%.

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).

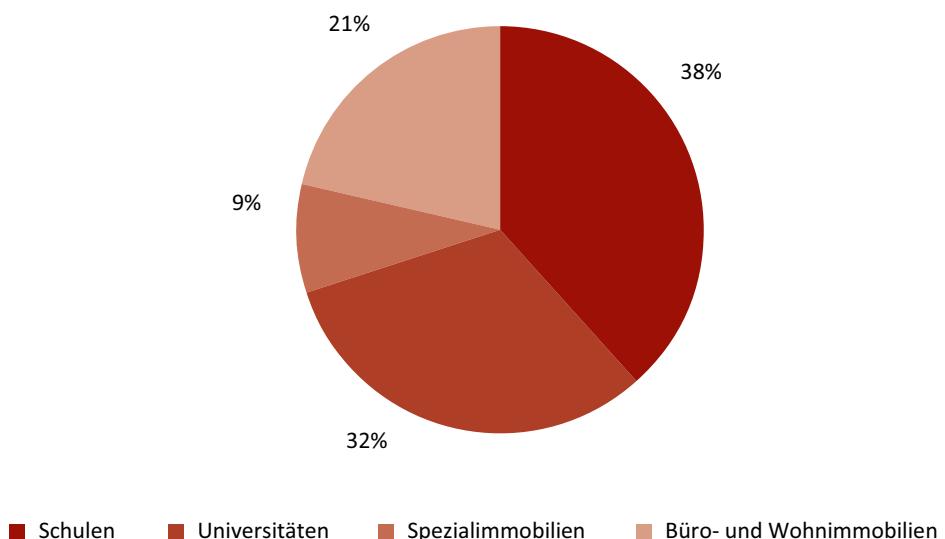
Mieterlöse des BIG-Konzerns nach Segmenten
in Mio. €

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2020-2024 in %
Schulen	347	352	361	393	429	23,6
Universitäten	290	291	312	356	389	34,2
Spezialimmobilien	79	80	83	90	100	26,6
Büro- und Wohnimmobilien	180	194	199	230	252	39,7
Summe	896	917	955	1.069	1.170	30,5

Quelle: BIG Geschäftsbericht 2024

Das Mietaufkommen des BIG-Konzerns im Jahr 2024 verteilt sich anteilmäßig auf die Segmente wie folgt:

Mieterlöse der BIG im Jahr 2024



Investitionsvolumen

Die BIG investiert sowohl im Segment Neubau als auch bei der Sanierung von Bestandsimmobilien. Die Gesamtinvestitionen des BIG-Konzerns für Instandhaltungen sowie Neubau und Generalsanierungen werden im Jahr 2025 voraussichtlich ca. 893 Mio. € betragen (2024: ca. 769 Mio. €).

Investitionsvolumen des BIG-Konzerns in Mio. €

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
Instandhaltung	159	159	194	249	278	74,8
Neubauten/Sanierungen ¹⁾	544	491	438	520	615	13,1
Summe	703	650	632	769	893	27,0

Quelle: Istdaten gem. BIG Konzernabschlüsse, Planwerte 2025 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 31.12.2024

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

Die Wohnbauoffensive der Tochter ARE 2015 – 2020 im Volumen von rund 2,0 Mrd. € betraf vor allem die Ballungsräume Wien, Graz, Klagenfurt und Innsbruck. Das Programm umfasste ein Investitionsvolumen von ca. 2,2 Mrd. Euro und rund 8.400 Wohnungen, die bislang fertiggestellt wurden). Für Detailinformationen zu Einzelprojekten siehe die Projektdatenbank der BIG: <http://www.big.at/projekte/projektdatenbank/>

Für die jährlich ca. 5.000 Einzelinstandhaltungsmaßnahmen werden 2025 voraussichtlich ca. 278 Mio. € investiert und an Finanzmitteln eingesetzt. Die BIG beschäftigte im Jahr 2024 durchschnittlich 1.125 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und weist mit Stand 31.12.2024 einen Immobilienmarktwert von ca. 17,6 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.

Finanzkenndaten

in Mio. €

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2020-2024 in %
EBT	1.003	1.211	1.450	1.490	1.295	29,2
Finanzverbindlichkeiten	4.290	4.499	4.780	5.062	5.461	27,3
Kurz- u. langfr. Schulden	6.794	7.205	7.604	8.112	8.701	28,1
Eigenkapital	8.084	8.770	9.816	10.625	11.263	39,3

Quelle: BIG Geschäftsbericht / Jahresfinanzbericht 2024

Investitionen ausgegliederter Gesellschaften in die Infrastruktur¹⁾
in Mio. €

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
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	1.135	1.437	1.519	1.708	2.085
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	2.766	2.991	3.187	3.226	3.261
BIG ⁴⁾	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	721	507	425	517	540	506	611	690	704	650	589	769	893	--
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	4.551	5.017	5.475	5.827	5.346

Quelle: BMF

¹⁾ bis 2024 Istwerte, 2025 Planwerte

²⁾ Quelle: ASFINAG; der Wert 2024 entspricht dem Jahresabschluss; ab 2025 jenen der vom Aufsichtsrat genehmigten Kostenpläne

³⁾ Quelle: ÖBB; ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; 2025 und 2026: Planwert gemäß ÖBB-Rahmenplan 2025-2030

⁴⁾ Quelle: BIG; Planwerte 2025 lt. BIG Quartalsberichtserstattung zum 31.12.2024; Planwerte für 2026 liegen noch nicht vor

3 Anhang