

Infrastrukturbeilage

Übersicht gemäß § 42 Abs. 4 BHG 2013
Juni 2026

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 2027 voraussichtlich ca. 9.862 Mio. € betragen und im Jahr 2028 auf etwa 9.951 Mio. € ansteigen (2027-2028: +0,9%). Im Verhältnis zum BIP betragen die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene in den Jahren 2027 und 2028 jeweils ca. 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. €	v. Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 26/27		BVA-E	Δ27/28	
	2025	2026	2027	Mio. €	%	2028	Mio. €	%
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	7.215,1	6.981,7	6.800,9	-414,2	-5,7%	7.286,0	485,1	7,1%
Auszahlungen aus Investitionen	1.843,6	2.059,6	2.074,2	14,7	0,7%	2.225,9	151,7	7,3%
Beteiligungen	29,4	123,5	25,2	-98,3	-79,6%	24,7	-0,5	-2,0%
Immaterielle Vermögenswerte	0,5	0,6	0,5	-0,1	-13,5%	0,6	0,1	22,9%
Sachanlagen	1.813,7	1.935,5	2.048,5	113,0	5,8%	2.200,6	152,1	7,4%
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	284,6	717,9	637,2	-80,8	-11,3%	402,8	-234,4	-36,8%
Gebäude und Bauten	373,6	381,5	387,9	6,4	1,7%	422,2	34,4	8,9%
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	4,4	0,0	0,0	-0,0	-3,1%	0,0	0,0	0,0%
Technische Anlagen	1.151,2	836,0	1.023,4	187,4	22,4%	1.375,5	352,1	34,4%
davon je UG								
UG 14 Militärische Angelegenheiten	1.611,1	1.734,7	1.842,9	108,2	6,2%	1.971,9	129,0	7,0%
UG 12 Äußeres	3,2	11,2	9,7	-1,4	-12,7%	12,6	2,9	29,5%
UG 30 Bildung	25,7	22,6	22,7	0,1	0,3%	22,7	0,0	0,0%
UG 13 Justiz	32,3	25,6	24,4	-1,2	-4,6%	23,2	-1,2	-5,0%

In Mio. €	v. Erfolg		BVA	BVA-E	Δ 26/27		BVA-E		Δ27/28	
	2025	2026	2027	Mio. €	%	2028	Mio. €	%		
UG 40 Wirtschaft	56,5	52,9	55,7	2,8	5,3%	63,0	7,3	13,1%		
UG 45 Bundesvermögen	24,9	123,5	25,2	-98,3	-79,6%	24,7	-0,5	-2,0%		
Sonstige	89,8	89,1	93,6	4,5	5,1%	107,9	14,3	15,3%		
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen	5.371,5	4.922,2	4.726,6	-195,5	-4,0%	5.060,1	333,4	7,1%		
Breitbandförderung, UG 17	50,6	214,1	208,6	-5,5	-2,6%	212,9	4,3	2,1%		
ÖBB-Schieneinfrastruktur, UG 41 ¹⁾	2.653,0	2.941,4	3.122,5	181,1	6,2%	3.393,1	270,6	8,7%		
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz, UG 41 ²⁾	70,5	88,7	88,7	0,0	0,0%	88,7	0,0	0,0%		
Bundesbeitrag U-Bahn-Bau, UG 41	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0%	78,0	0,0	0,0%		
Stadtregionalbahnförderung, UG 41 ³⁾	18,0	12,0	24,8	12,8	106,7%	29,9	5,1	20,6%		
KLI.EN, UG 40, 41 und UG 43	299,2	357,9	336,2	-21,7	-6,1%	342,4	6,2	1,8%		
Klinischer Mehraufwand, UG 31	134,2	30,0	30,0	0,0	0,0%	30,0	0,0	0,0%		
Siedlungswasserwirtschaft, UG 42	243,3	247,9	247,3	-0,6	-0,3%	238,6	-8,7	-3,5%		
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	155,9	170,4	138,4	-32,0	-18,8%	141,6	3,2	2,3%		
Thermische Sanierung, UG 43	1.606,5	684,0	345,4	-338,5	-49,5%	362,4	17,0	4,9%		
Altlastensanierung, UG 43	58,9	59,5	79,5	20,0	33,6%	63,8	-15,7	-19,7%		
Transformation der Industrie, UG 40	3,4	38,3	27,2	-11,1	-28,9%	78,6	51,4	189,0%		
Investitionen ausgegliederter Einheiten	5.688,0	6.377,0	6.184,0	-193,0	-3,0%	6.058,0	-126,0	-2,0%		
BIG-Konzern ⁴⁾	882,0	1.088,0	1.042,0	-46,0	-4,2%	912,0	-130,0	-12,5%		
ÖBB-Infrastruktur AG ⁵⁾	3.245,0	3.261,0	3.041,0	-220,0	-6,7%	3.014,0	-27,0	-0,9%		
ASFINAG ⁶⁾	1.561,0	2.028,0	2.101,0	73,0	3,6%	2.132,0	31,0	1,5%		
Summe ⁷⁾	10.250,1	10.417,3	9.862,4	-555,0	-5,3%	9.950,9	88,5	0,9%		
In % des BIP	2,0	2,0	1,8	-0,2		1,8	-0,0			

¹⁾ Wert 2025: vorläufiger Budgeterfolgswert (inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2027 und 2028 laut BVA-E

²⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneinfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Infrastruktinvestitionen von Stadtregionalbahnen

⁴⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 31.12.2025; Planwerte ab 2026 lt. BIG

⁵⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2025 Ist-Wert, 2027 und 2028: Planwert gemäß Rahmenplan 2027-2032), Quelle: ÖBB

⁶⁾ Quelle: ASFINAG; der Wert 2025 entspricht dem Jahresabschluss; ab 2026 jenen der vom Aufsichtsrat genehmigten Kostenpläne 2026

⁷⁾ Investitionen ausgegliederter Einheiten + Zahlungen aus dem Bundesbudget abzüglich Zahlungen ÖBB Schieneinfrastruktur, 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 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 betrug für das Jahr 2025 2,0 Mrd. € an Kapital und 2,0 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2026 werden Haftungen iHv. 0,8 Mrd. € an Kapital und 0,8 Mrd. € an Zinsen und Spesen benötigt, für das Jahr 2027 iHv. 2,0 Mrd. € an Kapital und 2,0 Mrd. € an Zinsen und Spesen und für das Jahr 2028 iHv. 1,7 Mrd. € an Kapital und 1,7 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Insgesamt beträgt der Stand der durch den Bund, auf Grundlage des jeweiligen BFG, per Ende 2025 übernommenen Haftungen für die ASFINAG 8,6 Mrd. €.

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. €

	2024	2025	2026	2027	2028	Veränderung 2024-2028 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	658	725	522	555	637	-3,2
Zuschüsse zu Planung und Bau	1.264	1.344	1.597	1.729	1.854	46,6
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	464	464	531	541	556	19,7
Zuschüsse für Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung	144	121	291	298	347	140,3
Summe	2.531	2.653	2.941	3.122	3.393	34,1
In % des BIP	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	17,3

Quelle: BMF

¹⁾ Werte 2024-2026 laut den Zuschussverträgen für die Jahre 2022-2027 (inkl. Vertragsanpassung 2024); Werte 2027-2028 laut BVA-E 2027 und 2028; 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 2025 noch ca. 5,3 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 (2025: ca. 510 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 2025: ca. 1.151 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 2025 Förderungen iHv. ca. 129 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2025 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 74 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 exkl. Projektentwicklungen werden im Jahr 2026 voraussichtlich ca. 1.088 Mio. € betragen (2025: ca. 882 Mio. €). In den folgenden beiden Jahren ist mit einem Rückgang der Gesamtinvestitionen (exkl. Projektentwicklungen) auf ca. 1.042 Mio. € im Jahr 2027 und ca. 912 Mio. € im Jahr 2028 zu rechnen. 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 direkten Mietzahlungen aus dem Bundesbudget an die BIG betragen im Jahr 2026 voraussichtlich ca. 1.131 Mio. € (2025: ca. 1.114 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 Bundesebene umfasst die direkten Auszahlungen aus dem Bundesbudget für Investitionen, sonstige investitionsnahe Auszahlungen aus dem Bundesbudget sowie die Investitionen der ausgliederten Gesellschaften ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur AG und BIG.

Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene

In Mio. €	v. Erfolg		BVA		BVA-E		Δ 26/27		BVA-E		Δ 27/28	
	2025	2026	2027	Mio. €	%	2028	Mio. €	%				
Bundesbudget (Finanzierungshaushalt)	7.215,1	6.981,7	6.800,9	-414,2	-5,7%	7.286,0	485,1	7,1%				
Auszahlungen aus Investitionen	1.843,6	2.059,6	2.074,2	14,7	0,7%	2.225,9	151,7	7,3%				
Beteiligungen	29,4	123,5	25,2	-98,3	-79,6%	24,7	-0,5	-2,0%				
Immaterielle Vermögenswerte	0,5	0,6	0,5	-0,1	-13,5%	0,6	0,1	22,9%				
Sachanlagen	1.813,7	1.935,5	2.048,5	113,0	5,8%	2.200,6	152,1	7,4%				
Amts-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	284,6	717,9	637,2	-80,8	-11,3%	402,8	-234,4	-36,8%				
Gebäude und Bauten	373,6	381,5	387,9	6,4	1,7%	422,2	34,4	8,9%				
Grundstücke, Grundstückseinrichtungen	4,4	0,0	0,0	-0,0	-3,1%	0,0	0,0	0,0%				
Technische Anlagen	1.151,2	836,0	1.023,4	187,4	22,4%	1.375,5	352,1	34,4%				
davon je UG												
UG 14 Militärische Angelegenheiten	1.611,1	1.734,7	1.842,9	108,2	6,2%	1.971,9	129,0	7,0%				
UG 12 Äußeres	3,2	11,2	9,7	-1,4	-12,7%	12,6	2,9	29,5%				
UG 30 Bildung	25,7	22,6	22,7	0,1	0,3%	22,7	0,0	0,0%				
UG 13 Justiz	32,3	25,6	24,4	-1,2	-4,6%	23,2	-1,2	-5,0%				
UG 40 Wirtschaft	56,5	52,9	55,7	2,8	5,3%	63,0	7,3	13,1%				
UG 45 Bundesvermögen	24,9	123,5	25,2	-98,3	-79,6%	24,7	-0,5	-2,0%				
Sonstige	89,8	89,1	93,6	4,5	5,1%	107,9	14,3	15,3%				

In Mio. €	v. Erfolg	BVA	BVA-E	Δ 26/27		BVA-E	Δ 27/28	
	2025	2026	2027	Mio. €	%	2028	Mio. €	%
Sonstige investitionsnahe Auszahlungen	5.371,5	4.922,2	4.726,6	-195,5	-4,0%	5.060,1	333,4	7,1%
Breitbandförderung, UG 17	50,6	214,1	208,6	-5,5	-2,6%	212,9	4,3	2,1%
ÖBB-Schieneinfrastruktur, UG 41 ¹⁾	2.653,0	2.941,4	3.122,5	181,1	6,2%	3.393,1	270,6	8,7%
Finanzierungsbeiträge gem. § 4 Privatbahngesetz, UG 41 ²⁾	70,5	88,7	88,7	0,0	0,0%	88,7	0,0	0,0%
Bundesbeitrag U-Bahn-Bau, UG 41	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0%	78,0	0,0	0,0%
Stadtregionalbahnförderung, UG 41 ³⁾	18,0	12,0	24,8	12,8	106,7%	29,9	5,1	20,6%
KLI.EN, UG 40, 41 und UG 43	299,2	357,9	336,2	-21,7	-6,1%	342,4	6,2	1,8%
Klinischer Mehraufwand, UG 31	134,2	30,0	30,0	0,0	0,0%	30,0	0,0	0,0%
Siedlungswasserwirtschaft, UG 42	243,3	247,9	247,3	-0,6	-0,3%	238,6	-8,7	-3,5%
Umweltförderung im Inland (UFI), UG 43	155,9	170,4	138,4	-32,0	-18,8%	141,6	3,2	2,3%
Thermische Sanierung, UG 43	1.606,5	684,0	345,4	-338,5	-49,5%	362,4	17,0	4,9%
Altlastensanierung, UG 43	58,9	59,5	79,5	20,0	33,6%	63,8	-15,7	-19,7%
Transformation der Industrie, UG 40	3,4	38,3	27,2	-11,1	-28,9%	78,6	51,4	189,0%
Investitionen ausgegliederter Einheiten	5.688,0	6.377,0	6.184,0	-193,0	-3,0%	6.058,0	-126,0	-2,0%
BIG-Konzern ⁴⁾	882,0	1.088,0	1.042,0	-46,0	-4,2%	912,0	-130,0	-12,5%
ÖBB-Infrastruktur AG ⁵⁾	3.245,0	3.261,0	3.041,0	-220,0	-6,7%	3.014,0	-27,0	-0,9%
ASFINAG ⁶⁾	1.561,0	2.028,0	2.101,0	73,0	3,6%	2.132,0	31,0	1,5%
Summe ⁷⁾	10.250,1	10.417,3	9.862,4	-555,0	-5,3%	9.950,9	88,5	0,9%
In % des BIP	2,0	2,0	1,8	-0,2		1,8	-0,0	

¹⁾ Wert 2025: vorläufiger Budgeterfolgswert (inkl. Aufrechnungen aus Vorperioden); Wert 2027 und 2028 laut BVA-E

²⁾ Finanzierungsbeiträge für Schieneinfrastrukturinvestitionen von Privatbahnen gemäß § 4 Privatbahngesetz

³⁾ Finanzierungsbeiträge für Infrastruktinvestitionen von Stadtregionalbahnen

⁴⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 31.12.2025; Planwerte ab 2026 lt. BIG

⁵⁾ Teil des Sektors Staat gem. ESVG; Investitionen laut Rahmenplan (2025 Ist-Wert, 2027 und 2028: Planwert gemäß Rahmenplan 2027-2032), Quelle: ÖBB

⁶⁾ Quelle: ASFINAG; der Wert 2025 entspricht dem Jahresabschluss; ab 2026 jenen der vom Aufsichtsrat genehmigten Kostenpläne 2026

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

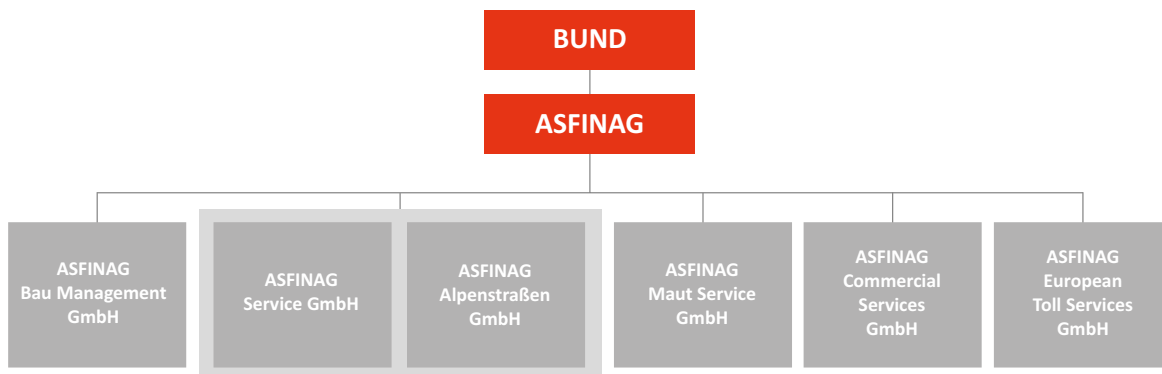
2.2 Infrastrukturinvestitionen ausgegliederter Gesellschaften

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 2.278 km und hebt im Zuge dessen auch die Mauten ein. Das Streckennetz umfasst 171 Tunnel und 5.916 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 Benützungsgebühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung eingeräumt. Mit Inkrafttreten dieses Vertrages gingen alle Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privat-

wirtschaftsverwaltung 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 betrug für das Jahr 2025 2,0 Mrd. € an Kapital und 2,0 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Für das Jahr 2026 werden Haftungen iHv. 0,8 Mrd. € an Kapital und 0,8 Mrd. € an Zinsen und Spesen benötigt, für das Jahr 2027 iHv. 2,0 Mrd. € an Kapital und 2,0 Mrd. € an Zinsen und Spesen und für das Jahr 2028 iHv. 1,7 Mrd. € an Kapital und 1,7 Mrd. € an Zinsen und Spesen. Insgesamt beträgt der Stand der durch den Bund, auf Grundlage des jeweiligen BFG, per Ende 2025 übernommenen Haftungen für die ASFINAG 8,6 Mrd. €.

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. €

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
Lkw-Fahrleistungsmaut	1.655	1.677	1.686	1.663	1.795	8,5
Pkw-Fahrleistungsmaut	173	226	238	236	263	52,0
Pkw-Zeitmaut	477	540	574	609	655	37,5
Ersatzmaut	42	52	58	75	94	124,7
Gesamt	2.346	2.495	2.557	2.582	2.807	19,6

Quelle: BMF/ASFINAG

Im Jahr 2025 verfügte die ASFINAG über einen positiven Cash-Flow aus der operativen Tätigkeit in Höhe von 1.117 Mio. €. Per Ende 2025 betragen die bilanziellen Schulden der ASFINAG 10,8 Mrd. €. Der Nettoschuldenstand (Bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) ist gegenüber dem Jahr 2024 um 182 Mio. € gestiegen.

Das Rating der ASFINAG blieb 2025 unverändert, beim Ausblick gab es kleinere Änderungen. Moody's hat das Rating Aa1 mit stabilem Ausblick im Juli 2025 bestätigt, im August 2025 wurde der Ausblick auf negativ geändert. Das AA+ Rating von Standard & Poor's blieb unverändert bestehen. Der im August 2024 von stabil auf positiv geänderte Ausblick wurde im Februar 2025 wieder auf stabil zurückgesetzt und im Juni 2025 nochmals bestätigt.

Finanzkennzahlen

in Mio. €

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
EBT	1.007	1.141	1.111	953	1.091	8,3
Finanzverbindlichkeiten	9.813	9.369	9.344	9.277	9.236	-5,9
Kurz- u. langfr. Schulden	10.901	10.562	10.634	10.624	10.758	-1,3
Eigenkapital	7.667	8.320	8.928	9.406	9.942	29,7

Quelle: BMF/ASFINAG

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

Kapitalausstattung

Per 31.12.2025 betrug das Eigenkapital 9.942 Mio. €, was einer Eigenkapitalquote von 48,0% entspricht. Wie obige Tabelle zeigt, führten die positiven Geschäftsergebnisse im Zeitraum 2021-2025 zu einer Steigerung des Eigenkapitals um 29,7%. 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 2026 bis 2031 sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt ca. 12,5 Mrd. € vor. Im Jahr 2025 flossen ca. 1,6 Mrd. € in die Verbesserung und Erweiterung des Streckennetzes. Basierend auf den ASFINAG-Kostenplänen 2026 werden in den Jahren 2026 und 2027 voraussichtlich ca. 2,0 Mrd. € bzw. 2,1 Mrd. € in die Erhaltung und den Neubau des Straßennetzes investiert. Diese Summen verteilen sich in etwa jeweils zu 43% auf Neubau und Erweiterungen einerseits und zu 57% auf bauliche Erhaltung andererseits.

Das ASFINAG-Investitionsprogramm für die Jahre 2026-2031 enthält folgende wesentliche Projekte:

	Baustart	Fertigstellung	Gesamtinvestition in Mio. €
Neubau und Erweiterung			
A26 Tunnel Waldeggstraße - Anschlussstelle Donau	2026	2032	657
S01 Groß-Enzersdorf – Kn. Süßenbrun	2026	2032	497
S10 Rainbach Nord - Wullowitz	2028	2031	325
S36 Judenburg - St. Georgen	2029	2034	608
S01 Raasdorf - Am Heidjöchl	2029	2031	267
S04 Sicherheitsausbau Kn. Mattersburg - Kn. Wr. Neustadt	2026	2029	189
A12 Sicherheitsausbau Landecker Tunnel	2025	2029	162
S10 Freistadt Nord - Rainbach Nord	2023	2027	362
Generalerneuerungen und Sanierungen			
A10 Tauerntunnel	2027	2033	429
A02 Tunnelkette Pack	2025	2029	245
A22 Knoten Nußdorf - Nordbrücke	2027	2031	213
S06 Semmering & Ganzstein Tunnel	2025	2029	244
A13 Luegbrücke	2025	2030	226
A10 Katschbergtunnel	2027	2033	271
A11 Karawanken, Sanierung 1. Röhre	2026	2029	135
A12 Landecker Tunnel	2025	2029	130
A13 Ersatzneubau Gschnitztalbrücke	2030	2033	242
A07 Franzosenhausweg - Tunnel Bindermichl	2029	2032	157
A09 Plabutsch	2031	2035	616
A08 Tunnel Steinhaus und Tunnel Noitzmühle	2026	2028	112

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

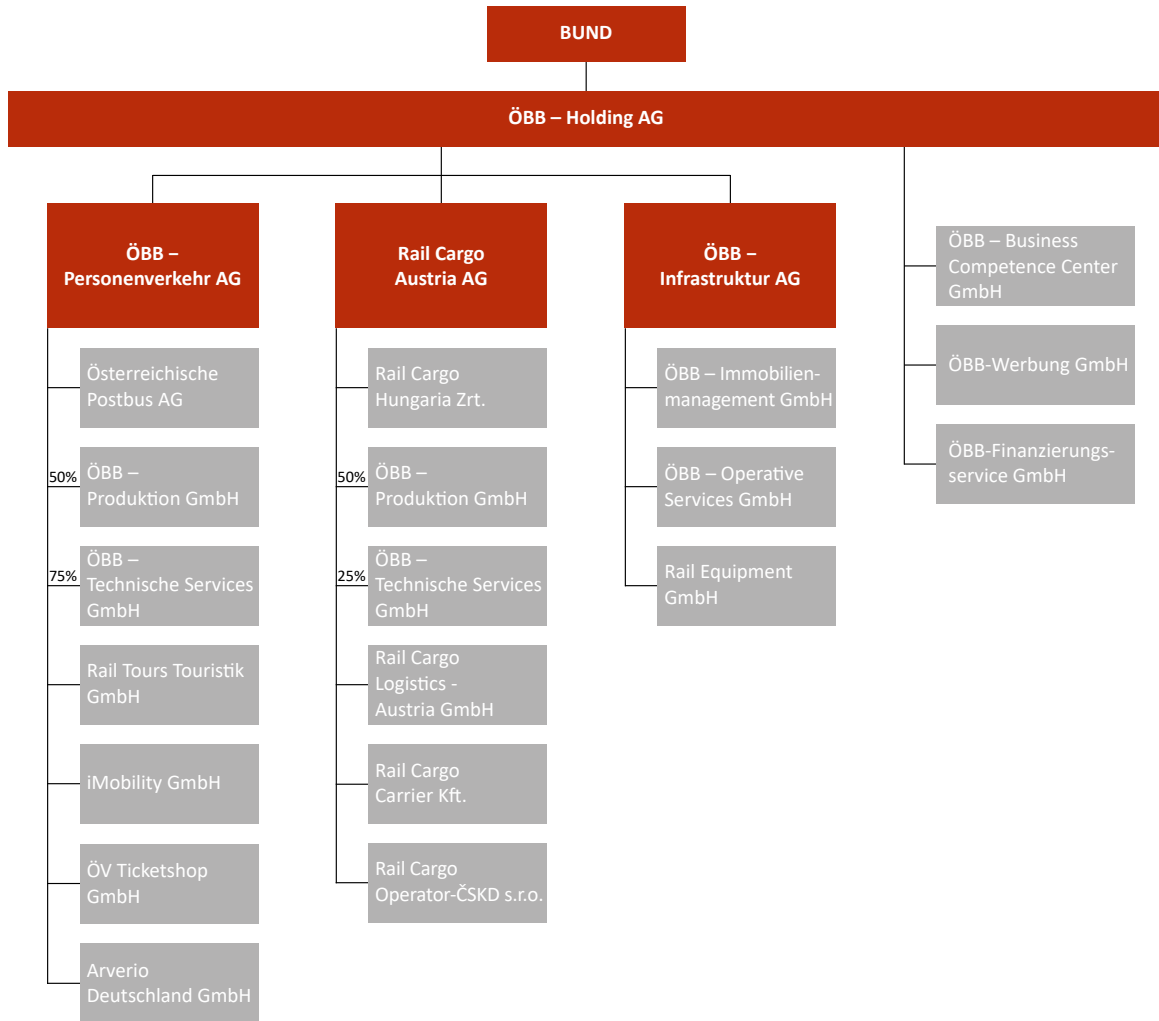
Die gemeinsamen Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

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

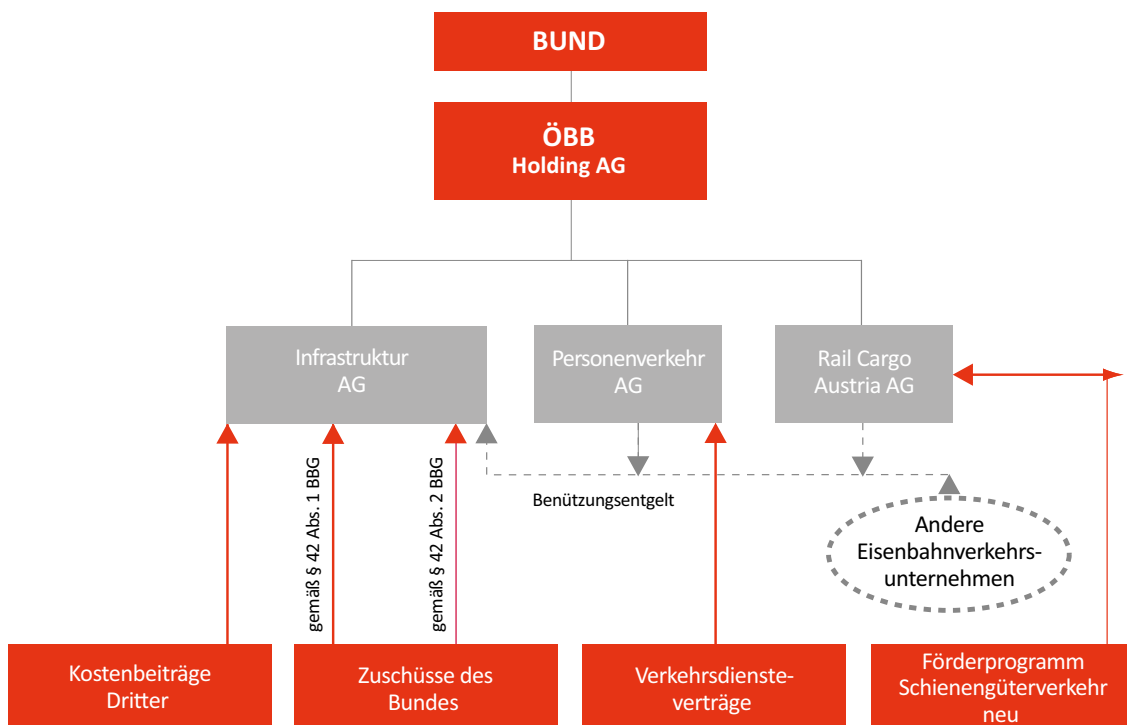
Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns wird durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen.

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 2025 noch ca. 5,3 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 (2025: ca. 439 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 (2025: ca. 510 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 2025: ca. 1.151 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 2025 Förderungen iHv. ca. 129 Mio. € aus diesem Förderprogramm. Ferner erfolgten im Jahr 2025 auch Förderungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von insgesamt ca. 74 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. €

	2024	2025	2026	2027	2028	Veränderung 2024-2028 in %
Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz ¹⁾	2.530	2.653	2.941	3.122	3.393	34,1
Verkehrsdiensteverträge mit ÖBB-Personenverkehr AG ²⁾	1.046	1.151	1.449	1.501	1.278	22,2
Anteil der Rail Cargo Austria AG am Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“ ³⁾	131	129	141	138	113	-14,0
Kostenbeiträge Dritter zum ÖBB-Rahmenplan ⁴⁾	212	510	251	338	223	5,1
Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG aus Infrastrukturbenützungsentgelt ⁵⁾	424	439	---	---	---	---

Quelle: BMF/BMIMI/ÖBB

¹⁾ 2024-2025: Erfolg (jeweils auf Basis Zuschussverträge für die Jahre 2022-2027 inkl. Aufrechnung aus Vorperioden); 2026: BVA; 2027 und 2028: BVA-E

²⁾ 2024-2025: Erfolg; 2026: BVA; 2027 und 2028: BVA-E (Summe von DB 41.02.02, Konto 7411.019 und DB 41.02.01, Konto 7411.072)

³⁾ 2024-2025: Istwerte gemäß Abrechnungsergebnis Abwicklungsstelle SCHIG mbH; 2026-2028: Abschätzung auf Basis der für 2026 geltenden Fördersätze und Verkehrsleistung aus Vorjahren

⁴⁾ 2024-2025: Istwerte; 2026-2028: Planwerte (Werte jeweils inkl. EU-Zuschüsse und Querfinanzierung für BBT)

⁵⁾ Für die Jahre 2026-2028 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 2025 wurde ein Zuschuss iHv. 725 Mio. €

geleistet, im Jahr 2026 sind 522 Mio. € geplant. Für die Jahre 2027 und 2028 ist ein Zuschuss iHv. 555 Mio. € bzw. 637 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 2025 wurde ein Zuschuss iHv. 1.344 Mio. € geleistet. Für die Jahre 2027 und 2028 ist ein Zuschuss iHv. 1.729 Mio. € bzw. 1.854 Mio. € vorgesehen.

Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung wurde im Jahr 2025 ein Zuschuss iHv. 464 Mio. € geleistet. In den Jahren 2027 und 2028 ist ein Zuschuss iHv. 541 Mio. € bzw. 556 Mio. € vorgesehen.

Für das Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung wurde im Jahr 2025 ein Zuschuss iHv. 121 Mio. € geleistet. In den Jahren 2027 und 2028 ist ein Zuschuss iHv. 298 Mio. € bzw. 347 Mio. € vorgesehen.

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

	2024	2025	2026	2027	2028	Veränderung 2024-2028 in %
Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur	658	725	522	555	637	-3,2
Zuschüsse zu Planung und Bau	1.264	1.344	1.597	1.729	1.854	46,6
Zuschüsse für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	464	464	531	541	556	19,7
Zuschüsse für Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung	144	121	291	298	347	140,3
Summe	2.531	2.653	2.941	3.122	3.393	34,1
In % des BIP	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	17,3

Quelle: BMF

¹⁾ Werte 2024-2026 laut den Zuschussverträgen für die Jahre 2022-2027 (inkl. Vertragsanpassung 2024); Werte 2027-2028 laut BVA-E 2027 und 2028; jeweils excl. Aufrechnung aus Vorperioden

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG erzielte im Geschäftsjahr 2025 Umsatzerlöse von 1.270 Mio. € (2024: 1.232 Mio. €). Dies entspricht einer Steigerung in Höhe von ca. 3,1% gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse der ÖBB-Infrastruktur AG gliedern sich wie folgt:

Umsatzerlöse in Mio. €

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
Infrastrukturbenutzungsentgelt	385	367	471	424	439	14,0
Energielieferung	199	212	414	402	390	95,9
Mieten und Pachten	135	157	176	186	199	47,2
Sonstige Umsatzerlöse	212	249	188	220	242	13,9
Summe¹⁾	932	984	1.250	1.232	1.270	36,3

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 Infrastrukturbenutzungsentgelt in den Vorjahren ist im Wesentlichen auf ein rückläufiges bzw. stagnierendes Transportaufkommen sowie Entgelt-senkungen im Verschub zurückzuführen. Die Entwicklung der Erlöse aus Energielieferun-gen folgt im Wesentlichen der Entwicklung der Energiepreise. Der stetige Anstieg der Erlö-se aus Mieten und Pachten in den Vorjahren ergibt sich hauptsächlich durch die vereinbar-te Wertsicherung.

Finanzkenndaten in Mio. €

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
EBT	11	-16	8	13	15	38,5
Finanzverbindlichkeiten	24.529	26.703	29.153	31.458	33.968	38,5
Kurz- u. langfr. Schulden	27.165	29.240	31.415	33.794	36.010	32,6
Eigenkapital	1.737	1.793	1.362	1.436	1.474	-15,2

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 2025 ca. 4,0%.

Investitionsvolumen

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte im Geschäftsjahr 2025 3.245 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 17.06.2026 von der Bundesregierung beschlossene Rahmenplan 2027-2032 sieht insbesondere folgende Investitionen vor:

Investitionen laut ÖBB-Rahmenplan in Mio. €

	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Semmering-Basistunnel	268	246	109	23	10	1
Brenner-Basistunnel	285	260	340	395	395	395
Tunnels - insgesamt	553	506	449	418	405	396
Sonstige Einzelprojekte	1.162	1.035	1.036	991	1.260	1.452
Wesentliche Investitionsprogramme						
ETCS und Zugbeeinflussung	50	77	86	94	51	40
Betriebsfernsteuerzentralen	50	47	37	47	83	133
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	332	291	331	307	283	346
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	21	33	32	46	18	29
Netzerfordernisse	67	185	233	318	250	473
Park & Ride, Lärmschutz	39	43	45	42	44	45
Reinvestitionen	768	796	828	920	918	935
Gesamtsumme	3.041	3.014	3.076	3.183	3.312	3.849

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2027-2032, BMF

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

Personalstand

Personalstand

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
Mitarbeiter (Anzahl in Köpfen)	18.435	18.374	18.541	18.987	19.175	4,0
davon mit Definitivstellung in %	46	42	37	32	28	-40,0

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Infrastruktur AG

Die zusätzlichen Personalaufnahmen erfolgten insbesondere in folgenden Bereichen:

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

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Mit ca. 22.000 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 3.595 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 AG (Teilkonzern) betragen zum 31.12.2025 ca. 34,0 Mrd. € (31.12.2024: 31,5 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: Bundesminister 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 2027 Investitionen in Höhe von 3.041 Mio. € und im Jahr 2028 Investitionen in Höhe von 3.014 Mio. € geplant. Im Geschäftsjahr 2025 wurden 3.245 Mio. € investiert. Der Rahmenplan 2027-2032 ist auf der Website des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) abrufbar.

Der Rahmenplan 2027-2032 enthält folgende wesentliche Investitionsprojekte:

Ausbauabschnitt / Projekt	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme	Investition 2027-2032 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2009	2032	2.070
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	2019	2034	811
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2029	657
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	2029	2037	642
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	2020	2037	633
Staatsgrenze n. Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	2030	2039	620
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2019	2031	609
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	2030	2037	536
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	2021	2029	506
Graz Köflacher Bahn	2019	2035	429
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2026	2036	306
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2026	2035	302
Ebenfurth; Errichtung Schleife	2023	2032	249
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2016	2039	232
Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau	2025	2035	212
Werndorf - Spielfeld-Straß; 2-gleisiger Ausbau	2029	2038	175
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	2028	2034	126
Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal	2023	2033	114
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	2022	2032	100
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	2018	2030	89
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	2015	2034	86
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2030	86
Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning; Modernisierung	2017	2033	75
Wr. Neustadt - Gloggnitz; Streckenattraktivierung	2018	2033	73
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	2018	2032	67
Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn (Innkreisbahn); Nahverkehrsgerechter Ausbau	2024	2029	57
Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	2021	2029	54
Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke	2034	2046	51

Ausbauabschnitt / Projekt	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme	Investition 2027-2032 in Mio. €
Villach Süd; CCT-Fürnitz; Umbau Güterumschlagzentrum	2027	2037	49
Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn	2025	2028	47
Loosdorf - Melk; Pielachtunnel (Ersatz Wachbergtunnel I)	2028	2029	45
St. Veit a.d. Glan - Villach Hbf; Attraktivierung Ossiacherseebahn	2026	2040	34
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	2024	2030	33
Villach Hbf; Bahnhofsumbau	2023	2026	30
Golling-Abtenau - Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	2018	2039	28
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Erneuerung Bestandsstrecke	2023	2028	25
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	2014	lfd.	1.890
Programm Streckenelektrifizierungen	2018	lfd.	542
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	2020	lfd.	466
Betriebsfernsteuerzentralen	2007	lfd.	398
ETCS und Zugbeeinflussung	2007	lfd.	397
Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise	2022	lfd.	216
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	2016	lfd.	179
FRMCS (Neuer europäischer Zugfunkstandard)	2025	lfd.	128
Reduktion Energiebedarf durch Umstellung auf LED	2024	lfd.	77
Programm Resilienzmaßnahmen	2025	lfd.	53
Netzeinbindung 16,7 Hz - Erneuerbare	2023	lfd.	49

Quelle: BMF/BMIMI

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

Infrastrukturnetzwerken 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 ca. 753 Mio. € an Fördergeldern für österreichische Projekte bzw. Projektteile von der Europäischen Kommission zugesagt. Mit Stand Juni 2026 betreffen die betragsmäßig höchsten Einzelförderungen aus dem CEF 2-Förderprogramm:

- 350 Mio. € für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT)
- ca. 94 Mio. € für den ETCS-Level 2-Ausbau auf den wichtigsten Schienenkorridoren
- ca. 71 Mio. € für die nördliche Zulaufstrecke zum BBT im Unterinntal
- ca. 29 Mio. € den Vollausbau der Schienenverbindung Stadlau – Marchegg.
- ca. 18 Mio. € ÖBB Taurus RailJet ETCS Upgrade 2025-2029

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 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 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 31.12.2025 wurden Nachbesserungen iHv. ca. 551 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 31.12.2025), was ca. 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 Bewirt-

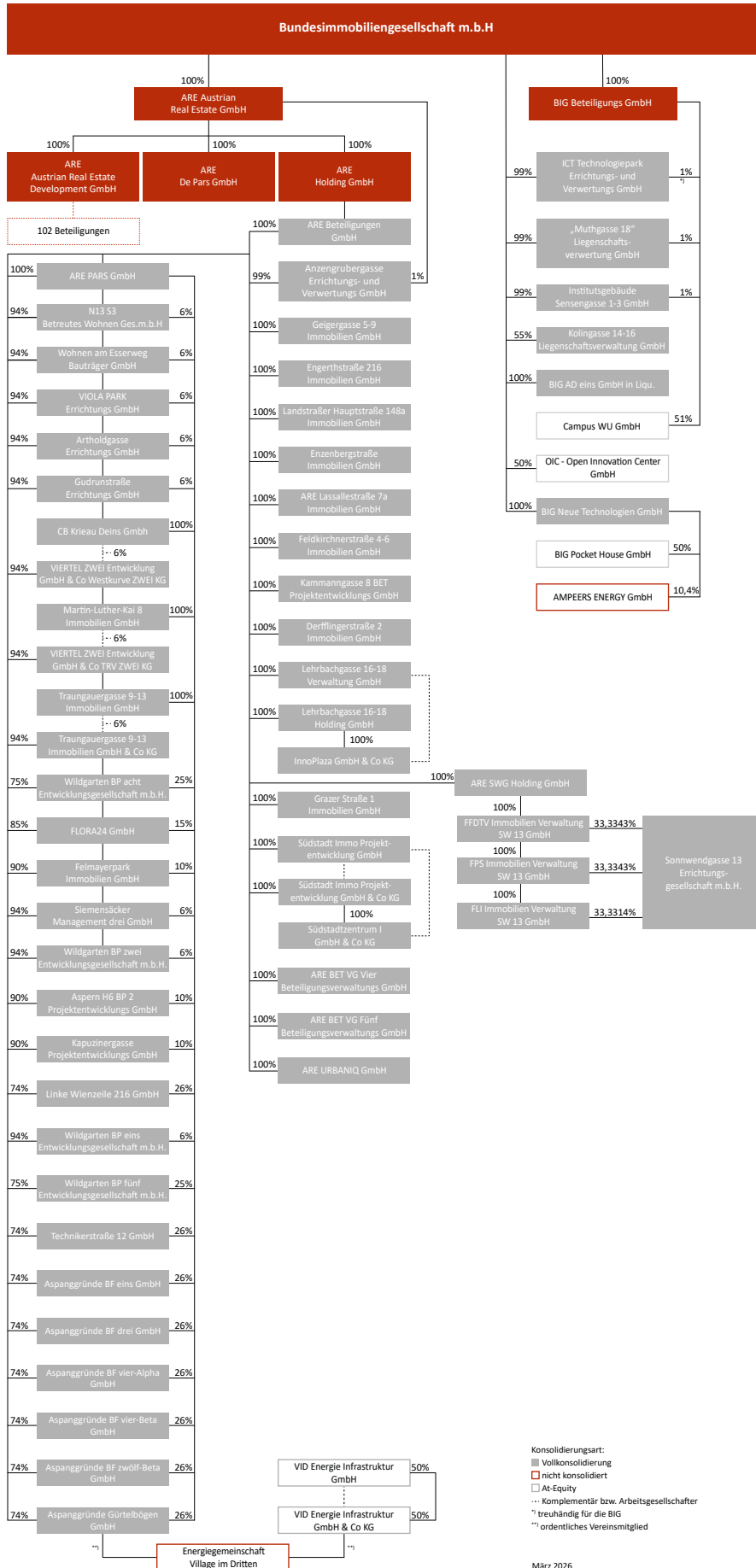
schaftungskriterien unterliegen als etwa Schulen, Universitäten und Sonder- sowie Spezialimmobilien.

Der BIG Konzern besteht aus 174 Gesellschaften (Stand 31.12.2025). 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 Nutzerresorts 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
 □ nicht konsolidiert
 □ At-Equity
 ... Komplementär bzw. Arbeitsgesellschafter
 *) treuhändig für die BIG
 **) ordentliches Vereinsmitglied

März 2026

Gemäß Bundesimmobiliengesetz hat die BIG zu marktkonformen Bedingungen, und wenn es für sie wirtschaftlich vertretbar ist, den 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 (im Jahr 2025 in etwa 73% der gesamten Umsatzerlöse) sowie der Erbringung von immobilienpezifischen Dienstleistungen.

Mit Jahresende 2025 betrug die vermietbare Fläche des BIG Konzerns ca. 7,8 Mio. m², davon waren 99,4% vermietet. Die Mieterlöse des BIG Konzerns beliefen sich 2025 auf ca. 1.186 Mio. €. Der Anteil der Bundesmieter an den Umsatzerlösen liegt derzeit bei ca. 90%.

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).

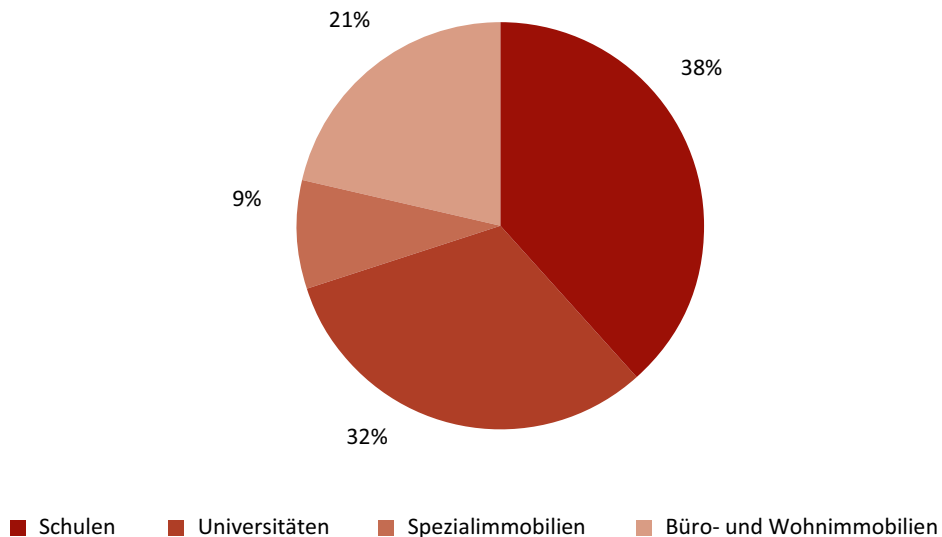
Mieterlöse des BIG-Konzerns nach Segmenten
in Mio. €

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
Schulen	352	361	393	429	435	23,5
Universitäten	291	312	356	389	395	35,8
Spezialimmobilien	80	83	90	100	99	23,2
Büro- und Wohnimmobilien	194	199	230	252	257	32,9
Summe	917	955	1.069	1.170	1.186	29,4

Quelle: BIG Geschäftsbericht 2025; Quelle: BIG

Das Mietaufkommen des BIG Konzerns im Jahr 2025 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 exkl. Projektentwicklungen werden im Jahr 2026 voraussichtlich ca. 1.088 Mio. € betragen (2025: ca. 882 Mio. €).

Investitionsvolumen des BIG Konzerns

in Mio. €

	2022	2023	2024	2025	2026	Veränderung 2022-2026 in %
Instandhaltung	159	194	249	262	293	84,3
Neubauten/Sanierungen ¹⁾	491	395	509	620	795	61,9
Summe	650	589	758	882	1.088	67,4

Quelle: Istzahlen gem. BIG Konzernabschlüsse, Planwerte 2026 lt. BIG Quartalsberichterstattung zum 31.12.2025

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 Rahmen des SCHEP 2020, einem zehnjährigen Schulentwicklungsprogramm des Bundesministeriums für Bildung (BMB), das ca. 250 Projekte für Bundesschulen umfasst, werden bis 2030 ca. 2,4 Mrd. € für Modernisierung, Erweiterung und Neubau aufgewendet. Nachhaltigkeitsaspekte sollen dabei bei allen Projekten umgesetzt werden. Ca. 140 der im SCHEP geplanten Projekte (~ 56%) mit einer geschätzten Investitionssumme von ca. 1,4 Mrd. € entfallen auf Liegenschaften der BIG.

Auch im Universitätsbereich wird der Ausbau weiter vorangetrieben: Der Unternehmensbereich Universitäten rechnet bis 2035 mit weiteren ca. 300.000 m² an neu zu errichtenden Flächen bei den österreichischen Universitäten. In den kommenden fünf Jahren wird die BIG insgesamt ca. 2,0 Mrd. € in Universitätsbauprojekte investieren. Zusätzlich zu der laufenden Dekarbonisierung des Bestandsportfolios werden weitere Photovoltaik-Anlagen mit insgesamt 12 MWp Leistung errichtet. Das größte Projekt in diesem Bereich ist die Entwicklung des Campus Althangrund am Standort der Alten WU (1090 Wien).

Im Bereich Spezialimmobilien werden mehrere Großbauprojekte umgesetzt, darunter die Justizanstalt Klagenfurt sowie die Sanierung des Justizzentrums Josefstadt (1080 Wien). Ergänzend dazu errichtet die Konzerntochter ARE ein neues Sicherheitszentrum in der Keplergasse (1100 Wien). Das aktuell größte Projekt der ARE, die Quartiersentwicklung VILLAGE IM DRITTEN (1030 Wien), schreitet zügig voran.

Für die jährlich ca. 5.000 Einzelstandhaltungsmaßnahmen werden 2026 voraussichtlich ca. 293 Mio. € investiert und an Finanzmitteln eingesetzt. Die BIG beschäftigte im Jahr 2025 durchschnittlich 1.172 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und weist mit Stand 31.12.2025 einen Immobilienmarktwert von ca. 18,1 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. €

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2021-2025 in %
EBT	1.211	1.450	1.399	1.163	834	-31,1
Finanzverbindlichkeiten	4.499	4.780	5.062	5.461	5.657	25,7
Kurz- u. langfr. Schulden	7.205	7.604	8.112	8.701	9.015	25,1
Eigenkapital	8.770	9.816	10.625	11.263	11.695	33,4

Quelle: BIG Geschäftsbericht / Jahresfinanzbericht 2025

3 Anhang

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	2024	2025	2026	2027	2028
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	1.330	1.519	1.561	2.028	2.101	2.132
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	3.245	3.261	3.041	3.014
BIG ⁴⁾	539	462	473	359	313	417	523	644	662	627	703	507	425	517	540	516	611	690	703	649	589	758	882	1.088	1.042	912
Summe	2.622	2.689	2.694	2.841	2.842	3.278	3.585	3.378	3.449	2.994	3.091	3.061	3.032	3.155	3.137	3.353	3.644	3.949	4.183	4.551	4.910	5.464	5.688	6.377	6.184	6.058

Quelle: BMF

¹⁾ bis 2025 Istwerte, ab 2026 Planwerte

²⁾ Quelle: ASFINAG; der Wert 2025 entspricht dem Jahresabschluss; ab 2026: Planwerte gemäß Mittelfristplanung 2026-2031

³⁾ Quelle: ÖBB; ab 2010 inkl. Brenner-Basistunnel; ab 2026: Planwerte gemäß ÖBB-Rahmenplan 2027-2032

⁴⁾ Quelle: BIG; Investitionen in Instandhaltung, Neubau & Sanierung ohne Projektentwicklungen, Planwerte ab 2026 lt. BIG