

Immer in Bewegung

Inhalt

KONZERNLAGEBERICHT	2	KONZERNABSCHLUSS	42
A. Struktur und Beteiligungen	2	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2016	42
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	3	Gesamtergebnisrechnung 2016	43
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	8	Konzern-Bilanz zum 31.12.2016	44
D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	22	Konzern-Geldflussrechnung 2016	45
E. Konzernbeziehungen	32	Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2016	46
F. Chancen-/Risikobericht	33		
G. Anmerkungen zum Lagebericht	39	ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS	
		ZUM 31.12.2016	47
Glossar	40	A. Grundlagen und Methoden	47
Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG	41	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	62
		C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	87
		BESTÄTIGUNGSVERMERK	116

Konzernlagebericht

A. Struktur und Beteiligungen

2

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat einerseits die Nutzung und die Bereitstellung der österreichischen Schieneninfrastruktur kostengünstig und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei sicherzustellen. Andererseits errichtet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die österreichische Schieneninfrastruktur im Auftrag und zum Nutzen des Eigentümers Republik Österreich. Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wird über den erwirtschafteten Cashflow, über Fremdkapital sowie Haftungen und Zuschüsse des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH wahrgenommen.

Die Muttergesellschaft Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Beteiligungen

In der Beteiligungsübersicht im Anhang des Konzernabschlusses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind seine Beteiligungen vollständig angeführt. Einen Überblick über die Anzahl der Beteiligungen im In- und Ausland sowie die ÖBB-Infrastruktur AG liefert folgende Übersicht:

	per 31.12.2016	per 31.12.2015
Beteiligungen >50%	24	23
Beteiligung 20-50%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Beteiligungen <20%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Summe	30	29
<i>davon im Ausland</i>	<i>2</i>	<i>2</i>

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt in Österreich 1.087 Verkehrsstationen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden. Der Fortsetzungsbedarf der bis 31.12.2016 begonnenen Rahmenplaninvestitionen – unter Berücksichtigung der Auswirkung der Fortschreibung des Rahmenplanes 2017 bis 2022 und vorausvalorisiert mit 2,5% – beträgt rd. 11.879,3 Mio. EUR.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat folgende wesentliche Tochtergesellschaften und Beteiligungen:

Die Reinigung der Bahnhöfe, die Sonderreinigung wie zum Beispiel Graffitientfernung sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen werden von der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wahrgenommen.

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobilien-Dienstleistungen an, konzernintern und auch extern. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management, Raummanagement sowie die Vertragsabwicklung für Filmproduktionen und Events auf Bahnhöfen.

Die Beschaffung und konzernübergreifende Vermietung und Verwertung von schienenengebundenen Spezialfahrzeugen und Geräten sowie Straßenfahrzeugen, deren Einkauf, Finanzierung sowie Instandhaltung und Wartung liegen im Aufgabenbereich der Rail Equipment GmbH & Co KG.

Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH wurde zur Realisierung des Güterterminals Werndorf im Zuge eines Privat-Partnership-Modells errichtet und vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Jahr 2012 erworben.

Die WS Service GmbH wurde Ende 2013 gegründet und erbringt Dienstleistungen für und im Zusammenhang mit Weichen, insbesondere deren Wartung, Inspektion und Instandsetzung. Die Weichenwerk Wörth GmbH ist Österreichs Marktführer bei der Produktion von Weichen, Isolierstößen sowie weichenbezogenen Logistikleistungen und konnte sich vor allem im Oberbauhandel sowie im Geschäftszweig Industrieweichen auch als Exporteur nach Südost- und Westeuropa positionieren. Im Geschäftsjahr 2015 wurden 49% der Anteile an der WS Service GmbH gegen 13,05% der Anteile an der Weichenwerk Wörth GmbH getauscht. Die Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG an der WS Service GmbH beträgt dadurch fortan 51%. Die Beteiligung an der Weichenwerk Wörth GmbH erhöhte sich hingegen von 30% auf 43,05%.

Um den Erwartungen und Steigerungen des Gütertransportes auf der Schiene auch zukünftig zu entsprechen und im Hinblick auf die Freimachung der innerstädtischen Flächen des Frachtenbahnhofs Wien Nordwest wurden die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. und ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG im Juni und Dezember 2016 als 100%ige Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG gegründet.

Die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG ist als Betreiberin des Intermodalterminals im Güterzentrum Wien Süd der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehen und soll als Anbieter von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Intermodalterminals am Markt auftreten. Die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. fungiert als Komplementärin der ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist seit 2011 zu 50% an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE und damit am Großprojekt „Errichtung des Brenner Basistunnels“ beteiligt. Die nötigen Finanzmittel werden der ÖBB-Infrastruktur AG im jeweils geltenden Rahmenplan von der Republik Österreich zur Verfügung gestellt. Für den Erwerb der Anteile hat die Republik Österreich der ÖBB-Infrastruktur AG über die ÖBB-Holding AG einen Gesellschafterzuschuss in Höhe der Anschaffungskosten der Beteiligung geleistet.

Unternehmensgegenstand der Breitspur Planungsgesellschaft mbH ist die Planung der Weiterführung der 1520-Millimeter-Breitspur-Schieneinfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Die Anteile in Höhe von 25% wurden im Jahr 2013 von der ÖBB-Holding AG erworben. Durch eine Kapitalerhöhung wurden im Geschäftsjahr 2015 die Anteile der Beteiligung auf 28,54% erhöht. Im Geschäftsjahr 2016 reduzierte sich der Anteilsbesitz durch eine Erhöhung der Beteiligung der PJSC „Ukrainian Railways“ an der Gesellschaft wieder auf 25%.

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & CO KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauermanngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG sowie die Rail Equipment GmbH.

B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Globale Wirtschaftsentwicklung

Weltweit wird 2017 wieder ein leichter Anstieg des Wirtschaftswachstums erwartet, während sich in der EU das sukzessive niedrigere Wachstum der letzten beiden Jahre fortsetzen dürfte.

Nach einem Einbruch im Jahr 2015 sind die chinesischen Exporte 2016 wertmäßig neuerlich zurückgegangen. Der Welthandel ist mit 2,3% auch 2016 unter der langjährigen Wachstumsrate von 3,0% geblieben. Für 2017 wird ein Wachstum des Welthandels um 3,8% vorhergesagt. Der Container-Umschlag der weltgrößten Containerhäfen ist 2016 mit 1,3% geringfügig gestiegen. Innerhalb Europas wirkten sich weiterhin die EU-Sanktionen gegen Russland nachteilig auf den Handel aus.

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

Bruttoinlandsprodukt	2015	2016	2017
Eurozone	2,0	1,7	1,5
EU	2,2	1,8	1,6
USA	2,6	1,6	2,3
China	6,9	6,7	6,5
Welt	3,2	3,1	3,4

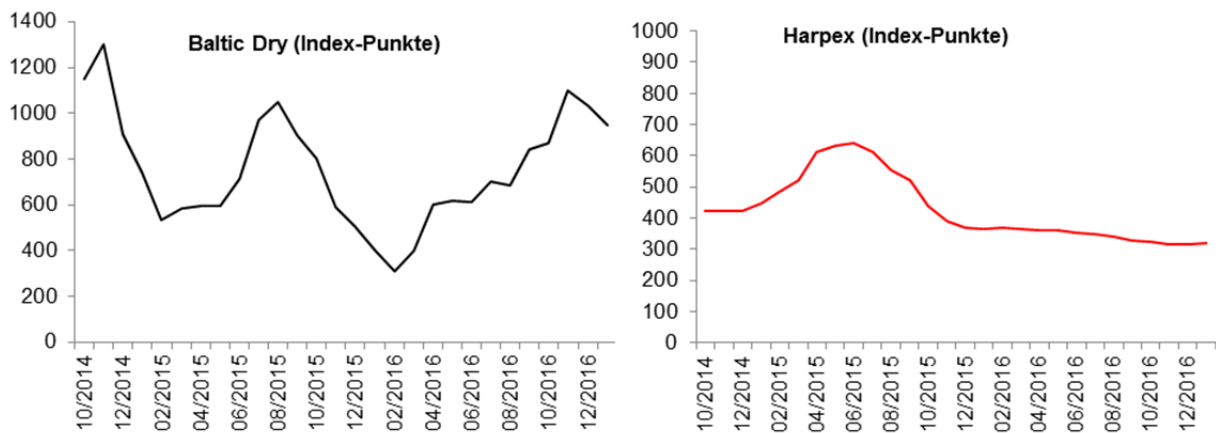
Eurostat, EU-Kommission, Herbstprognose 2016 // IWF, World Economic Outlook – Update 1/2017

Bis Mitte 2015 war das Vertrauen der Finanzmärkte in den Euro vor allem durch die Banken- und Schuldenkrise belastet. Dazu kam in weiterer Folge noch eine generelle Verunsicherung bezüglich der europäischen Institutionen. Diese hatten große Schwierigkeiten, im Zusammenhang mit Flucht und Migration nach Europa sowie beim Abschluss internationaler Handelsabkommen einen Konsens zu erreichen. Einen vorläufigen Höhepunkt erlangte die Verunsicherung durch die Volksabstimmung zugunsten eines britischen EU-Austritts. Der Kurs des Euro war schon 2015 um etwa 15,0% auf ca. 1,10 US-Dollar gefallen. Er rutschte im Dezember 2016 kurzfristig unter 1,05 US-Dollar. Günstig wirkt sich der niedrige Eurokurs auf die Exporte der europäischen Industrie aus.

Die Prognosen für Europa und China ließen für 2017 zuletzt einen leichten Rückgang des Wachstums gegenüber 2016 erwarten. Für die USA wird hingegen eine günstigere Wirtschaftsentwicklung vorausgesagt. In Erwartung steigender Inflation dürfte daher der Leitzins in den USA allmählich weiter angehoben werden. Hingegen werden die Zentralbanken im Euroraum und in Japan ihren expansiven geldpolitischen Kurs vermutlich bis auf Weiteres fortsetzen. Allerdings sind auch in Europa bis Anfang Jänner 2017 die Zinsen langfristiger Staatsanleihen gestiegen. In Deutschland betrug der Anstieg 35 und in Italien 70 Basispunkte.

Ende 2016 haben die Preise für einige Rohstoffe – namentlich Kupfer und Eisenerz – die Talsohle verlassen. Gleichzeitig hat die Organisation erdölexportierender Länder beschlossen, die Erdölförderung um 1,8 Millionen Fass pro Tag zu kürzen. Der für 2017 bereits erwartete Anstieg der Treibstoffpreise um etwa 10,0% gegenüber 2016 könnte daher noch übertroffen werden.

Entwicklung der weltweiten Schifffahrtsindizes (Index-Punkte)

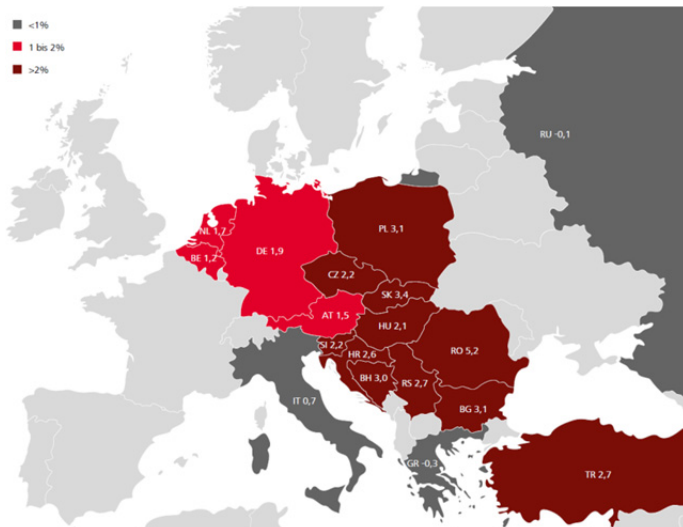


Quelle: Baltic Exchange, 20.01.2017

Harper-Pedersen, 20.01.2017

Aus den Schifffahrtsindikatoren 2016 ist ein leichter Optimismus bezüglich der Entwicklung des Welthandels im Jahr 2017 abzuleiten. Der Index Baltic Dry, der die Preisentwicklung bei Rohstofftransporten anzeigt, gilt als Frühindikator. Er ist nach einem Rekordtief im Februar 2016 relativ stetig angestiegen. Der Index HARPEX, der über die Preisentwicklung im Containerschiffsverkehr auf die Marktsituation bei Fertigprodukten schließen lässt, verharrt Anfang 2017 noch in der Nähe seines Rekordtiefs. Gegen Ende des Jahres 2017 könnte jedoch die Transportnachfrage bei Fertigprodukten und damit auch der HARPEX anziehen. Einschränkend ist anzumerken, dass der Schifffahrtsmarkt durch ein zyklisches Überangebot an Ladekapazität geprägt ist, das im August 2016 zur Pleite der siebtgrößten Reederei der Welt – Hanjin – geführt hat. Diese Umstände mindern derzeit die Qualität des HARPEX als Prognoseinstrument.

Wirtschaftsentwicklung 2016 für die ÖBB-Märkte (BIP-Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)



Quelle: EU-Kommission, Herbstprognose November 2016

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

In Österreich wird für 2017 ein BIP-Wachstum von 1,5% (WIFO) beziehungsweise 1,6% (EU-Kommission) gegenüber dem Vorjahr erwartet. Für den Schienengüterverkehr ist vor allem wichtig, wie sich die Produktion von Waren sowie deren Export und Import entwickeln. Der Anstieg der Warenimporte und -exporte entsprach 2016 etwa den Erwartungen, wobei die Importe (ursprünglich 3,5%) höher und die Exporte (ursprünglich 4,0%) geringer als erwartet ausfielen. Für 2017 sollte laut Prognose der Anstieg des Außenhandels mit 3,0% etwas geringer als 2016 ausfallen. Die Herstellung von Waren lag 2016 mit 2,0 % etwas unter den Erwartungen. Für das Jahr 2017 werden für die Herstellung von Waren 2,3% prognostiziert. Das einigermaßen stabile Wachstum der österreichischen Industrieproduktion und ein kräftiger Anstieg des Einkaufsmanagerindizes der Sachgüterproduktion zu Ende des Jahres 2016 lassen hoffen, dass dieses Ziel erreicht wird.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

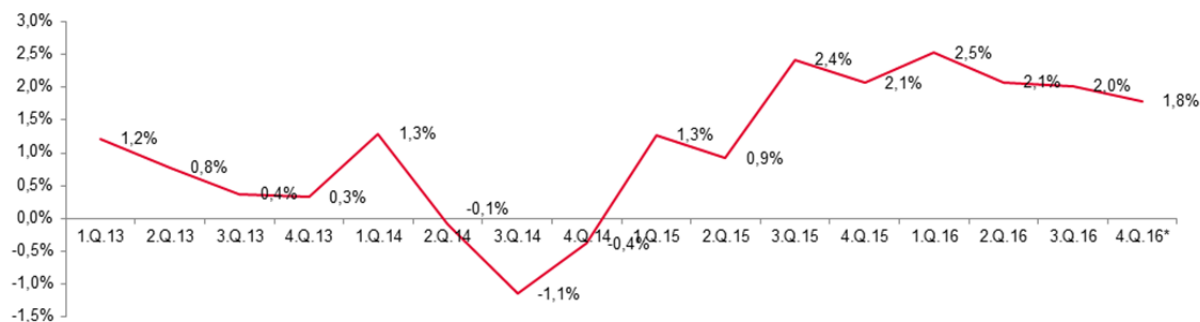
Größe	Einheit	2015	2016	2017
Bruttoinlandsprodukt		1,0	1,5	1,6
Marktwachstum Österreichs*		3,0	2,7	3,0
Warenexporte	Änderung gegenüber dem Vorjahr in % (real)	3,5	2,8	3,0
Warenimporte		4,2	4,5	3,0
Herstellung von Waren		1,8	2,0	2,3
Bruttoanlageinvestitionen		0,7	3,7	2,6
	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %			
Rohölpreis (Brent/Fateh/WTI in USD)		-47,0	-15,4	17,9
Maastricht-Defizit	% des BIP	-1,0	-1,6	-1,5
Inflationsrate (Verbraucherpreise)	%	0,9	0,9	1,7
Arbeitslosenquote	% der Erwerbspersonen	5,7	6,1	6,2

Quelle: WIFO, Prognose 2016 und 2017, 27.09.2016 und Prognose 2017 und 2018, 16.12.2016 / Ölpreis laut World Economic Outlook, IWF 2016

* BIP-Prognosen 2016 und 2017 entsprechend der Herbstprognose 2016 der EU-Kommission.

** reale Änderungsrate der Warenimporte der Partnerländer (laut Oxford Economics), gewichtet mit österr. Exportanteilen.

Entwicklung der Industrieproduktion (ohne Bauindustrie, Änderung gegenüber dem Vorjahresquartal):



Quelle: Statistik Austria, Produktionsindex ÖNACE 2008 (Ø 2010=100), EU-harmonisiert, arbeitstätig bereinigt

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Das Zinsniveau von Bundesanleihen ist entscheidend für die Konditionen der Aufnahme von Fremdkapital der ÖBB-Infrastruktur AG. Das Unternehmen wird Finanzierungen zukünftig vor allem in Form von Darlehen der Republik Österreich aufnehmen. Der Zinssatz dieser Darlehen hängt unmittelbar von den Anleiheemissionen der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur ab. Die Renditen der Bundesanleihen fielen im Laufe des Jahres 2016 bis etwa 0,0% und stiegen gegen Jahresende wieder auf etwa 0,5% an. Ob diese günstigen Langfristzinsen im Jahr 2017 zu halten sind, hängt von der Konjunkturentwicklung in Europa und der Aufrechterhaltung des Anleihekaufprogramms der Europäischen Zentralbank ab.

Seit Juni 2016 hat Österreich bei jeder der drei großen Ratingagenturen die jeweils zweitbeste Note. Als letzte hat Moody's der Republik die Bestnote Aaa für langfristige Verbindlichkeiten entzogen und auf Aa1 herabgesetzt. Im Jänner 2012 hatte Standard&Poors (S&P) Österreich von AAA auf AA+ gesenkt, im Februar 2015 folgte Fitch mit der Reduktion von AAA auf AA+. Der Ausblick bei Fitch und S&P ist stabil, jener von Moody's ist negativ.

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene

Viertes Eisenbahnpaket – Marktsäule

Um den europäischen Eisenbahnverkehrsmarkt weiter zu liberalisieren und zu vereinheitlichen, legte die Europäische Kommission im Jänner 2013 einen aus sechs Richtlinien und Verordnungen bestehenden Entwurf zum vierten Eisenbahnpaket vor. Nach beinahe vier Jahre andauernden Verhandlungen zwischen den europäischen Institutionen einigten sich die Mitgliedstaaten im April 2016 auf eine gemeinsame Position, die vom Europäischen Parlament im Dezember 2016 bestätigt wurde. Inhaltlich ist nun Folgendes geregelt:

- **Änderung der Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (1370/2007) (Public Service Obligation „PSO“):** Der Kompromiss lässt Direktvergaben im Eisenbahnverkehr nach der derzeitigen Praxis bis Ende des Jahres 2023 mit einer Vertragslaufzeit von bis zu zehn Jahren weiterhin zu. Neben der wettbewerblichen Vergabe steht die Möglichkeit der Direktvergabe – bei Erfüllung bestimmter Kriterien – auch nach Ende dieser Übergangsfrist offen. Sofern etwa eine Direktvergabe aufgrund der jeweiligen strukturellen und geografischen Merkmale des Marktes und des betreffenden Netzes gerechtfertigt ist und gewisse Leistungskennzahlen (wie beispielsweise Steigerung der Qualität, Kosteneffizienz...) erfüllt werden, können Aufgabenträger auf die Direktvergabe weiterhin zurückgreifen. Darüber hinaus bleiben Direktvergaben zudem insbesondere zulässig, (i) sofern außergewöhnliche Umstände eine Direktvergabe rechtfertigen, (ii) bei der Unterschreitung bestimmter auftragsbezogener Schwellenwerte, und (iii) als Notmaßnahme aufgrund einer drohenden oder eingetretenen Unterbrechung des Verkehrsdienstes.
- **Richtlinie 2012/34/EU Unbundling von Bahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen („Governance“) und Öffnung nationaler Märkte für Schienenpersonenverkehrsdienste:** Der ursprüngliche Kommissionsentwurf ging von einer umfassenden institutionellen Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Die vorliegende Einigung lässt nunmehr sowohl getrennte Modelle als auch integrierte Unternehmen zu. Somit ist eine Beibehaltung der Struktur von integrierten Unternehmen weiterhin möglich (Holdingstruktur). Als Kompromiss für die Aufrechterhaltung dieser Wahlmöglichkeit werden den Regulierungsbehörden mehr Kontrollrechte eingeräumt. Die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers wird u. a. auch über das Verbot von Mandatshäufungen in Vorstand und Aufsichtsrat eines Infrastrukturbetreibers einerseits und eines Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie eines kontrollierenden Unternehmens andererseits sichergestellt. Flankierende Regeln betreffen die finanzielle Transparenz und die Auslagerung von Funktionen des Infrastrukturbetreibers auf andere Unternehmen. Die Richtlinie öffnet weiters ab Dezember 2020 den Zugang von Eisenbahnunternehmen zu den nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkten. Die Richtlinie trat Ende des Jahres 2016 in Kraft und muss von den Mitgliedstaaten innerhalb von 24 Monaten umgesetzt werden.

Viertes Eisenbahnpaket – technische Säule

Weiterentwicklung der Rolle der Europäischen Eisenbahngentur (ERA neuerdings EUAR) hinsichtlich Vereinheitlichung der Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbestimmungen sowie Änderungen der Sicherheits- und Interoperabilitäts-Richtlinien:

- Ab 2019 wird die Europäische Eisenbahngentur alle Genehmigungen für Fahrzeuge ausstellen, die für den grenzüberschreitenden Betrieb bestimmt sind sowie sämtliche Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Dienste anbieten. Beim Inverkehrbringen von Fahrzeugen oder Anbieten von Dienstleistungen innerhalb eines Mitgliedstaats haben Betreiber und Hersteller jedoch die Wahl, ob sie sich an die ERA oder an die nationalen Behörden wenden. Darüber hinaus bekommt die ERA ein Mandat zur Beurteilung der Konformität von geplanten ERTMS-Ausrüstungen (European Railway Traffic Management System) in der EU. Des Weiteren wurde die ERA beauftragt, bestehende nationale Vorschriften und Regelwerke zu evaluieren.
- Für die Bahnen gilt es, während der Phase der Implementierung des vierten Eisenbahnpakets mittels Durchführungsrechtsakts und der nationalen Umsetzung weiterhin darauf zu achten, die gesetzten Ziele wie Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, Vereinfachung der Zulassungsprozesse sowie Verbesserung der Qualität, Effizienz und Leistungsfähigkeit zu erreichen.

European Accessibility Act – Barrierefreiheits-Richtlinie

Diese neue EU-weite Richtlinie soll mittels verbesserter Barrierefreiheit die Autonomie und Mobilität von Menschen erleichtern, die aufgrund einer Behinderung, gesundheitlichen Beeinträchtigung oder aufgrund ihres Alters auf einen Zugang ohne Hindernisse angewiesen sind. Im Bahnbereich dient bereits seit 2008 die TSI-PRM als harmonisiertes Regelwerk für den barrierefreien Zugang. Um eine Stabilität der Planungsvorgaben für Eisenbahninfrastruktur und Fahrzeuge zu gewährleisten, ist eine Kompatibilität zwischen den Vorgaben aus der TSI-PRM und jenen aus dem neuen European Accessibility Act unbedingt anzustreben. Die politische Willensbildung, einschließlich etwaiger Ausnahmen für den Verkehrsbereich, ist noch im Entstehen. Mit einer Einigung wird mit Ende 2017 gerechnet, da es noch unterschiedliche Standpunkte zwischen den Mitgliedstaaten und Unklarheiten hinsichtlich des Geltungsbereichs und zahlreicher Definitionen gibt.

Bahnlärm

Die Europäische Kommission hat bereits 1996 mit dem Grünbuch Lärmschutzpolitik die Belastung durch Lärm als eines der größten Umweltprobleme in Europa bezeichnet. EU-weite einheitliche Regelungen zu Schallemissionen sind 2002 mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) festgelegt worden. Für den Bahnsektor strebt die EU-Kommission verbindliche Grenzwerte für Güterwaggons im grenzüberschreitenden Verkehr ab 2022 an. Durch die avisierten Fahrverbote lauter Güterwaggons in Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz ab 2020 befinden sich diese Länder mit der Kommission auf Kollisionskurs. Nationale Maßnahmen zur Bekämpfung der Lärmemissionen von Güterzügen können einen Verstoß gegen den Grundsatz des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs darstellen. Derzeit werden unter ÖBB-Beteiligung von der EUAR verbindliche europäische Ansätze ausgearbeitet, die 2017 präsentiert werden sollen. Die ÖBB plädieren jedenfalls für eine europäische Lösung. Ebenso darf es keine weitere wettbewerbsverzerrende regulatorische und finanzielle Belastung des Sektors geben. Daher setzen sich die europäischen Bahnen in Brüssel vehement für eine Kofinanzierung durch den CEF Fund (Connecting Europe Facility) für Umrüstungsmaßnahmen ein.

Die aktuelle und zukünftige Verkehrspolitik wird von den Programmschwerpunkten der EU-Kommissarin für Verkehr Violeta Bulc geprägt. Als einen der wichtigsten Eckpfeiler des Programms wird die europäische Dekarbonisierungsstrategie (-60% Treibhausgasemissionen bis 2050) genannt. Dies ist eine Chance der europäischen Bahnen, die Wichtigkeit des Verkehrsmodus politisch zu thematisieren und für eine Verbesserung der Wettbewerbsvoraussetzungen mit anderen Transportmodi zu werben. Auch hohe Betriebsicherheit ist ein allgegenwärtiges und bestimmendes Thema in der europäischen Verkehrspolitik. Hier erhofft sich die Europäische Kommission durch gemeinsame Projekte der Verkehrsmodi Straße und Bahn positive Ergebnisse. Der Bahnsektor kann hier mit seinen hochentwickelten Sicherheitsstandards Vorbildfunktion einnehmen. Weiteres Augenmerk wird auf Konnektivität und Digitalisierung gelegt, zwei Themenbereiche, mit denen sich die ÖBB durch eine Vielzahl an Initiativen auseinandersetzt.

B.3. Marktumfeld

Im Oktober 2016 wurde vom Ministerrat der ÖBB-Rahmenplan für die Jahre 2017 bis 2022 verabschiedet. Die Schwerpunkte des 15,2 Mrd. EUR umfassenden Paktes (Gesamtinvestitionsvolumen im Zeitraum 2017 bis 2022) liegen im Ausbau der Südstrecke und dem Bau des Brenner Basistunnels sowie im Ausbau des Bestandsnetzes.

Nach der gesetzlich verankerten Leitstrategie hat der weitere Ausbau der Eisenbahninfrastruktur einen integralen Taktfahrplan für den Bahn-Personenverkehr zu ermöglichen. Dieser Taktfahrplan wird seit dem Fahrplanwechsel 2015/16 schrittweise umgesetzt. Zentraler Taktknoten der Ostregion ist der neue Wiener Hauptbahnhof. Er war 2016 das erste Jahr im Vollbetrieb und fungiert als nationale und internationale Verkehrsdrehscheibe. Alle österreichischen Landeshauptstädte und der Flughafen Wien sind direkt an den Wiener Hauptbahnhof angebunden.

Ein wesentliches Ziel des ÖBB-Rahmenplans ist auch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf ein attraktives und leistungsstarkes Schienennetz. Unter anderem sollen das Güterterminal in Wolfurt und das Güterzentrum Wien-Süd zu wichtigen Drehscheiben für den Gütertransport per Bahn ausgebaut werden.

In einer 2016 abgeschlossenen ÖBB-Studie wurde die Position des Österreichischen Bahnnetzes im geografischen Umfeld untersucht. Im internationalen Bahn-Güterverkehr punktet das ÖBB-Netz derzeit durch hohe Qualität, die dank Ausbauten im laufenden und kommenden Jahrzehnt noch entscheidend verbessert wird. Umfahungskorridore sind im Entstehen. Im März 2016 unterzeichneten die Verkehrsminister Polens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens eine Erklärung, wonach ein Bahn-Güterkorridor Nr. 11 vom Adriahafen Koper bis Polen eingerichtet werden soll. Diese so genannte „Bernsteinstraße“ soll parallel zur baltisch-adriatischen Achse durch Westungarn und die Slowakei verlaufen. Ein wichtiger Baustein dieser Verbindung – die Elektrifizierung zwischen Ungarn und Slowenien – wurde im Juni 2016 abgeschlossen. Ebenfalls im Juni 2016 ging der Gotthard-Basistunnel in Betrieb.

Im Bereich Energie liegt der Fokus aufgrund der niedrigen Strompreise und der mit 01.01.2016 wirksamen Marktöffnung für Bahnstrom in Österreich vor allem auf der Optimierung der altersbedingt erforderlichen Reinvestitionen in bestehende Wasserkraftwerke unter Berücksichtigung der Life-Cycle-Kosten. Langfristig wird ein Ausbau beziehungsweise eine Optimierung der Eigenproduktion (bisher rund ein Drittel des Jahresbedarfs) angestrebt, um damit die Abhängigkeit von Fremdstrombezügen zu reduzieren, wobei in den nächsten Jahren auch vermehrt die Bahnstromerzeugung aus Wind- und Sonnenenergie forciert werden soll.

Die Kosten- und Preisniveaus in der Bauwirtschaft sind wesentlich von den maßgeblichen Rohstoffen (Ausgangs- und Grundstoffe im Fertigungsprozess) und den Fertigungsprodukten wie Beton, Schotter, Stahl, Kupfer, Diesel oder Benzin beeinflusst. Der Baupreisindex zeigte 2016 für den Tiefbau und den Hochbau geringfügig steigende Tendenz. Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) geht in seiner Bauprognose mittelfristig (2017 bis 2019) von leichten realen Zuwächsen für den Tiefbau aus.¹

2017 wird bei den wesentlichen Produktionsmengen Zugkilometer und Gesamtbruttotonnenkilometer mit leichten Steigerungen unter 1,0% gegenüber 2016 und in diesem Zusammenhang auch mit einem Anstieg beim Bahnstromverbrauch gerechnet.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

C.1. Umsatzentwicklung

Überblick	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	146,1	145,4	0,7	0%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	75.586,1	75.101,8	484,3	1%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken in GWh	664	801	-137	-17%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.792	1.767	25	1%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.698	2.705	-7	0%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.107,8	2.078,7	29,1	1% *)
Gesamterträge in Mio. EUR	3.154,8	3.051,4	103,4	3%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	176	172	4	2%

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4 zum Konzernabschluss

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um 0,7 Mio. Zkm auf insgesamt rd. 146,1 Mio. Zkm (Vj: rd. 145,4 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	98,3	97,5	0,8	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>93,3</i>	<i>92,7</i>	<i>0,6</i>	<i>1%</i>
Güterverkehr	40,5	40,7	-0,2	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>31,7</i>	<i>32,7</i>	<i>-1,0</i>	<i>-3%</i>
Dienst- und Lokzüge	7,3	7,2	0,1	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>6,1</i>	<i>6,0</i>	<i>0,1</i>	<i>2%</i>
Gesamt	146,1	145,4	0,7	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>131,1</i>	<i>131,4</i>	<i>-0,3</i>	<i>0%</i>

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm). Während im Geschäftsjahr 2015 rd. 12,0 Mrd. GBTkm oder 16% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2016 auf rd. 12,9 Mrd. GBTkm, was 17% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	29.524,4	29.129,5	394,9	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>27.964,8</i>	<i>27.606,6</i>	<i>358,2</i>	<i>1%</i>
Güterverkehr	44.934,0	44.849,2	84,8	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>33.768,2</i>	<i>34.538,9</i>	<i>-770,7</i>	<i>-2%</i>
Dienst- und Lokzüge	1.127,7	1.123,1	4,6	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>963,7</i>	<i>963,0</i>	<i>0,7</i>	<i>0%</i>
Gesamt	75.586,1	75.101,8	484,3	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>62.696,7</i>	<i>63.108,5</i>	<i>-411,8</i>	<i>-1%</i>

¹ http://www.viboe.at/uploads/tx_viboeinkct/161212-Bauprognoze-WIFO.pdf

Weitere wesentliche Leistungsindikatoren für die erzielten Umsätze sind die Eigenerzeugung von Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken sowie die vermietbaren Flächen der Immobilien.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken	664	801	-137	-17%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.792	1.767	25	1%

Im Jahr 2015 wurde aufgrund einer Seentleerung des Tauernmoos Sees (muss in gewissen Abständen gemacht werden, um Überprüfungen oder Instandsetzungsarbeiten am Grund des Speichersees durchführen zu können) deutlich mehr Strom erzeugt als in einem Regeljahr.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	681	701	-20	-3%
Konzerninterne Nutzung	324	332	-8	-2%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	565	562	3	1%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.109	1.092	17	2%
Gebäudeflächen	2.679	2.687	-8	0%
Vermietete Außenflächen	19	18	1	6%
Gesamter Bestand	2.698	2.705	-7	0%

Die Grundfläche von Gebäuden inkl. der vermietbaren Außenflächen betrug wie im Vorjahr rd. 2,7 Mio. m², davon ist etwa ein Viertel extern vermietet. Der Rest wird konzernintern vermietet, vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern selbst genutzt oder betrifft Allgemeinflächen und Leerstand.

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	2.357,3	2.301,6	55,7	2% *)
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-249,5	-222,9	-26,6	12% *)
Umsatzerlöse	2.107,8	2.078,7	29,1	1% *)
Sonstige Erträge (konsolidiert)	1.047,0	972,7	74,3	8% *)
Gesamterträge	3.154,8	3.051,4	103,4	3%
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>719,8</i>	<i>720,8</i>	<i>-1,0</i>	<i>0%</i>

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4 zum Konzernabschluss

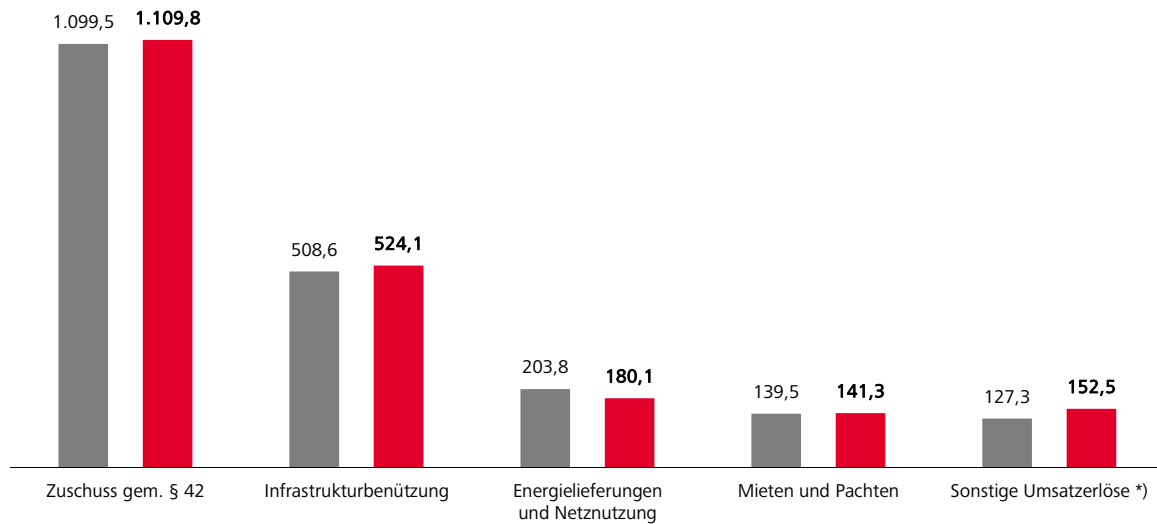
Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 2.107,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.078,7 Mio. EUR), wovon rd. 719,7 Mio. EUR (Vj: rd. 720,8 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 17.963 MitarbeiterInnen (Vj: 17.730 MitarbeiterInnen) wie im Vorjahr rd. 117 TEUR.

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 53,7 Mio. EUR (Vj: rd. 61,2 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR

■ 2015: 2.078,7 ■ 2016: 2.107,8



*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4 zum Konzernabschluss

C.2. Ertragslage

Überblick	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ² in Mio. EUR	626,6	614,4	12,2	2%
EBIT-Marge ³ in %	19,9%	20,1%	-0,2%	-1%
EBITDA ⁴ in Mio. EUR	1.352,4	1.304,8	47,6	4%
EBT in Mio. EUR	49,6	12,8	36,8	>100%
Eigenkapitalrentabilität ⁵ in %	3,9%	1,1%	2,8%	>100%
Gesamtkapitalrentabilität ⁶ in %	2,8%	2,8%	0,0%	0%

² Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

³ EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge

⁴ EBITDA: EBIT + Abschreibungen

⁵ Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital

⁶ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Die Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stellt sich folgendermaßen dar:

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2016	in % der Gesamterträge	2015	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.107,8	67%	2.078,7	68%	29,1	1% *)
Andere aktivierte Eigenleistungen	300,3	10%	292,3	10%	8,0	3%
sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	746,7	24%	680,4	22%	66,3	10% *)
Gesamterträge	3.154,8	100%	3.051,4	100%	103,4	3%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>719,8</i>	<i>23%</i>	<i>720,8</i>	<i>24%</i>	<i>-1,0</i>	<i>0%</i>
Materialaufwand	80,2	3%	89,9	3%	-9,7	-11%
Aufwendungen bezogene Leistungen	298,5	9%	300,7	10%	-2,2	-1%
Personalaufwand	1.110,9	35%	1.036,5	34%	74,4	7%
Abschreibungen	725,7	23%	690,4	23%	35,3	5%
So. betr. Aufwand	312,9	10%	319,5	10%	-6,6	-2%
Gesamtaufwand	2.528,2	80%	2.437,0	80%	91,2	4%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>198,1</i>	<i>6%</i>	<i>203,6</i>	<i>7%</i>	<i>-5,5</i>	<i>-3%</i>
EBIT	626,6	20%	614,4	20%	12,2	2%
Finanzergebnis	-577,0	-18%	-601,6	-20%	24,6	4%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>7,5</i>	<i>0%</i>	<i>-1,0</i>	<i>0%</i>	<i>8,5</i>	<i>0%</i>
EBT	49,6	2%	12,8	0%	36,8	>100%

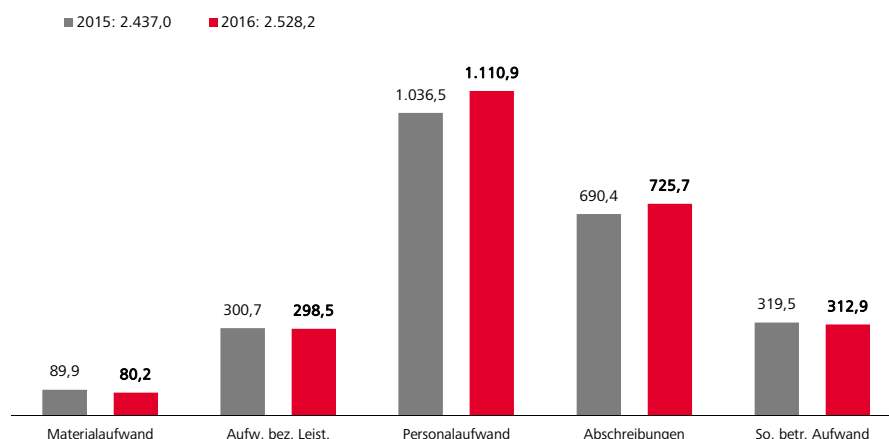
*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4 zum Konzernabschluss

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.154,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3.051,4 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 17.963 MitarbeiterInnen (Vj: 17.730 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 176 TEUR (Vj: rd. 172 TEUR).

Die Veränderung bei den Gesamterträgen ist im Wesentlichen auf einen Anstieg des Nutzungsentgelts für die Infrastrukturbenützung durch einerseits höhere Preise und andererseits durch ein höheres Transportaufkommen im Geschäftsjahr zurückzuführen.

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.528,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.437,0 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Veränderung der Gesamtaufwendungen ist vorwiegend einem gestiegenen Personalaufwand sowie gestiegenen Abschreibungen geschuldet. Der Anstieg der Abschreibungen ist im Wesentlichen auf die Investitionstätigkeit in die Infrastruktur und die damit einhergehenden Inbetriebnahmen zurückzuführen.

Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 62 TEUR [Vj: rd. 58 TEUR (Der relativ niedrige Wert des Vorjahres kam durch den einmaligen Effekt aus der Auflösung der Rückstellung für Vorrückungsstichtage, die aufwandswirksam erfasst wurde und damit den Personalaufwand verringerte, zustande.)]. Dies entspricht einer Personalintensität⁷ von 44% (Vj: 43%).

Die Materialintensität⁸ belief sich auf 3% (Vj: 4%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug rd. 21 TEUR (Vj: 22 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 577,0 Mio. EUR (Vj: rd. 601,5 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 49,6 Mio. EUR (Vj: rd. 12,8 Mio. EUR) angestiegen. Dies ist einerseits auf ein höheres EBIT sowie andererseits auf die Verbesserung des Finanzergebnisses zurückzuführen.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2016	31.12.2015	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	22.654,3	22.100,2	554,1	3%
Sachanlagenintensität in %	92%	91%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	94%	96%	-2%	-2%
Eigenkapitalquote in %	6%	5%	1%	20%

Bilanzstruktur

Die Entwicklung der Bilanzstruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zeigt folgendes Bild:

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2015	Struktur 2015	31.12.2016	Struktur 2016	Veränderung von 2015 auf 2016
Langfristige Vermögenswerte	20.547,0	21.376,0	97%	21.850,2	96%	474,2
Kurzfristige Vermögenswerte	794,0	724,2	3%	804,1	4%	79,9
Bilanzsumme	21.341,0	22.100,2	100%	22.654,3	100%	554,1
Eigenkapital	1.198,5	1.206,2	5%	1.268,6	6%	62,4
Langfristiges Fremdkapital	18.681,5	18.137,3	82%	18.226,6	80%	89,3
Kurzfristiges Fremdkapital	1.461,0	2.756,7	12%	3.159,1	14%	402,4

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg im Berichtsjahr auf rd. 22.654,3 Mio. EUR (Vj: rd. 22.100,2 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Die Veränderung beim langfristigen Fremdkapital ist im Wesentlichen auf eine Rückführung von Anleihen und eine gleichzeitige Erhöhung durch neue Kreditaufnahmen zurückzuführen. Der Anstieg des kurzfristigen Fremdkapitals ist vor allem einer Aufnahme von Darlehen bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) in Höhe von rd. 1,0 Mrd. EUR geschuldet.

Die Sachanlagenintensität⁹ stieg auf 92% (Vj: 91%). Der Sachanlagendeckungsgrad¹⁰ betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II¹¹ von 94% (Vj: 96%). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.268,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.206,2 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote¹² von 6% (Vj: 5%).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von rd. 128,3 Mio. EUR auf rd. 152,1 Mio. EUR. Das Working Capital¹³ lag bei rd. -429,9 Mio. EUR (Vj: rd. -430,0 Mio. EUR).

⁷ Personalintensität: Personalaufwand/Gesamtaufwendungen

⁸ Materialintensität: Materialaufwand/Gesamtaufwendungen

⁹ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen

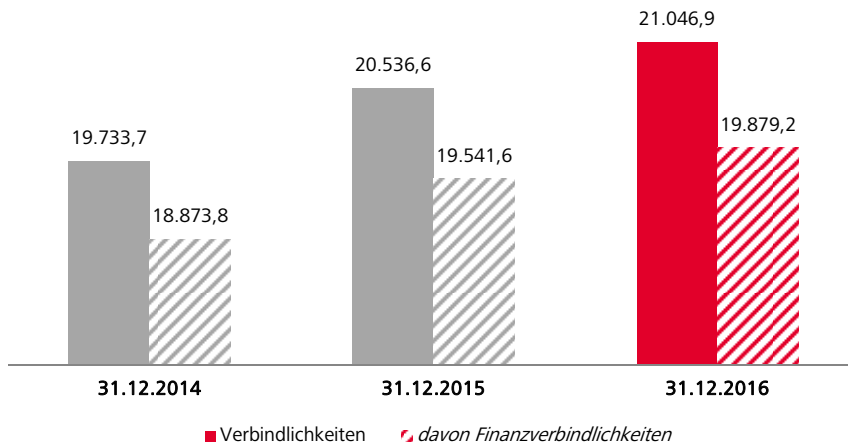
¹⁰ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen

¹¹ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen

¹² Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital

¹³ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte

Verbindlichkeiten in Mio. EUR



Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 2% auf rd. 21.046,9 Mio. EUR (Vj: rd. 20.536,6 Mio. EUR).

Angaben zu wesentlichen Rückstellungen werden in Erläuterung 26.2 zum Konzernabschluss gemacht.

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow¹⁴ verbesserte sich im Geschäftsjahr auf rd. -640,0 Mio. EUR (Vj: rd. -684,5 Mio. EUR). Die Verbesserung im Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der höheren Innenfinanzierungskraft, welche insbesondere auf den Anstieg der Verbindlichkeiten zurückzuführen ist. Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. -1,9 Mio. EUR im Vorjahr zu rd. -106,5 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2015	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	847,6	824,2	23,4
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.487,6	-1.508,7	21,1
Free Cashflow	-640,0	-684,5	44,5
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	533,5	682,6	-149,1
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-106,5	-1,9	-104,6

Die ausführliche Darstellung der Konzern-Geldflussrechnung befindet sich in der Erläuterung 34 zum Konzernabschluss.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	1.859,8	1.814,3	45,5	3%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in%	52%	55%	-3%	-5%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in%	8%	9%	-1%	-8%

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 1.859,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.814,3 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 52% (Vj: 55%) der Gesamterträge¹⁵ und 8% (Vj: 9%) der Buchwerte¹⁶ zum 01.01. errechnet. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

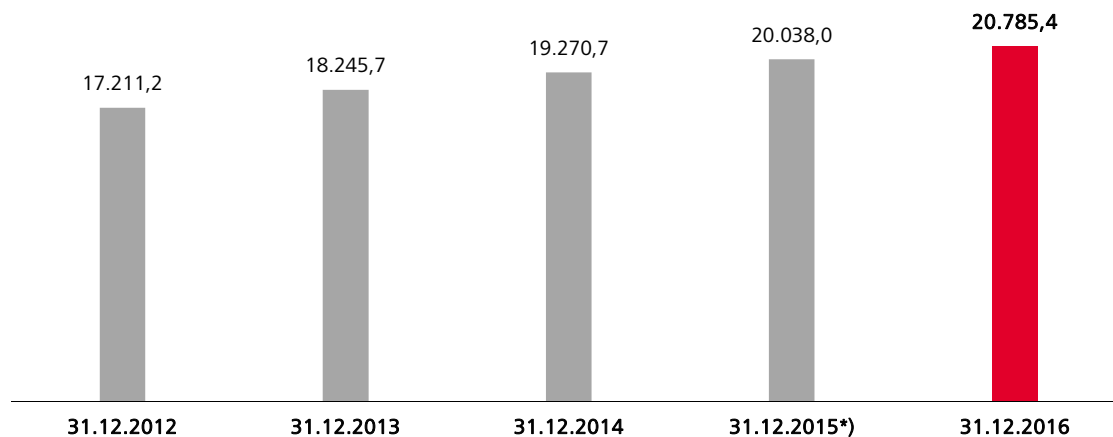
¹⁴ Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit

¹⁵ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge

¹⁶ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich bis 2015 über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt finanziert. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Vor dem Hintergrund der günstigeren Zinskonditionen der Republik Österreich am Kapitalmarkt wird in Abstimmung mit dem BMVIT die Entscheidung einer langfristigen Finanzierung über Darlehen der Republik Österreich getroffen.

Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR



*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 14 zum Konzernabschluss

Investitionsschwerpunkte 2016

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzte im Jahr 2016 folgende Investitionsschwerpunkte:

- Viergleisiger Ausbau der Weststrecke (Abschnitt Wien–Wels)
- Ausbau der Südstrecke (baltisch-adriatischer-Korridor)
- Streckenausbau Wels – Passau
- Errichtung Brenner Basistunnel
- Errichtung von Güterterminals
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen
- Bahnhöfe
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken
- Lärmschutzmaßnahmen
- Eisenbahnkreuzungen; technische Sicherung, Auflassungen, Ersatzmaßnahmen wie z. B. Unter- oder Überführung
- Errichtung von Park-and-ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen wie z.B. Gleis- und Weichenneulagen

Es wurde im Berichtszeitraum u. a. an folgenden Projekten gearbeitet: dem Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (Güterzugumfahrung – GZU) (NÖ), dem Lückenschluss Ybbs – Amstetten (NÖ), der Osteinfahrt Linz Hauptbahnhof (OÖ), am selektiv zweigleisigen Ausbau zwischen Linz – Selzthal (OÖ), am Streckenausbau St. Margrethen – Lauterach (Vbg.), am Güterzentrum Wolfurt (Vbg.), an der Errichtung des neuen Güterzentrums Wien-Süd (W/NÖ), am selektiv zweigleisigen Ausbau Wien – Bratislava, am Ausbau der Pottendorfer Linie, am Semmering-Basistunnel (NÖ/Stmk), an den Koralmbahn-Abschnitten Wettmannstätten – St. Andrä mit Koralmtunnel (Stmk./Ktn.), St. Andrä – Aich (Ktn.), Aich/Mittlern – Althofen/Drau (Ktn.) und Althofen/Drau – Klagenfurt (Ktn.) sowie am Brenner Basistunnel (T/Italien). Ebenso wurde die Bahnhofsoffensive weiter forciert – u. a. wurden die Bahnhöfe und Haltestellen Mattersburg (Bgld), Wien Gersthof (W), Wien Penzing (W), Wien Brünner Straße (W) Hohenems (Vbg.), Hollabrunn (NÖ), Haag (NÖ), Eichbgraben-Altengbach (NÖ), Oberland (OÖ), Gunskirchen (OÖ) und Schalchen-Mattighofen (OÖ) fertiggestellt. Des Weiteren wurden die Planungsprojekte zum viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Linz – Wels und Salzburg – Köstendorf, zum Ausbau der Nordbahn, zur Verknüpfung Schafotenau – Knoten Radfeld (Brenner-Nordzulauf) sowie zur Modernisierung der Verbindungsbahn zwischen Wien-Hütteldorf und Wien-Meidling vorangetrieben.

Meilensteine Großprojekte

Bei der 130 km langen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt sind bereits rund 120 km in Bau oder fertiggestellt, das entspricht etwa 90% des Gesamtprojekts. Herzstück dabei ist der rund 33 km lange, zweiröhrige Koralmtunnel, bei dem die Tunnelbohrmaschinen bereits seit 2013 von steirischer Seite aus im Einsatz sind. Auf Kärntner Seite startete im Oktober 2015 die letzte Tunnelbohrmaschine in den Berg. Der erste Tunneldurchschlag für den Koralmtunnel ist für 2017 geplant. Im Koralmbahnabschnitt Mittlern – Althofen starteten im Februar 2016 die Arbeiten am Baulos Stein und im März 2016 am Baulos Mittlern. Im August 2016 erfolgte beim zweitlängsten Tunnelsystem der Koralmbahn, der Tunnelkette Granitztal, der erste Tunneldurchschlag. Mit dem Tunnelanschlag für die beiden Tunnel Stein und Lind sind seit September 2016 die beiden letzten Tunnelabschnitte entlang der Koralmbahn in Bau. Weiters wurde mit Fahrplanwechsel 2016/17 das neue zweite Streckengleis zwischen Klagenfurt und Grafenstein in Betrieb genommen. Nach Fertigstellung der Koralmbahn können Fahrgäste in nur 45 Minuten von Graz nach Klagenfurt reisen. Darüber hinaus bedeutet die Koralmbahn eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich und seiner Regionen in Form einer direkten Anbindung an große Ballungszentren sowie an die Häfen der Adria und des Baltikums.

Der Bau des Semmering-Basistunnels schreitet erfolgreich voran: Seit dem Start der Arbeiten am dritten und letzten Baulos (Grautschenhof) im Mai 2016 sind alle drei Tunnelabschnitte des rund 27 km langen Bahntunnels in Bau. Im mittleren Tunnelabschnitt Fröschnitzgraben wurden von Frühjahr 2015 bis Mitte 2016 die beiden rund 400 m tiefen Schächte gegraben. Aktuell entsteht dort eine große Kaverne – die spätere Nothaltestelle. Ab Anfang 2018 nehmen im Fröschnitzgraben die beiden Tunnelvortriebsmaschinen ihre Arbeit in Richtung Gloggnitz auf; in Richtung Mürzzuschlag wird klassisch im Bagger-Spreng-Vortrieb gearbeitet. Seit Herbst 2015 arbeiten sich die Mineure auch von niederösterreichischer Seite aus im Tunnelabschnitt Gloggnitz in den Berg. Dort sind sie bereits mehr als einen Kilometer vorgedrungen. Teil dieses Abschnitts ist auch der 1000 m lange Zugangstunnel in Göstritz, von dem 2016 bereits mehr als die Hälfte waagrecht vorgetrieben wurde. Beim dritten Tunnelabschnitt Grautschenhof in der Steiermark werden die 100 m tiefen Zugangsschächte voraussichtlich im Mai 2017 fertiggestellt sein. Dann geht es dort mit dem Bau der eigentlichen Tunnelröhren los. Der Semmering-Basistunnel ermöglicht nach Fertigstellung den Reisenden eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten zwischen Wien und Graz und erleichtert den Güterverkehr auf der Strecke enorm.

Beim Brenner Basistunnel wurden im Jahr 2016 die Vortriebsarbeiten zum Baulos Wolf 2 bei Steinach am Brenner abgeschlossen, sie begannen im November 2013. Seit September 2014 laufen mehrere Vortriebsarbeiten im Großraum Innsbruck. Das Baulos Tulfes-Pfons umfasst die Errichtung von ca. 38 Tunnelkilometern. Bis Ende 2016 sind über 20 Tunnelkilometer ausgebrochen. Im Zuge dieses Bauloses werden seit März 2015 auch die ersten Kilometer der Haupttunnelröhren ausgebrochen. Im Dezember 2016 ist für das Baulos Pfons-Brenner die bisher größte Ausschreibung im Projekt publiziert worden. In Italien wurden die ersten beiden Phasen des Bauloses Eisackunterquerung (seit Oktober 2014) abgeschlossen. Seit Mitte 2016 werden hier die ersten Hauptbaumaßnahmen in Angriff genommen. Im September 2016 wurde der Vertrag für das größte Baulos auf italienischer Projektseite unterzeichnet. Es handelt sich dabei um die Errichtung sämtlicher Tunnelanlagen von Mauls bis zur Staatsgrenze am Brenner und südlich bis zum angrenzenden Baulos des Eisacks.

Für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie erfolgte im Juni 2016 der symbolische Spatenstich für das Gesamtprojekt, einem Schlüsselprojekt an der Südstrecke. Bis 2023 entsteht eine durchgehend zweigleisige Verbindung zwischen Wien-Meidling und Wiener Neustadt. Die Maßnahmen teilen sich in zwei Etappen. Seit 2016 laufen die Hauptarbeiten der ersten Bauetappe (Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf) im Bereich Bahnhof Hennersdorf sowie die Vorarbeiten für die Modernisierung des Bahnhofs in Münchendorf. Hier wurde das elektronische Stellwerk in Betrieb genommen. Die ersten Eisenbahnkreuzungen wurden bereits aufgelassen und durch Überführungen ersetzt. Bis 2019 erhalten die Bahnhöfe Hennersdorf, Achau und Münchendorf ein attraktives, einladendes Erscheinungsbild und rundum barrierefreie Zugänge. Auf der Strecke zwischen der Wiener Stadtgrenze und Münchendorf wird zum bestehenden Gleis ein zweites hinzugelegt. In der zweiten Phase erfolgt der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf. Für die zweite Bauetappe, den Abschnitt Münchendorf – Wampersdorf wurde im März 2016 der UVP-Bescheid durch das BMVIT erlassen.

Im September 2016 erfolgte der Spatenstich für den Streckenausbau Wien – Bratislava, der ab 2023 eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 25 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten möglich machen soll. Das Projekt umfasst den abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der bestehenden ÖBB-Strecke vom Bahnhof Stadlau bis zur Staatsgrenze nahe Marchegg. Um die Kapazitäten zu erhöhen und den Fahrgästen bessere Verbindungen bieten zu können, wird die Strecke unter Aufrechterhaltung des regulären Zugbetriebs seit Oktober 2016 im Wiener Abschnitt (ca. 7,5 km) ausgebaut. Ab 2018 wird der niederösterreichische Abschnitt (ca. 30 km) teilweise zweigleisig und elektrifiziert ausgebaut. Sofern es die Kapazität erfordert, ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau bis 2030 möglich. Auch auf slowakischer Seite soll der Ausbau folgen.

Absolutes Highlight stellte im Dezember 2016 die Eröffnung des neuen multifunktionalen Güterzentrums Wien-Süd – sozusagen des neuen Hauptbahnhofes der Güter – dar. Auf einem Gelände von 55 ha, das entspricht der Größe von rund 77 Fußballfeldern, entstand innerhalb von drei Jahren eine moderne Güterumschlagsanlage. Aufgrund der zentralen Lage an drei europäischen Kernnetzkorridoren ist das neue multifunktionale Güterzentrum eine bedeutende internationale Drehscheibe für den Import und Export.

Gebündelte Umsetzung von Reinvestitionsvorhaben im Rahmen von Streckensperren

Um die Beeinträchtigungen für die Abwicklung des Zugverkehrs so gering wie möglich zu halten, setzte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2016 zahlreiche Reinvestitionsvorhaben gebündelt im Rahmen von Streckensperren um.

Unter anderem wurden im Rahmen der vorerst eingleisigen und dann zweigleisigen Sperre der „alten“ Weststrecke zwischen Rekawinkel und Neulengbach im Zeitraum von Februar bis Herbst 2016 zahlreiche Erneuerungsarbeiten umgesetzt. Die Maßnahmen reichten dabei von der Sanierung von zwei Eisenbahntunneln (Rekawinkler- und Dürrebergtunnel) über die komplette Erneuerung der Oberleitung auf einer Länge von ca. 18 km bis zur Modernisierung des Bahnhofs Eichgraben-Altengbach. Ebenso erfolgte in der Zeit 30. März bis 21. April im Rahmen einer Streckensperre zwischen Wiener Neustadt und Mürzzuschlag sowie Bruck/Mur ein umfassendes „Service“ für die Semmering-Bestandsstrecke. Die Arbeiten umfassten u. a. Gleisneulagen, Arbeiten zur Errichtung von vier elektronischen Stellwerken, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten am Ober- und Unterbau, an Viadukten, Brücken und Tunneln sowie Holzschlägerungs- und Mäharbeiten. Zeitgleich zu den Maßnahmen auf der Semmering-Bestandsstrecke wurde auch der Tausch aller Weichen am Südkopf des Wiener Neustädter Hauptbahnhofes durchgeführt. Die bewusste zeitgleiche Umsetzung beider Projekte hatte das Ziel, alle Arbeiten auf der Südstrecke im Abschnitt Wr. Neustadt Hbf. – Mürzzuschlag zu bündeln und innerhalb einer Sperre so kompakt wie möglich abzuwickeln. Die Servicearbeiten an der Semmering-Bergstrecke werden auch 2017 fortgeführt.

Umfangreiche Erneuerungs- und Instandhaltungsarbeiten haben auch auf der 104 km langen Pyhrnstrecke zwischen Linz und Selzthal stattgefunden. Neben der Erneuerung von Brücken, Gleisanlagen und Bahnsteigen auf mehreren Streckenabschnitten sowie in einzelnen Bahnhöfen wurde der Bosrucktunnel erneuert. Im 4,8 km langen Tunnel wurden die Tunnelsohle und die Gleise erneuert, die aus dem Jahr 1965 stammten. Künftig können die Züge wieder mit bis zu 100 km/h statt wie bisher mit 70 km/h durch den Tunnel fahren. Die Hauptarbeiten erfolgten in einer Streckensperre zwischen 20.06. und 11.12.2016.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2016 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen wieder deutlich erweitert. So wurde der Knoten Attnang-Puchheim, der die Bahnhöfe Attnang-Puchheim und Vöcklabruck umfasst, in die BFZ-Salzburg, die Bahnhöfe St. Peter-Seitenstetten, Haag, Selzthal, Liezen, Schärding und Oberland in die BFZ-Linz, die Bahnhöfe Gloggnitz, Payerbach-Reichenau, Münchendorf und Obereggendorf in die BFZ-Wien und die Bahnhöfe Leoben Hbf., St. Michael und Wald am Schoberpaß in die BFZ-Villach eingebunden. Damit werden bereits ca. 42% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

Projekt	Investitionen 2016	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten		
Haltestelle Aisthofen	0,6	2016
Haltestelle Bad Vigaun	3,9	2017
Haltestelle Eichgraben-Alt lengbach	4,1	2016
Bahnhof Gmunden	2,0	2015/17
Haltestelle Stadt Haag	2,7	2016
Bahnhof Hollabrunn	2,2	2016
Bahnhof Ledenitzen	1,0	2017
Bahnhof Liezen	5,3	2017
Bahnhof Mattersburg	0,5	2016
Haltestelle Musau	0,3	2016
Haltestelle Oberhofen-Zell am Moos	1,0	2016
Bahnhof Oberland	6,9	2016
Bahnhof Penzing	2,6	2016
Haltestelle Schalchen-Mattighofen	1,2	2016
Bahnhof Seefeld	0,9	2018
Bahnhof Spillern	2,7	2017
Bahnhof Tulln	6,4	2019
Bahnhof Velden am Wörthersee	0,3	2017
Haltestelle Vils-Stadt	0,5	2016
Haltestelle Wien Brünner Straße	9,4	2016
Bahnhof Wien Gersthof	0,5	2016
Parkdecks		
Parkdeck Baden	7,7	2016
Großraum Wien		
Güterzentrum Wien Süd	34,7	2016/17
Pottendorfer Linie (Meidling–Blumental)	0,3	2023
Ausbau Wien – Bratislava	8,4	2023
Aktivierung der Verbindungsbahn Hütteldorf-Meidling	0,4	2025
Weststrecke		
St. Pölten – Loosdorf (Güterzugumfahrung)	37,9	2017
Lückenschluss Ybbs – Amstetten ¹⁾	16,7	2015/17
Osteinfahrt Linz Hbf.	15,9	2018
Linz – Wels	11,4	2025/26
Nahverkehr Salzburg–Streckenausbau Freilassing ²⁾	0,8	2013/17
Südstrecke		
Pottendorfer Linie (Blumental – Münchendorf)	37,7	2023
Semmering-Basistunnel	142,5	2026
Bruck/Mur – Graz	9,8	2023
Koralmbahn Graz–Klagenfurt	326,7	2023
Pyhrn-Schober-Achse		
Wels – Passau ³⁾	12,0	2020/22
Linz – Selzthal	21,0	2023
Brennerachse		
Viergleisiger Ausbau Unterinntal (Kundl/Radfeld – Baumkirchen) ⁴⁾	3,6	2012/18
Brenner Basistunnel	209,4	2026
Arlbergachse		
Rheintalkonzept	9,5	2020
St. Margrethen – Lauterach	12,1	2020
Terminalausbau Wolfurt	12,5	2018
Programme		
Lärmschutz	13,1	
Park and ride	9,2	
Sicherheit und Betriebsführungssysteme	72,2	
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit	16,8	
Reinvestitionen in das Schienennetz	579,8	
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)	182,7	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte	1.859,8	

¹⁾ Bf. Amstetten Fertigstellung 2017

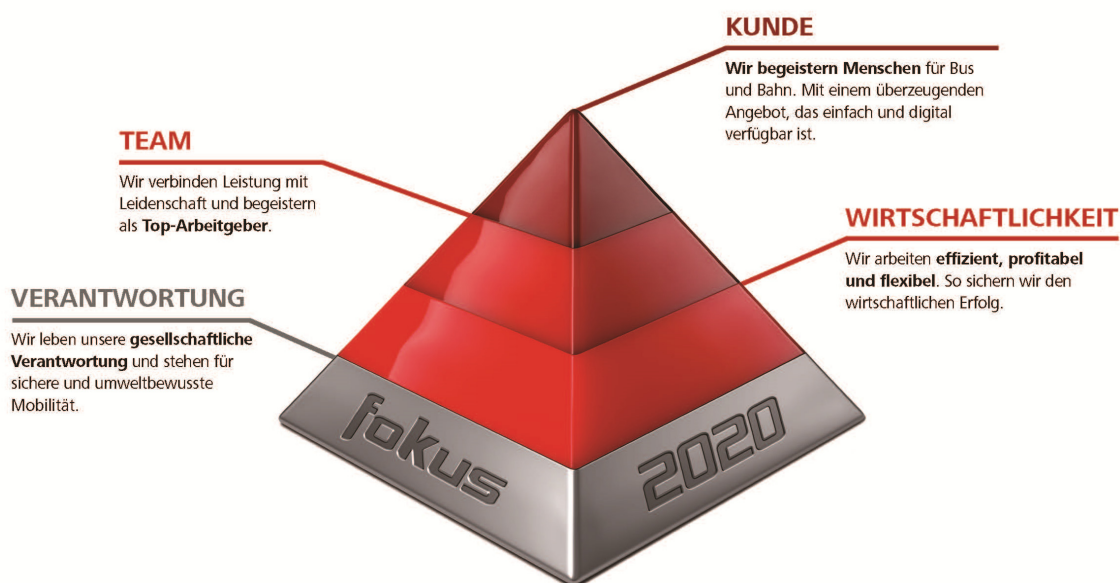
²⁾ Salzburg Freilassing: Gesamtinbetriebnahme österreichischer Abschnitt bis Staatsgrenze: 2013, Gesamtinbetriebnahme inkl. deutscher Abschnitt (DB-Maßnahmen): bis voraussichtlich Ende 2017

³⁾ Bf. Scharding Fertigstellung 2017

⁴⁾ Inbetriebnahme Unterinntal im Jahr 2012 erfolgt, Restarbeiten bis 2018

C.5. Unternehmensstrategie

Das strategische Ziel, das nun seit einem Jahr konsequent verfolgt wird, stellt Kundenorientierung noch mehr als bisher in den Mittelpunkt und zeigt konkrete Schwerpunkte und Handlungsfelder auf, über die dieses Ziel erreicht werden kann. In Summe umfasst das strategische Initiativenportfolio mehr als 160 Einzelprojekte und -programme, die jeweils einer der vier Zieldimensionen zugeordnet sind und deren Fortschritt regelmäßig überprüft und dem Management berichtet wird. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist in die nachfolgend dargestellte Gesamtstrategie des ÖBB-Konzerns eingebunden.



Kunden

Strategisches Ziel: Wir bewegen 500 Mio. Fahrgäste und liefern 150 Mio. Tonnen Fracht.

- Schwerpunkt: Fahrgastzuwachs und Zufriedenheit im Personenverkehr
 - **„Hellö“:** Seit 14. Juli 2016 haben die ÖBB ihr Angebot um Fernbusse ergänzt. Die von den ÖBB neu gegründete ÖBB-Fernbus GmbH ist eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG (90%) und der ÖBB-Postbus GmbH (10%). Die Busflotte umfasst 28 moderne Hellö-Busse mit barrierefreien Einstiegen und bietet den Fahrgästen besonders hohen Komfort: Ausziehbare Kopfstützen und Tische, Strom- und USB-Steckdosen, leistungsstarkes WLAN sowie ein Getränke- und Snackautomat. Das Angebot umfasst neun Destinationen im Ausland.
 - **railjets:** Seit Oktober 2016 werden zwischen Wien und Salzburg neun neue railjets eingesetzt. Insgesamt 145 Mio. EUR investieren die ÖBB in die neuen Premiumzüge. Damit halten künftig auch in Vöcklabruck, Attnang-Puchheim, Wels Hbf, St. Valentin, Amstetten und Tullnerfeld railjets. Die neuen railjet-Garnituren bringen eine spürbare Entlastung auf den stark nachgefragten Pendlerrelationen der Westachse, da nun zusätzlich 80 Sitzplätze pro Garnitur zur Verfügung stehen.
 - **ÖBB Nightjets:** Neben den Tagesverbindungen erweiterten die ÖBB auch das Nachtreisezugangebot: Zu den bereits bestehenden neun Nachtreisezügen kamen sechs weitere hinzu. Diese neuen ÖBB-Nightjet-Angebote verbinden täglich Hamburg und Düsseldorf mit München und Innsbruck, weiters werden täglich Hamburg und Berlin mit Zürich verbunden sowie München mit Venedig, Rom und Mailand. Ebenfalls neu ist, dass auf den Strecken Hamburg beziehungsweise Düsseldorf nach Innsbruck Autos und Motorräder befördert werden können.
 - **Integrierter Mobilitätsanbieter:** Nach Abschluss des prämierten Forschungsprojekts „SMILE“ wurde die iMobility GmbH gegründet, die Anfang 2016 ihre Geschäftstätigkeit aufnahm. Ziel von iMobility ist es, eine App-basierte Plattform für intermodalen Verkehr zu schaffen und somit die Vernetzung verschiedenster Fortbewegungsmittel zu bewerkstelligen.

- **Carsharing:** 2016 wurde ein Pilotbetrieb für externes Carsharing gestartet. Ausgewählten Testkunden werden im Rahmen des Pilotbetriebs 138 Fahrzeuge an 13 Standorten zur Verfügung gestellt. Das neue Produkt ÖBB Rail & Drive wird 2017 allen Kunden zur Verfügung stehen.
- **Ticketshop 2.0:** Mit dem Ziel, den besten digitalen Reisebegleiter für den öffentlichen Verkehr in Österreich zu schaffen, ging der Ticketshop 2.0 2016 live. Der Ticketkauf ist in der neuen App einfacher. Das neue System bietet den KundInnen eine einheitliche Logik und Optik für den Verkaufsvorgang.
- **Railnet:** Zusätzlich zum Ausbau und zur Verbesserung des WLAN im Zug stellen die ÖBB ein onboard Portal zur Verfügung. Dieses bietet nicht nur nützliche Informationen zu Reise und Zug, sondern ist auch mit der ORF TVthek verbunden und bietet Serien, Dokumentationen und Nachrichten.

– Schwerpunkt: Mengenzuwachs und Kundenzuwachs im Güterverkehr.

- **M&A PCT:** Um die Marktpräsenz in Deutschland zu stärken, übernahm die Rail Cargo Group im Frühjahr 2016 die deutsche Güterverkehrsbahn PCT Private Car Train GmbH von der ARS Altmann Gruppe. Als bewährter Partner der Fahrzeugindustrie sorgt die Rail Cargo Group zuverlässig für eine punktgenaue Versorgung der europäischen Automobilindustrie mit Rohstoffen sowie Halb- und Fertigprodukten. Die langjährige Kooperation mit dem Kunden ARS Altmann, einem der Marktführer in der Automobillogistikbranche, wird nicht nur in Deutschland weitergeführt, sondern auch bei internationalen Verkehren im gesamten Rail-Cargo-Carrier-Netzwerk forciert.
- **Markterweiterung:** Das internationale Leistungsangebot der Güterverkehrssparte der ÖBB wurde 2016 weiter ausgebaut. Von intermodalen Transportangeboten mit Direktverbindungen von und zu den großen europäischen Wirtschaftsregionen, über den Ausbau des ROLA-Angebots bis hin zu neuartigen Equipmentlösungen setzte die Rail Cargo Group viele Initiativen zur Absicherung und Steigerung der Kundenzufriedenheit.
- **Güterverkehrsterminals:** Die ÖBB sind auch weiter daran den Standort Österreich für den Güterverkehr, insbesondere den Containerverkehr, attraktiver zu machen. Durch den Bau des Güterzentrums Wien-Süd wird Wien zur internationalen Logistikkreuzung. Ende 2016 ging die erste Ausbaustufe des neuen Terminals in Inzersdorf in Betrieb. Auch mit den Ausbaumaßnahmen in den Terminals in Wels und Wolfurt investieren die ÖBB in die Stärkung des Güterverkehrs und in die Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Team

Strategisches Ziel: Wir sind unter den Top-10-Arbeitgebern in Österreich.

– Schwerpunkt: Attraktiver Arbeitgeber

Die ÖBB setzt sich mit dem Schwerpunkt „Attraktiver Arbeitgeber“ das ehrgeizige Ziel, nicht nur wie bisher der beliebteste Arbeitgeber für Lehrlinge zu sein, sondern auch unter TechnikerInnen und WirtschaftsabsolventInnen zu den Top-Arbeitgebern zu gehören. Deshalb werden die Bildungseinrichtungen Lehrwerkstätte St. Pölten, Lehrlingsheim St. Pölten und die beiden Bildungszentren Wörth und Wien gebündelt. Als Standort ist eine Fläche auf dem Areal der Technischen Services St. Pölten vorgesehen. Ziel ist es, neben Kosteneinsparungen auch Effizienzgewinne bei Arbeits- und Abstimmungsprozessen zu erzielen. Gleichzeitig können Synergien genutzt und moderne, einheitliche Ausbildungsstandards angeboten werden, die nicht nur den ÖBB-MitarbeiterInnen, sondern allen Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen werden.

Wirtschaftlichkeit

Strategisches Ziel: Wir verdienen unsere Kapitalkosten und investieren in unsere Zukunft.

– Schwerpunkt: Management- und Geschäftsprozessoptimierung

Die Wettbewerbsfähigkeit, vor allem der Marktbereiche, wird weiterhin im Fokus von produktivitäts- und effizienzsteigernden Maßnahmen stehen.

- Das Projekt „ESIK – Ergebnissicherung im Konzern“ stellt die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Planungsverlässlichkeit im Konzern sicher. Sowohl kurzfristige als auch langfristige Einsparungspotenziale wurden identifiziert und Schritt für Schritt umgesetzt. Zusätzlich werden auch die Kernprozesse der ÖBB agiler gestaltet, um flexibel und effizient auf Kundenanforderungen reagieren zu können.

Verantwortung

Strategisches Ziel: Steigerung der Energieeffizienz und Sicherheit

- Schwerpunkt: Energieeffizienz und Klimabilanz
Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs sind sich die ÖBB ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und setzen daher klare Schwerpunkte. So werden die ÖBB die Energieeffizienz durch den Ausbau erneuerbarer Energie steigern, den Anteil an erneuerbarer Energie merkbar heben sowie die allgemeine Klimabilanz des Konzerns verbessern.

- Schwerpunkt: Sicherheit
Zur Hebung des hohen Sicherheitsniveaus haben die ÖBB das Programm „Fehlerkultur“ gestartet und arbeiten zudem konsequent an der Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der KundInnen und MitarbeiterInnen am Bahnhof und in Zügen. Dazu gehören nicht nur bauliche Maßnahmen zur besseren Beleuchtung, sondern auch mehr Schulungen für bestehendes Personal sowie die Aufstockung des Sicherheitspersonals auf den Bahnhöfen und in den Zügen. Nähere Angaben zu diesem Thema werden im Kapitel D.6. Sicherheit gemacht.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Corporate Rating

Die oekom research AG ist eine der weltweit führenden Ratingagenturen im Bereich Corporate Responsibility und ESG rating (Environment, Social, Governance).

Sie ist also Spezialist für Analyse und Bewertung ökologischer und sozialer Leistungen von Unternehmen, die sich zur Finanzierung von Projekten Geld vom Kapitalmarkt holen.



In der letzten unabhängig durchgeführten Bewertung der international führenden Ratingagentur, die 2014 publiziert wurde, erzielte die ÖBB-Infrastruktur AG den ersten Platz. Insgesamt wurden 44 Transportinfrastrukturunternehmen aus Europa, den USA, Brasilien, Asien und Australien einer strengen Prüfung unterzogen. Nur fünf davon erreichten den Prime-Status, die ÖBB-Infrastruktur AG wurde nach 2012 zum zweiten Mal Sieger.

Nachhaltigkeit bedeutet Zukunftsfähigkeit durch eine möglichst ausgeglichene Balance zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen/gesellschaftlichen Zielsetzungen. Eine Handlung ist dann im besten Sinne nachhaltig, wenn sie aktuelle Bedürfnisse befriedigt, dabei globalisierbar, d. h. weltweit prinzipiell möglich ist und die Bedürfnisse kommender Generationen nicht gefährdet.

Die ÖBB-Infrastruktur AG lebt Nachhaltigkeit schon in ihrem Unternehmenszweck, Transportinfrastruktur für Generationen zu bauen und zu betreiben. Die hohe soziale, ökonomische und natürlich auch ökologische Verträglichkeit der Schiene als Verkehrsinfrastruktur trägt entscheidend zur nachhaltigen Entwicklung Österreichs bei.

Die Bewertung der oekom research AG zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG auch im internationalen Branchenvergleich zu den Besten gehört.

Die ÖBB-Infrastruktur AG schafft die Voraussetzungen für eine zukunftsverträgliche Mobilität.

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

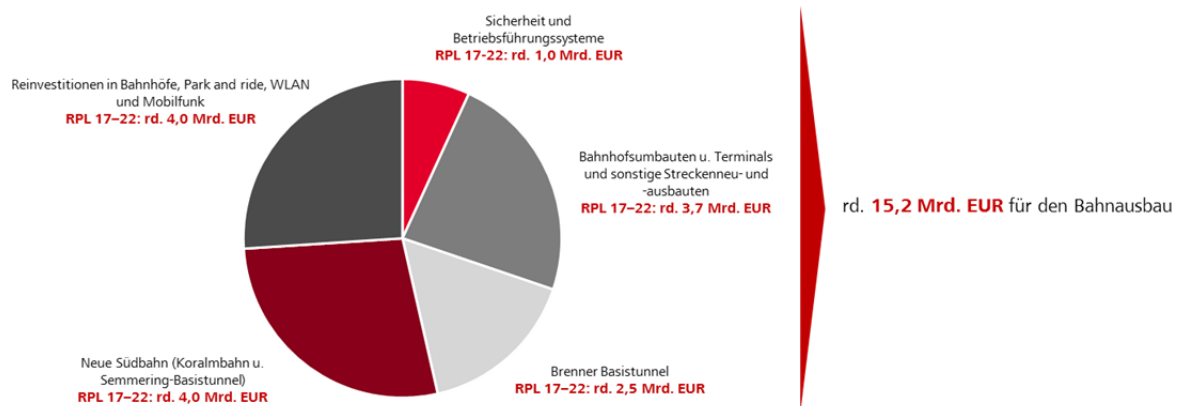
Das Marktumfeld ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr herausfordernd. Die ÖBB setzen darauf, durch Zusammenarbeit mit Start-ups und über das Open Innovation Lab eng mit dem Markt und den KundInnen zu kooperieren. Open Innovation verbindet alle wesentlichen Faktoren für einen erfolgreichen Innovationsprozess: Internes Wissen aus unterschiedlichen Abteilungen, Fachdisziplinen und Projekten ist genauso willkommen wie kreative Inputs durch KundInnen, PartnerInnen und die Wissenschaft. In Kombination mit der einzigartigen Ausstattung des Service Design Center und der Methodenkompetenz der Service-DesignerInnen schaffen die ÖBB die Basis für zukünftige Innovationen.

Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Genehmigung des Rahmenplans 2017 bis 2022

Mit der Genehmigung des Rahmenplans hat die österreichische Bundesregierung 2016 die Basis für die Fortführung des intensiven Ausbaus der Schieneninfrastruktur gelegt. Jährlich werden rd. 2,5 Mrd. EUR in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert. Diese Fortführung der Infrastrukturoffensive ermöglicht u. a. die Umsetzung des Taktfahrplans als wesentlichen Komfortgewinn für die KundInnen und den Aufbau von Güterverkehrskapazitäten.

Rahmenplan-Investitionen nach Kategorien 2017 bis 2022 in Mrd. EUR



Mobilfunknetzabdeckung in den Zügen der ÖBB

Die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die drei österreichische Mobilfunkunternehmen haben am 14.07.2016 einen Vertrag zur Verbesserung der Mobilfunknetzabdeckung entlang der wichtigsten Bahnstrecken Österreichs abgeschlossen. Bis Ende 2016 wurde die komplette Vermessung des Projekts abgeschlossen und im ersten Schritt die Netzabdeckung entlang der S-Bahn-Strecken im Großraum Wien sowie Teile der Weststrecke Wien – Salzburg in Betrieb genommen. Die Fertigstellung der ersten Phase ist für Mitte 2017 geplant. In einer zweiten Etappe wird seit dem vierten Quartal 2016 die Vermessung der Südstrecke, der S-Bahn-Strecken in der Steiermark, in Kärnten, Tirol und Vorarlberg gemeinsam mit allen Partner analysiert, wobei bereits 2017 Teilbetriebnahmen geplant sind.

Die Gesamtprojektkosten betragen rd. 100,0 Mio. EUR.

Ausbau Südstrecke

Mit dem Ausbau dieser Nord-Süd-Achse, die von Wien nach Italien und über die direkt anschließende Nordbahn von Wien bis nach Tschechien führt, wird eine schnelle und leistungsfähige Bahnstrecke errichtet, die der Absicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich dient. Sie verbindet die Wirtschaftsräume im Norden der EU mit jenen im Süden. 3,5 Millionen Menschen leben im Einzugsgebiet der Südstrecke. Sie wollen mobil sein und in den Genuss von Gütern aus aller Welt kommen. Dieses Vorhaben bedeutet: mehr als ein Vierteljahrhundert Arbeit und Einsatz – für 170 km neue und 200 km modernisierte Bahnstrecke. Die zwei zentralen österreichischen Projekte dieses baltisch-adriatischen-Korridors bilden die Koralmbahn Graz – Klagenfurt und der Semmering-Basistunnel.

Der Ausbau der Koralmbahn wird auch 2017 zügig vorangetrieben. Nach Fertigstellung kann man statt bisher in zwei Stunden Busfahrt künftig in 45 Minuten Bahnfahrt von der einen in die andere Landeshauptstadt gelangen. Nach Wien fährt man von Kärnten aus um 1:20 Stunden kürzer; mit Fertigstellung des Semmering-Basistunnels beträgt die Reisezeit zwischen Klagenfurt und Wien nur mehr 2:40 Stunden und die Bahn wird damit mehr als nur konkurrenzfähig zum Auto. Im Zuge des Projekts werden der sechstlängste Eisenbahntunnel der Welt errichtet (Koralmtunnel mit rd. 33 km), 23 Bahnhöfe und Haltestellen modernisiert oder neu gebaut und mehr als 100 Brücken errichtet. Die ÖBB sind mit dem Bau der Koralmbahn die größten Investoren im Bundesland Kärnten und schaffen damit nachhaltig Arbeitsplätze und Standortqualität.

Der feierliche Startschuss für den Bau des Semmering-Basistunnels ist im Jahr 2012 erfolgt. Nach den abgeschlossenen Vorarbeiten starteten im Frühjahr 2015 in der Steiermark am mittleren der drei Tunnelbaulose (Tunnel Fröschnitzgraben) die Schachtarbeiten; seit Herbst 2015 wird auch in Niederösterreich der Tunnelbau (Tunnel Gloggnitz) vorangetrieben. Mit dem Start der Arbeiten am dritten und letzten Baulos (Tunnel Grautschenhof) im Mai 2016 sind alle drei Tunnelabschnitte in Bau. Als eines der best- und meistgeprüften Projekte Österreichs stellt der Semmering-Basistunnel ein Schlüsselprojekt für die Südstrecke dar und ist Voraussetzung dafür, Mobilität in Österreich umweltfreundlicher zu gestalten. Mit dem Tunnel bekommt die Bahn im Güterverkehr die Voraussetzungen, mehr Waren von der Straße auf die Schiene zu bringen. Bahnfahrer werden alleine durch dieses Projekt von einer Zeitersparnis von 30 Minuten zwischen Wien und Graz profitieren. Die geschichtsträchtige Ghega-Bahn, die weltweit erste Hochgebirgsbahn, wird als UNESCO-Weltkulturerbe als vollwertige Eisenbahnstrecke betrieben (Regional- und Ausflugsverkehr, Ersatzstrecke bei Wartungsarbeiten).

Im Süden von Wien errichteten die ÖBB ein intermodales Güterzentrum, welches Ende 2016 eröffnet wurde. Das Güterzentrum Wien Süd ist eine hochmoderne Schnittstelle für Verkehre aus der Region Wien zu den wichtigsten Wirtschaftszentren in ganz Europa. Gemeinsam mit Güterverkehren Richtung Westen soll damit ein leistungsfähiges Netzwerk entstehen, das die Region Wien optimal mit ihren Handelspartnern verbindet. Auch die Transporte zu den wichtigsten Seehäfen werden so erleichtert. Mit den Ausbaumaßnahmen in den Terminals in Wels und Wolfurt investieren die ÖBB in die Stärkung des Güterverkehrs und in die Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Die Südstrecke umfasst weiters den Nordbahnausbau, die Modernisierung der Strecke Wien – Bratislava, den neuen Wiener Hauptbahnhof, das Güterzentrum Wien-Süd, das Ende des Jahres in Betrieb genommen wurde, die Pottendorfer Linie, die zur Hochleistungsstrecke wird, acht modernisierte Bahnhöfe auf dem Weg von Bruck nach Graz und den umgestalteten Grazer Hauptbahnhof. All diese Projekte gemeinsam schaffen die Voraussetzungen für einen zukunftsorientierten Personen- und Güterverkehr.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2017 bis 2022 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kundennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

D.1. Immobilienmanagement

Mit rd. 25.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns.

Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 5.000 Gebäuden sowie rund 1.100 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 780 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios.

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur konnten im Geschäftsjahr 2016 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 77,5 Mio. EUR (Vj: rd. 46,3 Mio. EUR) erzielt werden.

D.2. Personalbericht

Der Mitarbeiterstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

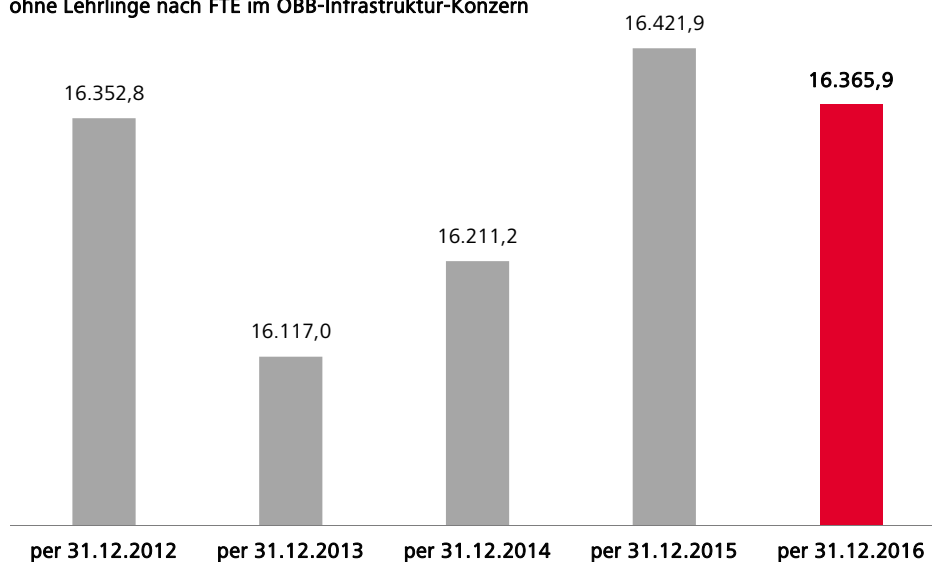
Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2016	31.12.2015	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2016	2015
Angestellte	3.457	3.261	196	6%	3.348	3.130
ArbeiterInnen	1.796	1.661	135	8%	1.803	1.562
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.304	11.657	-353	-3%	11.503	11.757
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.557	16.579	-22	0%	16.654	16.449
Lehrlinge	1.491	1.377	114	8%	1.309	1.281
Gesamt mit Lehrlingen	18.048	17.956	92	1%	17.963	17.730

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2016	31.12.2015	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2016	2015
Angestellte	3.390,0	3.197,4	192,6	6%	3.281,3	3.070,2
ArbeiterInnen	1.791,3	1.656,7	134,6	8%	1.799,0	1.558,3
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.184,6	11.567,8	-383,2	-3%	11.398,0	11.678,5
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.365,9	16.421,9	-56,0	0%	16.478,3	16.307,0
Lehrlinge	1.491,0	1.377,0	114,0	8%	1.308,6	1.281,6
Gesamt mit Lehrlingen	17.856,9	17.798,9	58,0	0%	17.786,9	17.588,6

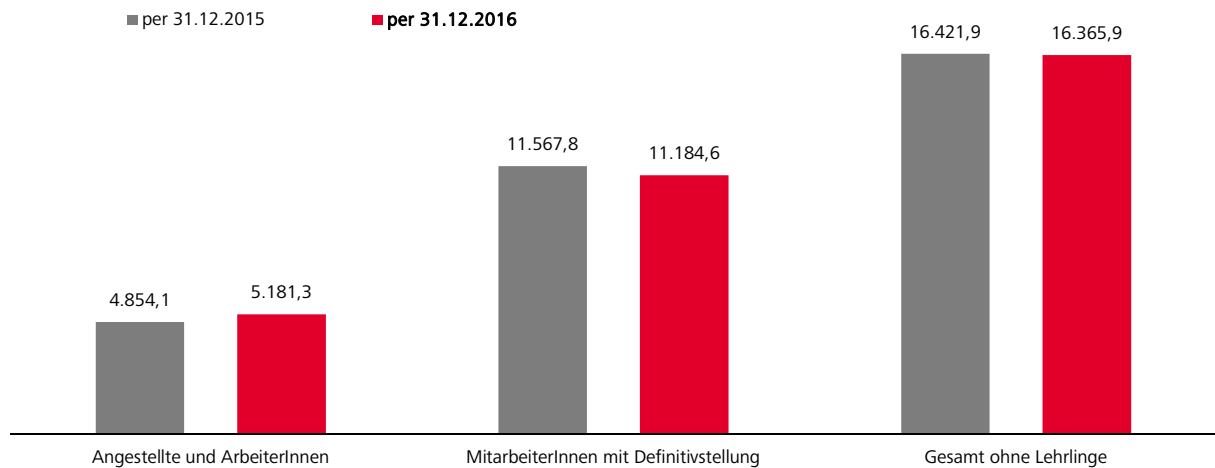
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind ÖBB-Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind.

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 18.048 MitarbeiterInnen. Rd. 63% (Vj: rd. 65% %) des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 46,3 (Vj: rd. 46,0) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug 7,5% (Vj: 7,4% %).

Entwicklung der Gesamtzahl an aktiven MitarbeiterInnen ohne Lehrlinge nach FTE im ÖBB-Infrastruktur-Konzern



Die Mitarbeiterstruktur nach FTE im ÖBB-Infrastruktur-Konzern



Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 23 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB rund 1.800 junge Menschen zu hochqualifizierten FacharbeiterInnen aus. Während die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria Lehrlinge überwiegend in kaufmännischen Lehrberufen ausbilden, sind es bei der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Postbus GmbH vorrangig technische Berufsfelder. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, und die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. So erhielten die ÖBB zum Beispiel das Wiener Qualitätssiegel als TOP-Lehrbetrieb 2015 bis 2018 und wurden mit ihren Lehrlingen doppelter Landessieger (2015 und 2016) in der Kategorie Elektrotechnik in Tirol. Die ÖBB fördern darüber hinaus auch die „Lehre mit Matura“ und eröffnen somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung steht auch die Förderung der sozialen Kompetenz im Vordergrund.

Unter dem Motto „Diversität als Chance“ nahmen 70 Lehrlinge an einem speziell auf die Bedürfnisse von jugendlichen Flüchtlingen ausgerichteten Ausbildungsprojekt der ÖBB-Infrastruktur AG teil. Die Jugendlichen, die ohne Begleitung einer erwachsenen Bezugsperson vor allem aus Afghanistan und Syrien geflohen sind, werden durch spezielle Förderprogramme, intensives Training in Deutsch und Mathematik sowie Nachhilfe und Mentoring während ihrer gesamten Lehrzeit unterstützt. Dieses Projekt wird in Kooperation mit dem AMS Wien und dem Verein lobby.16 durchgeführt und wurde mit dem „Staatspreis Mobilität“ ausgezeichnet.

Weiters starteten die ÖBB mit der französischen Bahngesellschaft SNCF ein Lehrlingsaustauschprogramm mit 20 Lehrlingen. Für die österreichischen Lehrlinge stand Anfang Juli 2016 die Reise nach Frankreich am Programm, eine Woche später besuchten die französischen Lehrlinge Österreich. Die TeilnehmerInnen haben anhand von speziell aufbereiteten Lernmaterialien in länderübergreifenden Zweierteams gearbeitet. Das fachliche und methodische Wissen wurde dabei durch praktische Übungen vertieft. Ziel war die Erhöhung der fachlichen und interkulturellen Kompetenz.

Im 10. Wiener Gemeindebezirk wird eine neue, moderne Zentrallehrwerkstätte errichtet. Durch diese Standortkonzentration der drei Wiener Lehrwerkstätten (Penzing, Innstraße, Floridsdorf) entsteht nach der voraussichtlichen Fertigstellung Ende 2018 das größte technische Lehrlingsausbildungszentrum Österreichs. Insgesamt bietet die neue ÖBB-Lehrwerkstatt Platz für 700 Lehrlinge und 50 Ausbilder. Damit werden nun die Voraussetzungen geschaffen, um die Rolle des Unternehmens als größter Ausbilder in technischen Lehrberufen des Landes weiter auszubauen.

Konzernpersonalentwicklung

Die Konzernpersonalentwicklung bündelt strategisch relevante Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Managementebenen, ExpertInnen und MitarbeiterInnen und unterstützt die konzernweite Vernetzung. Ein weiterer Fokus liegt in der Initiierung und Steuerung von konzernweit relevanten HR-Prozessen und -projekten. Im Rahmen der ÖBB akademie wurden 2016 insgesamt 11 Lehrgänge für Führungskräfte und ExpertInnen abgeschlossen. Im September 2016 startete nunmehr das sechste Programm „trainees für mobilität“ für HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung. Bereits im Mai 2016 begann das Programm „MORE! Juniors“. In diesem speziellen Traineeprogramm werden JungakademikerInnen innerhalb von 18 Monaten im Bereich Rechnungswesen in den ÖBB-Konzern integriert und ausgebildet.

Das Team ÖBB bildung bietet im ÖBB-Bildungskatalog mit mehr als 170 verschiedenen Kurstiteln eine breite Bandbreite an berufsbezogenen und fachübergreifenden Trainings an und konnte im Jahresverlauf rd. 10.000 TeilnehmerInnen begrüßen.

Unter Berücksichtigung des strategischen Konzernziels wurde die im Vorjahr gestartete Initiative „Führung: Qualität im Fokus“ 2016 erfolgreich weitergeführt. Basierend auf dem „3x3 der ÖBB Führungskompetenzen“ wurden alle Führungskräfte des Konzerns im Rahmen eines Leadership Assessments evaluiert und erhielten ein Feedback zu ihren Stärken- und Entwicklungsfeldern.

Employer Branding

Die ÖBB haben sich das strategische Ziel gesetzt, bis 2020 unter den besten zehn Arbeitgebern in Österreich zu sein. Da Selbst- und Fremdbild bekanntlich nicht immer ident sind, wurde das Institut IFES 2015 damit beauftragt, eine Arbeitgeberstudie durchzuführen. Ziel der Studie war, die Attraktivität des Arbeitgebers ÖBB in vorab definierten Zielgruppen zu erheben und diese mit anderen Unternehmen zu vergleichen. In einer ersten Erhebung im Herbst 2015 fanden sich die ÖBB im Attraktivitätsranking auf Rang 14 von 37 abgefragten Unternehmen wieder. Aus den Ergebnissen der Studie werden zielgruppenspezifische Maßnahmen abgeleitet und laufend evaluiert.

Die Arbeitgeberstudie gab auch Aufschluss darüber, dass die Arbeitgebermarke ÖBB weiter gestärkt werden muss. Hier ist in einem ersten Schritt der einheitliche und attraktive Arbeitgeberauftritt gefragt, der sich in der konzernweiten Employer-Branding-Strategie unter dem Motto „Mein Karrieticket für die Zukunft“ wiederfindet. Als Teil dieser Employer-Branding-Kampagne ist seit Ende 2015 der ÖBB-Karrierezug im Einsatz. Der Zug, ein Talent, visualisiert die Jobvielfalt des Unternehmens und macht auf verschiedenen Strecken in Niederösterreich und Wien KundInnen auf den Arbeitgeber ÖBB aufmerksam. Angesichts der bevorstehenden Neuaufnahme wurde 2016 eine große Employer-Branding-Kampagne entwickelt. Die Werbekampagne richtet sich in erster Linie an die Schlüsselpositionen TriebfahrzeugführerIn, BuslenkerIn, VerschieberIn, FahrdienstleiterIn und ZugbegleiterIn. Alle MitarbeiterInnen dieser Positionen hatten die Chance, sich als Werbegesicht für ihren Beruf zu bewerben und damit Nachwuchskräfte auf ihren Beruf aufmerksam zu machen.

Darüber hinaus organisierte das ÖBB-Employer-Branding-Team 2016 insgesamt 16 Recruitingmessen, 4 davon für AkademikerInnen und 12 für Lehrlinge. Als Hauptzielgruppe wurden potenzielle Lehrlinge ebenso wie Studierende technischer und betriebswirtschaftlicher Fachrichtungen angesprochen. Weitere Employer-Branding-Maßnahmen wie der Trainee-Blog oder die Teilnahme am Girls' Day und Töchterttag wurden weitergeführt. Die ÖBB haben bei Rankings wie z. B. der „Career's Best Recruiters“-Studie und dem „trendence Graduate Barometer 2016“ erzielt und fanden sich unter den „Austria's 100 Top Employers“.

Gleichstellung im ÖBB-Konzern

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern und haben seit 2011 sowohl eine Gleichstellungspolicy als auch eine Diversity-Beauftragte. Die Ziele sind die Sicherstellung von Gleichbehandlung ohne Ansehen des Geschlechts, des Alters, der Ethnie, der sexuellen Orientierung oder einer Behinderung sowie Förderung der Chancengleichheit und bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten durch spezielle Programme. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen KollegInnen, wenn diese sich z. B. aufgrund des Geschlechts, der ethnischen Zugehörigkeit, der sexuellen Orientierung oder des Alters übervorteilt oder ungerecht behandelt fühlen. Ein Gleichstellungsgremium unterstützt die Arbeit der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und sorgt für deren kontinuierliche Qualifizierung.

Diversity ist im ÖBB-Konzern verankert: Strategische Diversity-Ziele werden von der ÖBB-Holding festgelegt und unterliegen einem regelmäßigen Controlling. Die Entwicklung von passgenauen Maßnahmen und die Umsetzung erfolgt in den Konzerngesellschaften. Im Fokus dieser Diversity-Strategie stehen die kontinuierliche Erhöhung der weiblichen Führungskräfte auf 20% und nachhaltiges Personalmanagement im Sinne des Generationenmanagements.

Um das strategische Ziel der Erhöhung des Frauenanteils und somit der Vielfalt zu erreichen, werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt: Gezieltes Recruiting insbesondere von weiblichen Lehrlingen, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops, spezifische Coachingangebote für Frauen, Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz, Workshops zu Gender/Diversity-Management, strukturiertes Generationenmanagement, FIT-Programme, Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wie das Audit Beruf und Familie, Kinderbetreuung in den betriebsnahen Kindergärten Timi's Mini MINTs mit Schwerpunkt in den Fächern Mathematik, Information, Naturwissenschaft und Technik oder die stundenweise Kinderbetreuung durch Flying Nannies beginnen zu greifen. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie liegt der Frauenanteil bei über 23%, und ein Drittel der Aufsichtsratsmandate wird von Frauen gehalten.

Die Vielfalt im Unternehmen steigt. Die Belegschaft kommt aus 56 unterschiedlichen Staaten dieser Welt. Interkulturalität spielt eine immer größere Rolle. Soziokulturelle Schwerpunktthemen wie „Insight Africa“ wurden im Open Space diskutiert, Unterschiede und Gemeinsamkeiten verhandelt und die kulturellen Kompetenzen für die partnerschaftliche Zusammenarbeit am Arbeitsplatz geschärft. Eine besondere Rolle kommt der ÖBB-Lehrlingsausbildung von Jugendlichen mit Asylstatus zu.

Gesundheit, Arbeitssicherheit und Soziales

Die Themen Gesundheit und Arbeitssicherheit werden im ÖBB-Konzern zentral durch das Team „Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit“ gesteuert. Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aller MitarbeiterInnen im ÖBB-Konzern.

Das Gesundheitsmanagement der ÖBB orientiert sich in seinem Handeln an der ÖBB-Gesundheitsstrategie. Diese wurde in Abstimmung mit den Vorständen der ÖBB-Holding AG, den Vorständen und GeschäftsführerInnen der Konzerngesellschaften sowie mit VertreterInnen des Kooperationspartners, der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, entwickelt. Die ÖBB-Gesundheitsstrategie basiert auf den drei Säulen „Gesundheitsförderung und Prävention“, „Präsenzmanagement und Gesundes Führen“ und „Betriebliche Wiedereingliederung“. Zum Thema „Präsenzmanagement und Gesundes Führen“ wurde neben der Einführung des Präsenzmanagements ein Handbuch „Gesundes Führen, was tun...“ erarbeitet, welches Führungskräfte in schwierigen Gesprächssituationen zu Themen der psychischen Gesundheit unterstützen soll. Das Handbuch soll im Zuge einer Schulung an alle Führungskräfte verteilt werden. Die „Betriebliche Wiedereingliederung“ (BWE) begleitet und unterstützt erkrankte und/oder verunfallte MitarbeiterInnen bei der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit und bei ihrer Rückkehr in den Beruf. Die Unterstützung erfolgt durch ein interdisziplinäres Team mit hoher Fachkompetenz. Mit Ende 2016 war das Angebot der BWE für rund 50% der MitarbeiterInnen zugänglich.

Auf Konzernebene ist der ArbeitnehmerInnenschutz über den Konzernsteuerkreis Arbeitssicherheit in die Konzernsicherheitsstrategie eingebunden. Dadurch soll einerseits eine Koordination konzernweiter Themen, andererseits die Umsetzung der strategischen Vorgaben in den Konzerngesellschaften ermöglicht werden. Ein Schwerpunkt im Bereich der Arbeitssicherheit ist das Projekt „Neugestaltung P32 – gesundheitliche Richtlinien zur MitarbeiterInnen-Eignung“. Das Regelwerk soll den Bereich der MitarbeiterInneneignung (medizinisch und psychologisch) im gesamten ÖBB-Konzern neu regeln. Als weiterer Schwerpunkt wurde 2016 die Evaluierung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz weiter vorangetrieben. Schwerpunkte lagen dabei auf der Evaluierung der MitarbeiterInnen der ÖBB-Infrastruktur AG sowie den TriebfahrzeugführerInnen der ÖBB-Produktion GmbH.

Der ÖBB-Konzern bietet seinen MitarbeiterInnen folgende freiwillige Sozialleistungen an, die seit Mai 2014 in einem eigenen Geschäftsbereich in der ÖBB-BCC GmbH zusammengefasst organisiert sind: Verpflegung in Mitarbeiter-Restaurants, Kinderbetreuung, Urlaubsangebote in Ferienhäusern und Ferienwohnungen, Unterstützung bei der Wohnungssuche und Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten. Daneben werden Fahrbegünstigung im In- und Ausland sowie Unterstützungsleistungen im Falle schwerer Arbeits- und Wegunfälle oder sonstiger Notlagen gewährt.

Im Rahmen des Projektes „Wohnportfolio“ wurden verschiedene Varianten einer wertoptimierten Bewirtschaftung von im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG befindlichen Wohnhäusern evaluiert.

Arbeit und Alter

Die gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung geschaffenen Arbeitszeitmodelle, die es älteren MitarbeiterInnen ermöglichen sollen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu verbleiben, werden von den MitarbeiterInnen aller Konzerngesellschaften bei Vorliegen der Voraussetzung und entsprechender Vereinbarung mit dem Arbeitgeber in Anspruch genommen.

So nehmen zum Stichtag 31.12.2016 316 definitiv gestellte AVB MitarbeiterInnen bereits vier Jahre vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit altersgerechte Teilzeitarbeit in Anspruch. Weiters wurde mit 258 zum Großteil definitiv gestellten MitarbeiterInnen die seit 01.01.2015 gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG vereinbart.

ÖBB-Mitarbeiterbefragung

Von 17.10. bis 04.11.2016 fand die dritte konzernweite ÖBB-Mitarbeiterbefragung statt. Insgesamt wurden 42.183 MitarbeiterInnen in Österreich, Ungarn und den vollkonsolidierten Tochterunternehmen in ganz Europa befragt. 20.391 Personen nahmen an der Befragung teil, was einer Teilnahmequote von 48,3% entspricht. Wie schon in den letzten Jahren standen konzernweit die Themen Arbeitszufriedenheit, Arbeitsklima, Arbeitsbelastungen, Kommunikation/Information sowie die Zusammenarbeit mit Führungskräften und KollegInnen im Mittelpunkt der Befragung. Die Gesamt-Arbeitszufriedenheit erzielte den Wert 64 von 100 möglichen Punkten.

Bei der ÖBB-Infrastruktur AG konnte die Gesamt-Arbeitszufriedenheit im Vergleich zur letzten Befragung von 66 auf 68 Indexpunkte gesteigert werden.

D.3. Forschungsbericht

Die ständige Weiterentwicklung des Gesamtsystems Eisenbahn mit dem Fokus auf Kundennutzen und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit hat im ÖBB-Konzern eine zentrale Bedeutung. Die ÖBB sind auch ein wichtiger Innovationsmotor für die österreichische Bahnindustrie. 2016 traten die ÖBB dem Verein zur Förderung von Forschung und Innovation (vffi) bei. Der Verein wurde von der Industriellenvereinigung mitgegründet und verfolgt eine Bündelung von möglichst vielen Unternehmen mit F&E-Bezug, um diese miteinander zu vernetzen.

Die Innovationsaktivitäten des ÖBB-Konzerns orientieren sich nicht nur an den strategischen Zielen und den aktuellen Trends; sondern sind vor allem auch bedarfsorientiert und leiten sich daher von aktuellen Herausforderungen ab. Neben konventionellen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen Methoden wie Innovationen bei den ÖBB gelebt werden.

2016 wurde im ÖBB-Konzern Open Innovation etabliert. Aktuelle Themenstellungen werden auf der Innovationsplattform der ÖBB (openinnovation.oebb.at) durch Interaktion mit KundInnen, Partnern, Start-ups, MitarbeiterInnen, Universitäten und FHs im Rahmen von Innovation Challenges bearbeitet. Zusätzlich wurde ein Open Innovation Lab & Service Design Center eröffnet, wo mithilfe von Service Design und Design-Thinking-Prozessen neue Lösungen für die KundInnen entwickelt werden.

Unter dem Motto „Effizient.Nachhaltig.Digital“ präsentierten die ÖBB eine Reihe von Innovationsprojekten im September 2016 auf der Innotrans, der weltweit größten Bahntechnikmesse. Besonders großen Anklang fand die eHybridlok, ein Beispiel für zukunftssträchtige und nachhaltige Innovations-Initiativen bei Bestandsfahrzeugen der ÖBB. Mit der aufgerüsteten E-Verschub-Lok können Energie- und Wartungskosten ebenso deutlich reduziert werden wie Lärmemissionen und Abgase.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nutzte 2016 ebenfalls zwei unterschiedliche Plattformen, um ihre Innovationskraft einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Im April 2016 wurden im Rahmen der „Langen Nacht der Forschung“ am Vorplatz des Hauptbahnhofs Wien vier unterschiedliche Themeninseln präsentiert. Drohnentechnologie, autonom arbeitende Stromabnehmer und eine Hightech-Brücke wussten die Besucher zu faszinieren. Seit März 2016 werden ausgewählte Innovationsprojekte an jedem ersten Samstag im Monat im Wissenschaftsteil der Tageszeitung „Die Presse“ vorgestellt.

Insgesamt konnte so die ÖBB-Infrastruktur AG auch 2016 wieder aufzeigen, dass diese durch Innovation und F&E nicht nur im Bereich der klassischen Bautechnologien, sondern auch im Bereich der neuen Technologien wie z. B. Digitalisierung und Automatisierung die Herausforderungen der Zukunft auf Schiene bringt. Einen Überblick dazu gibt der im November 2016 erstmals aufgelegte Innovationskatalog. Auf aktuell über 200 Seiten werden geclustert nach Themenfeldern aktuelle und abgeschlossene Projekte mit deren Zielen und erwarteten Wirkungen präsentiert.

Wesentlicher Meilenstein dazu ist die erfolgreich abgeschlossene Implementierung eines professionellen Innovationsmanagements, das angesiedelt im Stab Life-Cycle-Management und Innovationen des Geschäftsbereichs Streckenmanagement und Anlagenentwicklung organisatorisch für F&E in der gesamten ÖBB-Infrastruktur AG verantwortlich zeichnet und sowohl als Informationsspeerspitze nach außen als auch als Single Point of Contact im Rahmen von nationalen sowie europäischen Förderinitiativen auftritt.

Geht es jedoch um Innovationen im Bereich Energie, Leit- und Sicherungstechnik oder Telematik, übernimmt der Geschäftsbereich Bahnsysteme den Lead. Hier wird die Implementierung neuester Technologien verantwortet, die speziell große Trends wie Digitalisierung und Automatisierung beinhalten und auch massiv auf den Bahnbereich einwirken. Highlights sind dabei sicher die ersten 16,7-Hz-Fotovoltaik-Anlagen, moderne Datenservices entlang der Bahnstrecke oder die aktuelle Initiative zu Automatic Train Operation.

Viele ÖBB-Projekte werden durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. So ist die ÖBB-Infrastruktur AG beispielsweise am Shift2Rail Joint Undertaking beteiligt. Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in Europa. Auf nationaler Ebene wird eng mit dem BMVIT und der Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) zusammengearbeitet.

2016 befanden sich im ÖBB-Konzern 109 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle F&E-Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 25,75 Mio. EUR (über die gesamte Laufzeit der aktuell laufenden Projekte ohne Abzug von Förderungen).

Auszug aktueller Projekte

Innovative Bautechnologie

Projekt AGU-T – Auslastungsgraduntersuchungen von Tübbing

Dieser Schwerpunkt im Bereich Tunnelbau beschäftigt sich mit der Auslastungsgraduntersuchung von Tübbing. Dabei wird mit einem eigens konzipierten und errichteten Prüfstand das Verhalten von Tübbing in verschiedenen Belastungsszenarien untersucht. Diese Informationen werden zur Optimierung der Tübbing bezüglich der Abmessungen oder des Materials herangezogen.

Weitere Tätigkeitsfelder sind Untersuchungen beim Tunnelvortrieb, z. B. ein prototypischer Einsatz zur Verbesserung der Bettung der Tübbing oder der Test eines Kamerasystems an der Ortsbrust zur Visualisierung der Geologie vor der Vortriebsmaschine.

Vehicle Track Interaction

Projekt OBAL – Erfassung von Fahrzeugdaten zur objektiven Beurteilung von auffälligem Laufverhalten

Ziel dieses Projekts ist es, die bestehenden Gleismessstellen dahingehend weiterzuentwickeln, dass ohne Beeinflussung des Betriebs bis zur Streckenhöchstgeschwindigkeit von 250 km/h sowohl die Erfassung von instabilem Fahrzeugverhalten detektiert und gemeldet werden kann als auch die Erfassung der zugehörigen Radprofile unter diesen Randbedingungen möglich wird. Bei Erfolg wird es erstmals möglich, bei unruhigem Fahrzeuglauf, der insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten eine hohe Anforderung an das Material darstellt, eine objektive Beurteilung von Gleis und Fahrzeug vornehmen zu können, ohne von Fahrzeugdaten Dritter abhängig zu sein. Diese Kenntnis hat hohe Bedeutung zur Optimierung erforderlicher Instandhaltungsmaßnahmen für das Gleis und damit für eine effiziente Mittelverwendung im Rahmen der Erhaltung. Weiters kann mit diesen Kenntnissen auch an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bei dessen Verursachung des instabilen Fahrzeuglaufs herangetreten werden.

Effiziente Streckeninfrastruktur – Umwelt // Konstruktion // Betrieb

Projekt „Green Concrete – Energie- und Ressourcenoptimierter Grüner Beton“

Ziel des Projekts ist die Verringerung des Primärenergiebedarfs im Rahmen der Herstellung des Baustoffs Beton, um somit einen wesentlichen Beitrag zu Klimaschutz und nachhaltiger Entwicklung leisten zu können. Ermöglicht werden soll dies durch Einsatz ausgesuchter Zusatzstoffe, Eco- und Mikrofüller sowie geeigneter Zusatzmittel, damit das Global Warming Potential (GWP) um bis zu 30% und der Primärenergiebedarf um bis zu 20% gesenkt werden können. Die Leistungsfähigkeit dieses ressourcenoptimierten Betons muss in Bezug auf Verarbeitbarkeit, Festigkeit und Dauerhaftigkeit mit aktuellen Betonen vergleichbar sein.

Projekt „Betongelenke“

Ein Betongelenk ist die Einschnürung eines Stahlbetonquerschnitts, die eine begrenzte Verdrehung ohne nennenswerte Biegebeanspruchung zulässt. Es wird insbesondere im Brückenbau als einfache und preiswerte Alternative zu einem unverschiebbaren Linienkipplager verwendet. Bemessungsregeln sind aktuell nur für unbewehrte Betongelenke verfügbar und auch mehr als 50 Jahre alt. Ihre Übertragung von historischen in ein aktuelles Sicherheits- und Nachweiskonzept war nicht zufriedenstellend gelöst. Ziel dieses Projekts ist die Bildung eines verlässlichen Bemessungstools für Betongelenke auf dem aktuellen Stand der Technik mit sehr hohem Praxiskonnex durch Erprobung anhand realer Brückenkonstruktionen.

Projekt „Sicherheitsbewertung bestehender Stützwände“

In jüngster Vergangenheit sind vor allem bei Straßenbauwerken Schadensfälle an älteren Stützbauwerken aufgetreten. Die bisherigen Untersuchungen in diesem Zusammenhang zeigen, dass der Istzustand von Stützwänden aufgrund fehlender Methodik nicht oder nur unzureichend bestimmt und beurteilt werden kann. Ziel dieses Projekts ist es, unter anderem neue Methoden zur Untersuchung des baulichen Zustands zu entwickeln und z. B. die Zustandserfassung sicherheitsrelevanter Größen wie Ankerkorrosion und Bauwerksverformungen zu optimieren. Somit sollen weiterentwickelte Werkzeuge zur Zustandsbewertung zur Verfügung stehen, um im Endeffekt die Sicherheit zu gewährleisten und gegebenenfalls effiziente und zielführende Sanierungsmaßnahmen einleiten zu können.

Projekt „Rauchfreihaltung von Fluchtwegen in Eisenbahntunnel“

Im Rahmen der FFG-Initiative Sicherheitsforschung KIRAS soll die Rauchausbreitung für den Fall eines Tunnelbrands sowohl experimentell als auch numerisch untersucht werden. Weiters soll ein in den vergangenen Jahren entwickeltes Simulationstool zur Bestimmung der Temperaturbelastung von Tunnelschalen hinsichtlich Rauchausbreitung erweitert werden. Im Koralmtunnel KAT1 werden dazu gemeinsam mit Forschungspartnern und der lokalen Feuerwehren Rauchausbreitungsversuche im Maßstab 1:1 durchgeführt. Damit soll eine realitätsnahe Evaluierung der Modelle hinsichtlich Rauchausbreitung von der Brandentstehung über die ersten Entwicklungsphasen bis hin zum Vollbrand sowie deren Auswirkung auf die Belüftung von Querschlägen und Querschlagtüren ermöglicht werden.

Projekt „16,7-Hz-Fotovoltaik-Pilotanlage Wilfleinsdorf“

Die insgesamt 7.000 Solarpaneele des weltweit ersten Bahn-Solarkraftwerks speisen die aus dem Sonnenlicht gewonnene Energie direkt in die Fahrleitung der Züge ein. Somit wird bei den ÖBB aus Sonnenkraft Zugkraft. Mithilfe dieser Anlage werden 400 Tonnen CO₂ eingespart und genügend Energie zur Verfügung gestellt, um 200 Züge von Wien nach Salzburg fahren zu lassen.

Betriebsführung 4.0

Projekt „Green Light – Positionserfassung von Triebfahrzeugen“

Durch Kombination von satellitengestützter Positionierung mit dem Global Navigation Satellite System (GNSS) und dem Zugsteuerungssystem ARAMIS soll eine Positionserfassung von Zügen auf 30 cm genau ermöglicht werden. Dies stellt die Basis dar für die Entwicklung von Funktionen für die Zugpositionierung wie z. B. Zugstandort, Zugverfolgung, Fahrempfehlung über SMS und verbesserte Prognose sowie von Funktionen für das Reisendeninformationssystem AURIS (Zughalterkennung und Zugabfahrterkennung). Auch die Generierung genauer Zugstandortdaten zur Optimierung der Betriebsführung und im Krisenfall eine verbesserte Steuerung der Einsatzkräfte und Evakuierung sollen ermöglicht werden.

Arbeitsplatz der Zukunft

Projekt „Personenerkennung im Tunnelbau“

Die häufigste Unfallursache im Tunnelbau ist die Kollision Mensch – Maschine. Um dem entgegenzuwirken, hat sich unter Leitung der Montanuniversität Leoben und Mitwirkenden wie z.B. AUVA und ASFINAG ein sehr breit aufgestelltes Konsortium zusammengefunden, um die Arbeitssicherheit in diesem Punkt zu verbessern. Ziel ist die Entwicklung eines Assistenzsystems für Fahrzeuge im Untertagebau zur Lokalisierung von gefährdeten Personen. Hierzu soll eine Sensortechnik entwickelt werden, die auch unter rauen Arbeitsbedingungen zuverlässig funktioniert, Personen im Arbeitsraum von Maschinen erkennt und im Gefahrenfall den Maschinenbediener warnt und/oder in die Steuerung der Maschine eingreift.

Effiziente Terminals und Güterverkehrsanlagen

Projekt „Kupplungsroboter – automatisierter Entkupplungsprozess für Verschiebebahnhöfe“

Ziel dieses Projekts ist das Ersetzen der beiden jeweils manuell durchzuführenden Tätigkeiten „Langmachen“ und „Trennen der Schraubenkupplungen“ durch Kupplungsrobotersysteme. Damit soll eine Automatisierungslücke im Verschubbereich geschlossen werden. Die Erwartungen sind u. a. eine Steigerung der Produktivität mittels Erhöhung der Abrollgeschwindigkeit sowie die Erhöhungen der Sicherheit für die Mitarbeiter durch Wegfallen schwerer manueller Tätigkeiten.

D.4. Umweltbericht

Als führender Anbieter von umweltfreundlicher Mobilität verpflichteten sich die ÖBB zu einer umfassenden Nachhaltigkeit: wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Die ÖBB berücksichtigen dabei Nachhaltigkeitsaspekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Beschaffung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Entsorgung.

Der ÖBB-Konzern stellt seine Corporate Social Responsibility (CSR)-und Nachhaltigkeitsperformance in einem speziellen Nachhaltigkeitsbericht dar, welcher in der aktuellen Version unter konzern.oebb.at/de/nachhaltigkeit abrufbar ist. Die berichteten Inhalte spiegeln die für die Geschäftstätigkeit relevanten und materiellen Aspekte wider. Der ÖBB-Nachhaltigkeitsbericht wird in Übereinstimmung mit den Vorgaben für die G4-„Kern“-Option der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt.

Um den Nachhaltigkeitsvorteil der ÖBB zu sichern und weiterhin der Vorreiter für umweltfreundliche Mobilitätslösungen in Österreich zu bleiben, wurden strategische Handlungsfelder definiert.

Diese leiten sich aus unserem Nachhaltigkeitsverständnis ab und skizzieren unseren Weg, auch in Zukunft nachhaltig und verantwortungsvoll zu handeln. Die Handlungsfelder unterstützen bestehende Konzernziele und stellen langfristige Gewinn-Situationen für die Gesellschaft, die Umwelt und die ÖBB sicher.

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Die ÖBB tragen mit der Verkehrsverlagerung einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei. 2,9 Mio. t pro Jahr CO₂-Emissionen werden durch die ÖBB-Verkehrsleistungen auf der Schiene in Österreich eingespart. Einen wichtigen Beitrag zur positiven CO₂-Bilanz der ÖBB leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft. Die ÖBB decken bereits heute rd. 90% ihres benötigten Bahnstroms aus Wasserkraft – fast die Hälfte davon wird aus eigenen Kraftwerken gewonnen. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen von 160.495 t CO₂ seit 2006, haben die ÖBB im Jahr 2015 ihre Emissionen gegenüber 2006 um ca. 30% gesenkt. Auch zukünftig wollen die ÖBB den Umweltvorteil der Bahn ausbauen. Ziel bis 2020 ist es den Anteil an erneuerbaren Energien durch Optimierung der Wasserkraftwerke und den verstärkten Ausbau von Windenergie und Fotovoltaik zu erhöhen.

Der Bahnsektor ist ein energieintensiver Sektor. Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist daher das Thema Energieeffizienz für den ÖBB-Konzern von zentraler Bedeutung. So spielen beispielsweise bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial Kriterien der Energieeffizienz eine wichtige Rolle. Darüber hinaus nehmen die ÖBB bei bestehenden Zügen laufend Verbesserungen vor, damit auch diese energieschonender unterwegs sind. Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Anlagen einen wichtigen Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar.

Eine negative Auswirkung des Bahnbetriebs ist der Lärm. Die ÖBB unternehmen aufgrund ihres hohen ökologischen Anspruchs große Anstrengungen, um den Schienenverkehrslärm sowohl an der Quelle als auch der Strecke zu reduzieren. Mit dem Einsatz von Schallschutzwänden und Schallschutzfenstern wird der ortsfeste Lärmschutz weiter ausgebaut. Daneben werden vielfältige Maßnahmen zur Lärmsanierung und Lärmvorsorge geprüft und umgesetzt. Dazu zählen etwa die Neuanschaffung von leisen Güterwaggons und die Umrüstung von Bestandsgüterwägen. So sind bei den ÖBB bereits heute rd. 25% der Güterwägen mit Kunststoffbremssohlen ausgestattet und somit lärmsaniert.

D.5. Barrierefreiheit

Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu Bahn und Bus ist ein wichtiges Ziel sowohl für Menschen mit Behinderungen, für mobilitätseingeschränkte Personen als auch für Eltern mit Kindern, ältere Menschen und Reisende mit Gepäck.

Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und ExpertInnen der Behindertenorganisationen einen Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) entwickelt, der Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft darstellt. Im Berichtsjahr haben die Konzerngesellschaften ihre Pläne aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Bahnhöfe und für die Fahrzeugflotte bis 2025 erstellt. Dieser Bericht wurde im Februar 2016 den ÖBB-Stakeholdern präsentiert.

Infrastruktur

Seit Ende 2016 profitieren bereits etwas mehr als drei Viertel aller Reisenden von modernen, barrierefreien Bahnhöfen. Im Jahr 2025 werden insgesamt über 270 Bahnhöfe barrierefrei nutzbar sein, wodurch 90% der Reisenden erreicht werden.

Rd. 200 Bahnhöfe und Haltestellen sind bereits barrierefrei nutzbar. Im Jahr 2016 sind beispielsweise die neu errichtete Haltestelle Brünner Straße, der Bahnhof Hollabrunn und die Haltestelle Schalchen-Mattighofen barrierefrei gestaltet worden. 2017 wird dieser Weg mit der Modernisierung weiterer Bahnhöfe und Haltestellen konsequent weiter verfolgt.

Die ÖBB gehen aktiv auf Menschen mit Behinderungen zu und holen Feedback ein: zum Beispiel bei den „Stakeholder Dialogen“, die auch 2016 wieder ein großer Erfolg waren. Dieses Kundenfeedback fließt in unsere tägliche Arbeit ein, um so noch näher am Reisenden zu sein.

D.6. Sicherheit

Sicherheit stellt für KundInnen und MitarbeiterInnen ein wesentliches Qualitätsmerkmal dar. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Sicherheitsrisiken wird das Vertrauen von KundInnen, MitarbeiterInnen, aber auch des Eigentümers in die ÖBB weiter gestärkt und damit ein wichtiger Beitrag zum Unternehmenserfolg geleistet.

Bei allen Aktivitäten im ÖBB-Konzern steht daher Sicherheit immer an oberster Stelle. Die in den Teilkonzernen eingeführten zertifizierten Sicherheitsmanagementsysteme unterstützen die Steuerung der Sicherheitsleistung. Durch permanentes Monitoring der wesentlichen Sicherheitsindikatoren können negative Trends frühzeitig erkannt und proaktiv gegensteuernde Maßnahmen gesetzt werden. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in konzernweit abgestimmte Maßnahmen im Sicherheitsprogramm. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie das Sicherheitsprogramm tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen.

Das Sicherheitsniveau auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG konnte in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert werden. Die Gründe dafür sind einerseits das regelmäßige Monitoring der ÖBB-Sicherheitsleistung mittels sicherheitsrelevanter Kennzahlen zum frühzeitigen Erkennen von eventuell entstehenden Problemfeldern, andererseits das rasche Gegensteuern bei erkannten Abweichungen.

Im Sicherheitsprogramm werden Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Nachrüstung von Gleisfreimeldeanlagen oder Arbeiten in der Rückfallebene) definiert und konsequent umgesetzt. Diese Maßnahmen sind das Werkzeug zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus, Gegensteuerung bei Abweichungen sowie der regelmäßigen Verbesserung der Sicherheitsleistung.

Des Weiteren wird ein wesentlicher Fokus auf das subjektive Sicherheitsempfinden unserer KundInnen gelegt. Als Grundlage dabei dient das regelmäßige Beobachten der das Sicherheitsgefühl beeinflussenden Parameter. Aus der Entwicklung der einzelnen Parameter können gezielt und frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen abgeleitet werden. Dazu zählen beispielhaft bauliche Maßnahmen zur besseren Beleuchtung und mehr Sicherheitspersonal auf den Bahnhöfen und in den Zügen.

Jährliche Investitionen von durchschnittlich über 2,0 Mrd. EUR in Neu-, Ausbau- und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen unterstützen zudem die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung.

Begleitende Maßnahmen zur Sicherheitsstrategie, wie der Fokus auf Maßnahmen mit größter Wirkung, als auch der Ausbau der Sicherheits- und Fehlerkultur, bilden einen weiteren wesentlichen Beitrag zum Thema Sicherheit.

Schwerpunkte aus dem Sicherheitsprogramm:

Sicherheit an Bahnhöfen

- Zusätzliche Beleuchtung und bauliche Verbesserungen im Ausmaß von rd. 4,0 Mio. EUR
- Zusätzliche Notruf- und Videoeinrichtungen im Ausmaß von rd. 1,0 Mio. EUR
- Mobilmachung bestehender Security-Mitarbeiter und Aufnahme von zusätzlichem Security-Personal (bis zu 250 MitarbeiterInnen)
- Änderungen der Hausordnung (Alkoholverbote)

Sicherheit an Bahnübergängen

Der Großteil (68,9%) der 74 Vorfälle ereignete sich auf nicht technisch gesicherten Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungen, die mit Stopptafel und/oder Andreaskreuz gesichert sind). Von den 74 Vorfällen sind alle, also 100% auf Unachtsamkeit der Straßenbenutzer zurückzuführen. Die ÖBB investieren jährlich ca. 25,0 Mio. EUR in Sicherheitsmaßnahmen an Bahnübergängen. In den vergangenen zehn Jahren wurde die Zahl der Bahnübergänge durch Errichtung von Unterführungen und Brücken nahezu halbiert. Die weitere Reduktion von Bahnübergängen und Sicherung von bestehenden Eisenbahnkreuzungen ist den ÖBB ein großes Anliegen. Aus diesem Grund wurde 2016 u. a. ein innovatives Forschungsprojekt mit der Universität Salzburg zur einfachen und kostengünstigen Überwachung von nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen initiiert.

Fehlerkultur

Unter Fehlerkultur versteht man eine systemanalytische proaktive Sicherheitskultur mit einem aktiven, präventiv ausgerichteten, vorurteilsfreien Umgang mit Fehlern. Diese müssen in ihrem Entstehungskontext beurteilt werden. Ziele einer guten Fehlerkultur sind:

- Die Stärkung eines gemeinsamen Verständnisses zum Thema „Fehler“ und damit die Etablierung einer „neuen Fehlerkultur“ im Unternehmen ÖBB
- Fördern der Sicherheitskommunikation
- Die Sicherheitsleistung in der Betriebsabwicklung nachhaltig zu steigern

Um diese Ziele zu erreichen wurden folgende Werkzeuge in der gesamten Infrastruktur AG eingeführt:

- Vertrauliches Meldewesen
- Ideenwerkstatt
- Individuelle Weiterentwicklungen zum Stärken der Führungskompetenzen

Reduktion des Kollisionsrisikos

Das Programm zum weiteren Ausbau von Gleisfreimeldeanlagen wurde weiter vorangetrieben. Damit wird das Kollisionsrisiko von Zugfahrten wesentlich verringert, es trägt somit zu einer erheblichen Verbesserung des Sicherheitsniveaus bei.

Sicherheit auf Bahnanlagen

Die Maßnahmen der letzten Jahre (z.B. Videobotschaften) wurden durch standardisierte Schulbesuche in allen Klassen der 7. und 8. Schulstufen erweitert. In dieser Unterrichtseinheit werden Jugendliche durch Fachexperten der ÖBB-Infrastruktur AG über die Gefahren des Bahnbetriebs aufgeklärt. Ziel ist es, frühzeitig künftige Verkehrsteilnehmer bezüglich der Gefahren auf Eisenbahnanlagen und Eisenbahnkreuzungen zu sensibilisieren.

Arbeitnehmerschutz

Die Arbeitssicherheit unserer MitarbeiterInnen konnte weiter verbessert werden. Besonders hervorzuheben ist dabei die Weiterentwicklung des Dienstbehelfs DB 601.02, der den Ablauf und die Zuständigkeiten bei Bauarbeiten neu und klar regelt und damit wesentlich zur Handlungssicherheit beitragen wird.

Betriebliche Regelwerke

Ab dem Jahr 2017 werden jedem Betriebsbediensteten – automatisch über die Regelwerksdatenbank – die für seine Tätigkeit relevanten Bestimmungen zur Verfügung stehen. Der enorme Vorteil darin liegt, dass die MitarbeiterInnen in einem Regelwerk alle für ihre Tätigkeiten relevanten Bestimmungen erhalten und nicht verschiedenste Anweisungen usw. durchforsten müssen. Somit wird die Übersichtlichkeit für die MitarbeiterInnen wesentlich erhöht und die Komplexität der Regelwerke verringert.

Sicherheitsgenehmigung

Die von der nationalen Sicherheitsbehörde ausgestellte Sicherheitsgenehmigung bildet die Grundlage zum Betrieb der Schieneninfrastruktur. Die Sicherheitsgenehmigung der ÖBB-Infrastruktur AG konnte im Jahr 2016 erfolgreich um weitere fünf Jahre verlängert werden.

E. Konzernbeziehungen

Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG und erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z.B. Marketing und Treasury-Leistungen. Diese Leistungen werden mittels Konzernumlage beziehungsweise mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2016 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 15,9 Mio. EUR (Vj: rd. 15,7 Mio. EUR) als Konzernumlage in Rechnung gestellt.

Unmittelbare Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG sind vor allem die Teilkonzernmuttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft („ÖBB-Personenverkehr AG“), Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft („Rail Cargo Austria AG“) und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft („ÖBB-Infrastruktur AG“).

ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2016 wurden mit der Gesellschaft rd. 318,6 Mio. EUR (Vj: rd. 310,9 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 12,7 Mio. EUR (Vj: rd. 14,0 Mio. EUR) verrechnet.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern, einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines Güterverkehrs zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2016 Gesamterträge in Höhe von rd. 167,9 Mio. EUR (Vj: rd. 170,7 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2016 wurden mit der Gesellschaft rd. 160,0 Mio. EUR (Vj: rd. 185,6 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 13,0 Mio. EUR (Vj: rd. 11,5 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH („ÖBB-Technische Services-GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2016 wurden mit der Gesellschaft rd. 22,3 Mio. EUR (Vj: rd. 23,0 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 26,2 Mio. EUR (Vj: rd. 26,0 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR (Vj: rd. 11,2 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2016 wurden mit der Gesellschaft rd. 20,0 Mio. EUR (Vj: rd. 22,0 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 78,7 Mio. EUR (Vj: rd. 74,3 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR) aktiviert.

F. Chancen-/Risikobericht

Das Chancen-/Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. Ziel ist es, rechtzeitig Chancen/Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, um bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale abzusichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten.

Chancen und Risiken sind im ÖBB-Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Daher erfolgt die Überarbeitung des Chancen-/Risikoportfolios synchron mit den Planungsprozessen.

Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen-/Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik bildet die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts verbunden ist.

Prozess Chancen-/Risikomanagement



Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Nach Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken/-chancen in der konzernweiten Chancen-/Risikoplattform wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage können dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen-/Risikosituation zur Verfügung gestellt werden.

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2015 das Projekt „Weiterentwicklung des Chancen- und Risikomanagements im ÖBB-Konzern“ umgesetzt. Dabei wurde u. a. der Reifegrad des Risikomanagementsystems im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich evaluiert, ein hoher Reifegrad attestiert und Weiterentwicklungspotenziale identifiziert. 2016 wurden die 2015 noch nicht umgesetzten Potenziale realisiert.

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ist zur Sicherstellung des professionellen Umgangs mit Chancen und Risiken sowie zur laufenden Umsetzung des Risiko- und Chancenmanagementprozesses die Funktion eines Teilkonzern-Risikomanagers eingerichtet: Er ist für den Chancen- und Risikomanagementprozess im Teilkonzern beziehungsweise in der Gesellschaft verantwortlich. Im Teilkonzern führt er die Chancen- und Risikokonsolidierung und -aggregation durch und ermittelt dessen Gesamt-Chancen- und Risikoposition, die jeweils mit den Risikoakzeptanz- und Risikotragfähigkeitsgrenzen abgeglichen wird. Gegebenenfalls wird daraus weiterer Handlungsbedarf abgeleitet und Maßnahmen initiiert. Der Risikomanager berichtet an den Vorstand und die Geschäftsführung sowie an den Konzern-Chancen- und Risikomanager, er legt die vorgeschlagenen Chancen- und Risikosteuerungsmaßnahmen zur Diskussion und Beschlussfassung vor und übernimmt Beratungs- und Schulungsaufgaben. Darüber hinaus sind in allen Geschäftsbereichen, Stabstellen und allen wesentlichen Beteiligungen dezentrale Risikomanager und -ansprechpartner definiert, welche die risikoverantwortlichen Führungskräfte („Risk Owner“) bei der Erfassung der Chancen und Risiken im jeweiligen Verantwortungsbereich unterstützen.

Risikofelder und wesentliche Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Die seit Einführung eines konzernweiten Chancen-/Risikomanagementsystems geltenden Chancen-/Risikofelder wurden im Berichtszeitraum nicht verändert. Sie dienen der strukturierten und einheitlichen Erfassung und Bearbeitung aller relevanten Chancen/Risiken:

Strategie	Operativer Betrieb	Finanzen/Rechnungswesen
Absatz/Vertrieb	Personal/Führung/Organisation	Recht/Haftung
Einkauf/Beschaffung	Informationsverarbeitung	Töchter/Beteiligungen

Für das Jahr 2016 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur, von denen keines bestandsgefährdend ist, auf die einzelnen Chancen-/Risikofelder wie folgt:

Strategie

Dem Umstand, dass Umfeldentwicklungen sich immer dynamischer gestalten, wird innerhalb des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur insofern Rechnung getragen, als dass in einem strukturierten Prozess regelmäßig sämtliche politisch-rechtliche, sozio-kulturelle, ökologische, ökonomische und technologische Veränderungen durch die Führungskräfte aller Geschäftsbereiche identifiziert werden, die sich auf die Erreichung der strategischen Ziele des Unternehmens auswirken könnten. Nach eingehender Analyse und Priorisierung werden entsprechende Maßnahmen definiert. Um das Risiko einer Nichterreichung von Strategiezielen zu mindern, wird ein regelmäßiges Controlling der strategischen Maßnahmen durchgeführt.

Operativer Betrieb

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen beziehungsweise Programmen begegnet: So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenkarte). Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices und der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Anlagenräume. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallssicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie z. B. Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliches Ausfallskonzept für Schlüsselemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kundeninformationssysteme Teil unserer Betriebsführungsstrategie.

Finanzen/Rechnungswesen

In diesem Risikofeld finden sich beispielsweise Zinsänderungsrisiken, Kontrahentenrisiken, Bewertungsrisiken und Preisänderungsrisiken. Details und Maßnahmen zur Risikoreduzierung werden im Kapitel „Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten“ behandelt.

Absatz/Vertrieb

Risiken bestehen einerseits durch ein abgeschwächtes Wirtschaftswachstum und andererseits durch steigenden Wettbewerb. Die Beobachtung und Analyse des Kundenverhaltens sowie eine umfassende Anpassung des Angebots mindern diese Risiken. Durch diese Maßnahme wird auch die Chance erhöht, neue Kunden zu gewinnen und das Marktpotenzial bestehender Kunden weiter auszuschöpfen.

Personal/Führung/Organisation

Hier besteht das Risiko, dass durch Nicht- beziehungsweise Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen wie z. B. Effizienzsteigerungen Personalmehraufwand entsteht. Um dieses Risiko zu mindern, erfolgt ein umfassendes Controlling.

Recht/Haftung

Durch die Einführung des „Code of Conduct“ wird das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen zukünftig gemindert. Das 2013 aufgebaute Complianteteam dient vor allem bei diesem Risikofeld als Teil eines Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems, letztlich auch zur Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr.

Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – kann zu erhöhten Systemkosten im Eisenbahnwesen führen (z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben). Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen von unterschiedlichen Unternehmenseinheiten auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können. Durch erfolgreich umgesetzte Vergleichsverhandlungen konnten die Risiken im Zusammenhang mit diversen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren, in denen neu in den Markt getretene EVUs mit juristischen Mitteln versuchten, in der Vergangenheit liegende Preisanhebungen und -komponenten für das Infrastrukturbenützungsentgelt zu bekämpfen und mangelnde Transparenz und verletzende Preisgestaltung bei der Verrechnung von Traktionsstrom nachzuweisen, weitgehend reduziert werden.

Einkauf/Beschaffung

Das Hauptrisiko stellen Preisschwankungen bei verschiedenen Rohstoffen dar – im Infrastrukturbereich vor allem im Stahlsektor. Im Schienen- und Weichenbereich sowie in sonstigen Baubereichen werden Preisentwicklungen und Rohstoffindizes sehr genau analysiert und die Ergebnisse in den rollierenden Planungen sowie in den Einkaufsverhandlungen eingebracht.

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Es werden laufend Maßnahmen zur Erhöhung der Verfügbarkeit der IT (z. B. Ausstattung der Serverräume) sowie Vertraulichkeit (z. B. Schulung der MitarbeiterInnen) und Integrität (z. B. Back-up-Sicherungen) der Daten gesetzt, um das Risiko zu mindern. Neben den technischen Absicherungen sorgen der Konzern Chief Information Security Officer gemeinsam mit den Ansprechpersonen in Teilkonzernen und Gesellschaften mit organisatorischen Maßnahmen für eine konzernweite einheitliche Steuerung und Überwachung (Security Governance) der Informationssicherheit. Die Security Governance sorgt dafür, dass durch die regelmäßige Prüfung der umgesetzten Maßnahmen Schäden durch beispielsweise Schadsoftware oder identifizierte Risiken gemindert werden.

Töchter/Beteiligungen

Die Verwertungserlöse und die exakten Realisierungszeitpunkte im Immobilienbereich sind von den jeweiligen Marktentwicklungen abhängig. Die Risikosteuerung erfolgt frühzeitig schon in der Verhandlungsgestaltung sowie durch gezieltes Portfoliomanagement.

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz gilt auch für den ÖBB-Konzern, dass Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten ihrer MitarbeiterInnen oder Entscheidungsträger verantwortlich gemacht und bestraft werden können. Um diesem Risiko zu begegnen, werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert, etwa im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände, der Iststand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Vorsorgemaßnahmen wurden auch mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen sowie der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den Code of Conduct getroffen. Mit entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche wird ebenfalls eine Risikominimierung verfolgt.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten der ÖBB-Infrastruktur AG (Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen und Wertpapiere) ist in der Bilanz ersichtlich. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Konzernabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreissrisiken ein. Die Konzernrichtlinien untersagen die Ausgabe oder das Halten von Finanzinstrumenten zu spekulativen Zwecken. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen, zudem wurden durch Konzernrichtlinien die zulässigen Finanzgeschäfte definiert. Derivative Finanzinstrumente werden im Einklang mit den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften bewertet.

Der Großteil der eingesetzten Derivate (rd. 91% des Nominalen) sind nicht-strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps; im Vorjahr bestand auch noch ein Cross Currency Interest Rate Swap, der im Februar 2016 ausgelaufen ist). Nur ein geringer Anteil von 9% des Nominalen entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften nur nach deren Zustimmung und auf Basis von deren Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. Oberste Priorität nimmt bei allen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. Eine wesentliche Aufgabe der damit beauftragten Abteilung Konzernfinanzen ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret mit den Konzerngesellschaften zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert:

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen haben könnte, die über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns.

Zinsänderungsrisiko

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktzinsschwankungen auf die Ergebnisentwicklung auf ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau zu beschränken.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated.

Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht, da den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüberstehen.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Währungsrisiken (Währungsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Swappeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den ÖBB-Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Das Cross-Border-Leasing-Management beschäftigt sich mit der Gestionierung, der Abwicklung, dem Risikomanagement sowie der wirtschaftlichen Beendigung bestehender Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Ziel des Cross-Border-Leasing-Managements ist es, insbesondere alle Rechte und Pflichten aus den Transaktionen zu überwachen, die vertragsmäßige Abwicklung sicherzustellen, Risiken zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit des gesamten Portfolios zu gewährleisten.

In den letzten Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zurückzahlen zu müssen. Im Jahr 2016 wurden zwei Transaktionen unter Erhaltung des Nettobarwertvorteils vorzeitig beendet, für weitere zwei Transaktionen wurden die rechtlichen Schritte zur planmäßigen Beendigung im Jahr 2017 gesetzt. Die ÖBB-Strategie ist es unverändert, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich unter Erläuterung 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Internes Kontrollsystem

Die Vorstände und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr. Zum IKS wurde ein grundlegender Mindeststandard ausformuliert, der in den Teilkonzernen Umsetzung findet.

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2016 das Projekt „Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern“ gestartet. Dabei wurde u. a. der Reifegrad des IKS im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich evaluiert. Aus der Reifegradeinschätzung der einzelnen Konzernteile ergab sich als ein wesentliches Erkenntnis die zukünftig zu verstärkende Vereinheitlichung auf Basis erweiterter Konzernvorgaben.

Kontrollumfeld

Das IKS im ÖBB-Konzern fokussiert stark auf prozessbezogene Überwachungsmaßnahmen und rechnungslegungsbezogene Themen. Es unterstützt die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften und vorgesehenen Geschäftspolitik (Compliance), die Gewährleistung von Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung (Financial Reporting) und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeiten (Operations).

Es orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management dadurch eine anerkannte Basis für Analyse- und Steuerungsaufgaben.

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen in den wesentlichen und kritischen Geschäftsprozessen vollständig und nachvollziehbar dokumentiert sind, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.), regelmäßig angepasst wird und dass die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind. Aus dem oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekt resultieren dazu konkrete Vorgaben, wie auf Basis vorliegender Prozesslandkarten die Geschäftsprozesse direkt mit den definierten IKS-Kernprozessen in Verbindung zu setzen sind.

Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

Auf Basis der Prozessdokumentationen werden in periodischen Abständen die wesentlichen Risiken identifiziert, bewertet und erfasst. Geeignete Kontrollaktivitäten werden festgelegt, um Risiken auf ein angemessenes Ausmaß zu reduzieren. Die Wirksamkeit der Kontrollen wird durch periodische Selbstevaluierung unter Setzung revolvierender Schwerpunkte überprüft und dokumentiert.

Auch an dieser Stelle ist auf das Weiterentwicklungsprojekt zu verweisen, wo zu den identifizierten IKS-Prozessen ein Set an generischen Risiken ausformuliert wurde, die von allen Konzerngesellschaften durch adäquate Kontrollen direkt und verpflichtend zu adressieren sind.

Im ÖBB-Konzern ist aufgrund der Unternehmensgröße eine eigene Stabstelle Interne Revision eingerichtet. Die Interne Revision kontrolliert das Vorhandensein eines wirksamen IKS in den Konzerngesellschaften und prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente, wobei Ergebnisse in Form eines Tätigkeitsberichts dem Prüfungsausschuss des jeweiligen Aufsichtsrats berichtet werden.

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert, die – unterstützt von Compliancebeauftragten in allen Teilkonzernen – in ihrer anlassbezogenen Überprüfungstätigkeit weisungsfrei agiert. Ein weiterer wesentlicher Aspekt in der Compliance-tätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

Information und Kommunikation

Unabhängig von der zukünftig stärker in den Fokus rückenden Harmonisierung weist jeder Teilkonzern, der dezentralen Konzernstruktur entsprechend, ein angemessenes, wirksames IKS nach; die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgt somit eigenverantwortlich ebendort.

Seit 2012 ist die in ihren Mindestausprägungen vereinheitlichte Dokumentation des IKS in Form eines konzernweit gültigen Mindeststandards zur Umsetzung veröffentlicht. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung, die Dokumentation der innerprozessual definierten Schlüsselkontrollen mit ihren Risikofeldern sowie der zugehörigen Testschritte softwareunterstützt vereinheitlicht vorzunehmen. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten, nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management.

Im Rahmen des laufenden Weiterentwicklungsprojekts werden auch Regularien den neu definierten Anforderungen angepasst und dort, wo notwendig, inhaltlich geschärft.

Rechnungslegung

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist auch Bestandteil des Prüfprogramms der Wirtschaftsprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung, wobei die daraus resultierenden Ergebnisse dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zur Kenntnis gebracht werden.

Was die Vorprozesse zur Rechnungslegung betrifft, wurde eine weitreichende Vereinheitlichung erzielt, indem die betreffenden Abläufe in eine konzernweit tätige Einheit für Accounting Services innerhalb der ÖBB-Business Competence Center GmbH übergeführt wurden.

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH wird hinkünftig auch verstärkt dahingehend mitwirken, dass sie durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben die Konzernholding in ihrer Harmonisierungstätigkeit operativ unterstützt.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP R/3 gebucht; bei manchen ausländischen Tochterunternehmen kommen z.T. auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert bzw. durch die Lieferung von Upload-Files an die ÖBB-Holding AG, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden.

Grundlage der Konzernrechnungslegung bildet ein IFRS-Konzernhandbuch (herausgegeben und regelmäßig aktualisiert von der Abteilung Rechnungswesen der ÖBB-Holding AG), wo wesentliche IFRS-basierte Bilanzierungserfordernisse konzernweit vorgegeben und kommuniziert werden. Die MitarbeiterInnen des Rechnungswesens werden laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um den Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung vorbeugen zu können.

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software zum Einsatz. Nach Prüfung durch lokale Wirtschaftsprüfer (unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung sowie der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Prüfungen innerhalb der ÖBB) liefern alle Tochterunternehmen für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reporting Packages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Die Prüfung wird mittels „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket“ bestätigt, deren Einlangen Voraussetzung für die Verarbeitung des Reportingpackages ist. Dieses externe Kontrollsystem stellt einen unterstützenden Teil des IKS dar.

Der Aufsichtsrat wird regelmäßig, insbesondere innerhalb des verpflichtend einzurichtenden Prüfungsausschusses der ÖBB-Infrastruktur AG, über die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns in Form von konsolidierten Darstellungen informiert.

G. Anmerkungen zum Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden aufgrund der am Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 04.04.2017

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo

(Ressort Finanzen, Markt, Service)

DI Franz Bauer

(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

KR Ing. Franz Seiser

(Ressort Betrieb und Systeme)

Glossar

BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DB	Deutsche Bahn
EBIT	Earnings before interest and tax
EBT	Earnings before tax
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer
GWh	Gigawattstunde
IKS	Internes Kontrollsystem
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
OeBFA	Österreichische Bundesfinanzierungsanstalt
railjet	neuer Fernverkehrszug
rd.	rund
RPL	Rahmenplan
Traktion	Antrieb von Zügen durch Triebfahrzeuge
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt und dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wien, am 04.04.2017

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo

(Ressort Finanzen, Markt, Service)

DI Franz Bauer

(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

KR Ing. Franz Seiser

(Ressort Betrieb und Systeme)

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2016

42

	Erläuterung	2016 in TEUR	2015 in TEUR
Umsatzerlöse	4	2.107.836,1	2.078.704,9 *)
Bestandsveränderungen		254,9	488,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	300.316,2	292.309,7
Sonstige betriebliche Erträge	6	746.362,2	679.859,4 *)
Gesamterträge		3.154.769,4	3.051.362,9
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-378.679,8	-390.594,0
Personalaufwand	8	-1.110.899,1	-1.036.474,3
Abschreibungen	9	-725.735,3	-690.416,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-312.835,8	-319.519,0
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		626.619,4	614.359,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.109,2	580,0
Zinserträge	11	29.242,8	35.140,7
Zinsaufwendungen	11	-618.061,7	-635.556,9
Sonstiger Finanzertrag	12	35.210,9	43.698,0
Sonstiger Finanzaufwand	12	-24.487,7	-45.375,6
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-576.986,5	-601.513,8
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		49.632,9	12.845,3
Ertragsteuern	13	7.689,7	-12.021,7
Konzernjahresergebnis		57.322,6	823,6
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		56.976,5	775,9
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		346,1	47,7

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4

Gesamtergebnisrechnung 2016

	Erläuterung	2016 in TEUR	2015 in TEUR
Konzernjahresergebnis		57.322,6	823,6
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste		-2.449,6	1.159,7
Steuereffekte		24,5	-6,0
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-2.425,1	1.153,7
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	4.774,0	-8.239,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	6.985,5	10.418,5
Unrealisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	-2.834,3	-2.223,3
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	1.265,0	0,0
Steuereffekte		-2.578,0	-292,0
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		7.612,2	-335,8
Sonstiges Ergebnis		5.187,1	817,9
Konzerngesamtergebnis		62.509,7	1.641,5
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		62.163,6	1.593,8
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		346,1	47,7

Konzern-Bilanz zum 31.12.2016

Vermögen	Erläuterung	31.12.2016 in TEUR	31.12.2015 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	20.785.366,5	20.038.014,3 *)
Immaterielle Vermögenswerte	15	464.337,3	370.296,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	160.008,0	163.917,6 *)
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.161,7	49.274,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	215.424,4	576.888,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	145.497,2	152.880,2
Latente Steueransprüche	13	30.424,7	24.776,8
		21.850.219,8	21.376.048,3
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	72.101,7	54.991,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	152.061,5	128.293,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	203.037,1	206.608,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	243.512,3	108.144,0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	7.818,4	40,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	125.587,3	226.043,2
		804.118,3	724.121,5
		22.654.338,1	22.100.169,8
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	-6.794,1	-15.975,6
Available-for-Sale-Rücklage	24	6.874,6	8.443,9
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	229.130,1	174.578,7
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.268.094,8	1.205.931,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	542,1	285,4
		1.268.636,9	1.206.216,6
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	17.982.756,4	17.825.600,4
Rückstellungen	26	205.209,0	267.474,1
Sonstige Verbindlichkeiten	27	38.654,9	44.211,2
		18.226.620,3	18.137.285,7
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	1.896.452,4	1.716.011,0
Rückstellungen	26	133.549,8	89.900,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	602.435,1	580.789,5
Sonstige Verbindlichkeiten	27	526.643,6	369.967,0
		3.159.080,9	2.756.667,5
		22.654.338,1	22.100.169,8

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 14

Konzern-Geldflussrechnung 2016

	Erläuterung	2016 in TEUR	2015 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		49.633	12.845
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	892.695	859.934
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		616	290
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-166.960	-169.518
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-14.874	14.092
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		2.043	-130
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		1.131	-405
+ Zinsaufwand	11	618.062	635.557
- Zinsertrag	11	-29.243	-35.141
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-14.037	2.558
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		61.608	62.649
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		118.654	132.018
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-18.799	-51.422
- gezahlte Zinsen		-653.969	-641.197
+ erhaltene Zinsen		1.057	2.086
- gezahlte Ertragsteuern	13	-2	-41
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		847.615	824.176
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		40.329	37.133
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-1.771.350	-1.718.974
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		51.905	43.596
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		0	-106.314
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	189.985	234.685
- Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten		-40	0
+ Einzahlungen aus dem Abgang von sonstigen Geschäftseinheiten		421	0
- Auszahlungen für die Gründung von Tochtergesellschaften		-135	0
+ Erhaltene Dividenden		1.242	1.048
+ Einzahlung aus der Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		0	120
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.487.643	-1.508.706
- Auszahlung an nicht beherrschenden Gesellschaftern		-89	0
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von nicht beherrschenden Gesellschaftern		0	179
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	1.707.880	762.252
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-1.174.076	-79.632
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-199	-187
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		533.516	682.612
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		847.615	824.176
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.487.643	-1.508.706
Free Cashflow (a+b)		-640.028	-684.529
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		211.341	213.258
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-106.512	-1.917
Liquide Mittel zum Periodenende		104.829	211.341

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2016

46

	Grund- kapital in TEUR	Kapital- rücklagen in TEUR	Cashflow- Hedge- Rücklage in TEUR	Available- for-Sale- Rücklage in TEUR	Erwirt- schaftetes Ergebnis in TEUR	Summe Eigenkapital in TEUR	Anteile nicht beherr- schender Gesell- schafter in TEUR	Gesamtes Eigenkapital in TEUR
<i>Stand am 01.01.2015</i>	500.000,0	538.884,2	-17.863,1	10.667,2	166.785,4	1.198.473,7	0,0	1.198.473,7
Konzernjahresergebnis					775,9	775,9	47,7	823,6
Sonstiges Ergebnis			1.887,5	-2.223,3	1.153,7	817,9		817,9
Konzerngesamtergebnis			1.887,5	-2.223,3	1.929,6	1.593,8	47,7	1.641,5
Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen					5.863,7	5.863,7	58,7	5.922,4
Einzahlung von nicht beherrschenden Gesellschaftern							179,0	179,0
Stand am 31.12.2015	500.000,0	538.884,2	-15.975,6	8.443,9	174.578,7	1.205.931,2	285,4	1.206.216,6
	Grund- kapital in TEUR	Kapital- rücklagen in TEUR	Cashflow- Hedge- Rücklage in TEUR	Available- for-Sale- Rücklage in TEUR	Erwirt- schaftetes Ergebnis in TEUR	Summe Eigenkapital in TEUR	Anteile nicht beherr- schender Gesell- schafter in TEUR	Gesamtes Eigenkapital in TEUR
<i>Stand 01.01.2016</i>	500.000,0	538.884,2	-15.975,6	8.443,9	174.578,7	1.205.931,2	285,4	1.206.216,6
Konzernjahresergebnis					56.976,5	56.976,5	346,1	57.322,6
Sonstiges Ergebnis			9.181,5	-1.569,3	-2.425,1	5.187,1		5.187,1
Konzerngesamtergebnis			9.181,5	-1.569,3	54.551,4	62.163,6	346,1	62.509,7
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-89,4	-89,4
Stand am 31.12.2016	500.000,0	538.884,2	-6.794,1	6.874,6	229.130,1	1.268.094,8	542,1	1.268.636,9

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 100.000 Stück.

Weitere Angaben zu der Darstellung der Veränderung des Eigenkapitals sind in den Erläuterungen 2, 23 und 24 enthalten.

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2016

A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Infrastruktur AG) mit Sitz in 1020 Wien, Praterstern 3, FN 71396 w, ist eine eingetragene Aktiengesellschaft im Sinne des österreichischen Aktiengesetzes, deren Anteile von der Österreichische Bundesbahnen Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) gehalten werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochterunternehmen bilden den Konzern der ÖBB-Infrastruktur AG (fortan ÖBB-Infrastruktur-Konzern). Das Grundkapital ist in 100.000 Stückaktien zerlegt. Die Aktien sind Namensaktien und lauten auf die ÖBB-Holding AG. Die Aktien werden nicht öffentlich gehandelt. Der Teilkonzern steht mit der ÖBB-Holding AG in einem Konzernverhältnis und gehört ihrem Vollkonsolidierungskreis an. Der Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG wird im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, von dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung von Immobilien.

Gemäß § 51 Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung bedarf die ÖBB-Infrastruktur AG weder zum Bau noch zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen einer Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wie auch der Betrieb und die Erhaltung werden über die selbst erwirtschafteten Cashflows, über Fremdkapitalaufnahmen sowie Haftungen und Zahlungen des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen. Der Bau des Brenner Basistunnels, sämtlicher erforderlicher Bauwerke, soweit diese für die Bauarbeiten und den anschließenden Betrieb notwendig sind, sowie die Bereitstellung der Anlagen nach Fertigstellung für die Netzzugangsberechtigten in der Betriebsphase ist Aufgabe der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, eines Gemeinschaftsunternehmens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2016 wurde gemäß § 245a (2) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2016 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB, erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen (Mio. EUR) bzw. in Tausend EUR (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2015 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert beziehungsweise waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden. Eine Auswirkung auf den Konzernabschluss ergab sich jedoch nur, wenn dies in der folgenden Tabelle mit „ja“ gekennzeichnet ist.

Standards/Intepretationen	Geltend ab ¹⁾	voraussichtliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen		
IFRS 14 Regulatorische Abgrenzungsposten	01.01.2016 ²⁾	nein

1) anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen
 2) von EU noch nicht übernommen

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 19	Erfassung von Beiträgen von Arbeitnehmern oder Dritten zu einem leistungsorientierten Pensionsplan	01.02.2015	nein
AIP 2010-2012	Verbesserungen zu IFRS, Zyklus 2010-2012	01.02.2015	nein
IFRS 11	Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit	01.01.2016	nein
IAS 16/ IAS 38	Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden	01.01.2016	nein
IAS 16/ IAS 41	Landwirtschaft: Produzierende Pflanzen	01.01.2016	nein
IAS 27	Einzelabschlüsse (Equity-Methode)	01.01.2016	nein
AIP 2012-2014	Verbesserungen zu IFRS, Zyklus 2012-2014	01.01.2016	nein
IAS 1	Darstellung des Abschlusses	01.01.2016	nein
IFRS 10, 12, IAS 28	Investmentgesellschaften - Anwendung der Konsolidierungsausnahme	01.01.2016	nein

1) anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden vom IASB verabschiedet und mit Ausnahme jener, die durch Fußnote 2 gekennzeichnet sind, von der EU übernommen. Von der Wahlmöglichkeit, einzelne Standards vorzeitig anzuwenden, wurde nicht Gebrauch gemacht. Die möglichen Auswirkungen der neuen und geänderten Standards werden zurzeit evaluiert.

Standards/ Interpretationen	Geltend ab ¹⁾	voraussichtliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen		
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	wird evaluiert
IFRS 9	Finanzinstrumente	ja
IFRS 16	Leasingverhältnisse	ja
Änderungen zu Standards und Interpretationen		
IAS 12	Ertragsteuern - Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten	01.01.2017 ²⁾ nein
IAS 7	Kapitalflussrechnung - Veränderung der Schulden aus Finanzierungstätigkeit	01.01.2017 ²⁾ ja
IFRS 2	Anteilsbasierte Vergütungen	01.01.2018 ²⁾ nein
IFRS 4	Anwendungen von IFRS 9 gemeinsam mit IFRS 4 „Versicherungsverträge“	01.01.2018 ²⁾ nein
IFRS 15	Klarstellung von IFRS 15	01.01.2018 ²⁾ wird evaluiert

1) anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen

2) von EU noch nicht übernommen

IFRS 15 („Umsatzerlöse aus Kundenverträgen“) enthält ein Fünf-Schritte-Modell, das auf Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (mit wenigen Ausnahmen) anzuwenden ist. Die Art der Transaktion oder die Branche des Unternehmens spielen dabei keine Rolle. IFRS 15 enthält zusätzliche qualitative und quantitative Angabepflichten. Diese sollen es den Abschlussadressaten ermöglichen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und resultierenden Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können. Die Auswirkungen von IFRS 15 im Konzern werden derzeit im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Bei den Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen wird keine signifikante Änderung der Höhe und des Ertragsrealisierungszeitpunkts erwartet. Für die Umsatzerlöse aus dem Stromhandel, aus Verwertungsobjekten und aus bestimmten Leistungserbringungen für Dritte, welche rd. 8% (Vj: rd. 8%) der Gesamterträge (Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge) betragen, wird derzeit eine detaillierte Analyse durchgeführt.

IFRS 9 („Finanzinstrumente“) behandelt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten, die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen sowie die Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten. Die Anwendung der Neuerungen von IFRS 9 wird voraussichtlich Auswirkungen auf die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten sowie auf die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, jedoch keine Auswirkungen auf die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten im Konzernabschluss haben.

Der künftige Standard IFRS 16 („Leasing“), der die bisherigen Vorschriften des IAS 17 ersetzt, regelt insbesondere die bilanzielle Abbildung von Leasingverträgen beim Leasingnehmer neu. Gemäß IFRS 16 werden Leasingnehmer für die meisten Leasingverträge einen Vermögenswert (Nutzungsrecht) und eine Verbindlichkeit ausweisen müssen. Die Auswirkung von IFRS 16 im Konzern wird derzeit im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Basierend auf dem Konzernabschluss per 31.12.2015 wird damit gerechnet, dass sich die langfristigen Vermögenswerte sowie die Schulden um rd. 120,6 Mio. EUR erhöhen. Das EBIT verbessert sich, das Finanzergebnis verschlechtert sich um rd. 1,2 Mio. EUR. Das EBT bleibt unverändert. Zudem wird der Umfang und der Detaillierungsgrad der Notesangaben steigen. Vorbehaltlich der Übernahme von IFRS 16 für die Anwendung in der Europäischen Union plant der Konzern, IFRS 16

nicht vorzeitig anzuwenden, sondern ohne Anpassung der Vorjahreswerte ab 01.01.2019 anzuwenden. Im Jahr 2017 wird der Konzernabschluss per 31.12.2016 analysiert, wobei mit vergleichbaren Auswirkungen gerechnet wird.

Der IASB hat im Jänner 2016 Änderungen an IAS 7 Kapitalflussrechnungen veröffentlicht. Die Änderungen haben die Zielsetzung, die Darstellung der Veränderung der Verschuldung des Unternehmens zu verbessern. Anzugeben sind zahlungswirksame Veränderungen, Änderungen aus dem Erwerb oder Veräußerung von Unternehmen, Wechselkursbedingte Änderungen, Änderungen der beizulegenden Zeitwerte etc.

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12..

Währungsumrechnung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung. Der Konzernabschluss wird in Euro, in der funktionalen Währung des Mutterunternehmens, aufgestellt.

Nachdem alle Tochterunternehmen den Euro als funktionale Währung haben, war im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses keine Währungsumrechnung aus der Einbeziehung ausländischer Geschäftsbetriebe notwendig.

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden in den Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträgen erfasst. Alle übrigen Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen ausgewiesen. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

Tochterunternehmen sind vom Konzern beherrschte Unternehmen. Der Konzern beherrscht ein Unternehmen, wenn er schwankenden Renditen aus seinem Engagement bei dem Unternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mithilfe seiner Verfügungsgewalt über das Unternehmen zu beeinflussen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt, und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet.

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie in das sonstige Ergebnis einbezogen. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen. Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten werden als Aufwand erfasst und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 („Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“) entweder in der Gewinn- und Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten bewertet, die sich als Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

Wenn ein Geschäfts- oder Firmenwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet wurde und ein Geschäftsbereich dieser Einheit veräußert wird, wird der dem veräußerten Geschäftsbereich zuzurechnende Geschäfts- oder Firmenwert als Bestandteil des Buchwerts des Geschäftsbereichs bei der Ermittlung des Ergebnisses aus der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs berücksichtigt. Der Wert des veräußerten Anteils des Geschäfts- oder Firmenwerts wird auf der Grundlage der relativen Werte des veräußerten Geschäftsbereichs und des verbleibenden Teils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt.

Assoziierte Unternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinsame Beherrschung der Entscheidungsprozesse.

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten, die um Veränderungen des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie Verluste durch Wertminderungen angepasst werden. Verluste, die den Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten für den Anteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist ein Arrangement, bei dem zwei oder mehr Parteien gemeinschaftlich die Führung ausüben. Eine gemeinsame Vereinbarung zeichnet sich durch folgende Merkmale aus: Die Parteien sind durch eine vertragliche Vereinbarung gebunden, und in der vertraglichen Vereinbarung wird zwei oder mehr Parteien die gemeinschaftliche Führung der Vereinbarung zugewiesen.

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Bestehen diese Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung, anstatt Rechte an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden, werden diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Schuldenkonsolidierung

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden Forderungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen aufgerechnet.

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Sämtliche konzerninterne Aufwendungen und Erträge werden im Zuge der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert. Im Falle von Anlagenerstellungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung in aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen.

Zwischenergebniseliminierung

Im Konzernabschluss werden Zwischengewinne aus internen Anlagenverkäufen oder Anlagenherstellungen sowie aus Einlagen von Vermögenswerten in die Tochtergesellschaften eliminiert.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 13 (Vj: 13) weitere vollkonsolidierte und zwei (Vj: zwei) assoziierte beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmen (davon ein ausländisches; Vj: ein), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 16 (Vj: 16) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt. Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in den Vollkonsolidierungskreis einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity Methode	Gesamt
Stand 01.01.2015	14	2	16
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Stand 31.12.2015	14	2	16
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Stand 31.12.2016	14	2	16
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1

Veränderung an der Beteiligungsquote von Beteiligungen des Konzerns

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat 2015 49% der Anteile am verbundenen vollkonsolidierten Unternehmen WS Service GmbH gegen 13,05% der Anteile an der Weichenwerk Wörth GmbH (WWG) getauscht. Dadurch hat sich der Anteil des Konzerns an der WS Service GmbH von 100% auf 51% verringert. Der aufgegeben Anteil am Buchwert des Nettovermögens betrug rd. 59 TEUR, welcher auf die nicht beherrschenden Gesellschafter übertragen wurde. Der Anteil des Konzerns an der Weichenwerk Wörth GmbH stieg von 30% auf 43,05%. Die ÖBB-Infrastruktur AG erfasste die von ihr gehaltenen WWG-Anteile nach Maßgabe der Equity-Methode, da die Beherrschung dieser Gesellschaft durch den Mitgesellschafter erfolgt und der ÖBB daher „nur“ ein maßgeblicher Einfluss zukommt, so dass die Voraussetzungen eines assoziierten Unternehmens im Sinne von IAS 28 gegeben sind. Es wurden bei einem bestehenden assoziierten Unternehmen zusätzliche Anteile erworben, ohne dass sich an der Einstufung als assoziiertes Unternehmen etwas änderte.

Bezogen auf die erworbenen zusätzlichen WWG-Anteile (13,05 %) wurde der beizulegende Zeitwert der Gegenleistung in Höhe von rd. 5.923 TEUR ermittelt und den zum 31.03.2015 vorhandenen anteiligen Nettovermögenswerten in Höhe von rd. 1.478 TEUR gegenübergestellt, sodass sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 4.445 TEUR ergab. Es wurde ein Veräußerungsgewinn in Höhe von rd. 5.864 TEUR realisiert, der direkt im Eigenkapital ausgewiesen wird. Es gab keinen Nettoszahlungsmittelzu- oder -abfluss.

In der folgenden Übersicht werden die erforderlichen Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte sowie der darauf entfallenden latenten Steuer im Detail dargestellt. Der restliche verbleibende Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 2.199 TEUR wurde als Firmenwert eingestuft.

Ableitung Firmenwert (Partial-Goodwill-Methode)	in TEUR
Beizulegender Zeitwert der Gegenleistung	5.923
Anteiliges Nettovermögen zum Buchwert zum 31.03.2015	-1.478
Unterschiedsbetrag	4.445
Kundenbeziehung ÖBB Infrastruktur AG	-2.766
Kundenbeziehung sonstige Industriekunden	-123
Vorräte	-106
Latente Steuern	749
Anteiliges Nettovermögen zum beizulegenden Zeitwert	-2.246
Firmenwert	2.199

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden. Die Buchwerte der in der Bilanz erfassten Vermögenswerte und Schulden, die Grundgeschäfte im Rahmen von Absicherungen des beizulegenden Zeitwerts darstellen und sonst zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, werden an die Änderungen der beizulegenden Zeitwerte, die den im Rahmen von wirksamen Sicherungsbeziehungen abgesicherten Risiken zuzurechnen sind, angepasst.

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Die Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die während der Errichtung und des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Auf Basis eines Finanzierungsleasings gemietete Sachanlagen werden mit dem Barwert der Mindestleasingraten oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Geleaste Sachanlagen (Finanzierungsleasing) und Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben, wenn ein Eigentumsübergang am Ende der Leasingdauer wahrscheinlich ist. Andernfalls wird der Vermögenswert über den jeweils kürzeren Zeitraum aus Leasingdauer und Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die Nutzungsdauern betragen bis auf die Verkürzung der Nutzungsdauern von Tunneln in offener Bauweise unverändert zum Vorjahr für:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80–150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	4–30
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	15–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 oder daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

Die dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass die Zahlung erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendungen erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Kostenbeiträge, werden direkt aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Abschreibungen, gekürzt um die Erträge aus der Auflösung der Kostenbeiträge, ausgewiesen. Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert gegenwärtig keine Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen.

Den linearen Abschreibungen liegen unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	3–150
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	5
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	10–30

Geleistete Kostenbeiträge werden in Abhängigkeit der Nutzungsdauer der Vermögenswerte, für welche die Kostenbeiträge entrichtet wurden, vereinzelt auf bis zu 150 Jahre abgeschrieben, ansonsten beträgt die Nutzungsdauer zum überwiegenden Teil 20 Jahre.

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem beizulegenden Zeitwert liegt. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 („Wertminderung von Vermögenswerten“) wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem beizulegenden Zeitwert liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2017 und Mittelfristplanung 2018–2021) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst. Die Wertminderung wird anteilig den Vermögenswerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wobei die Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Es wurden weder 2015 noch 2016 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

Nähere Informationen werden im Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes“ in Erläuterung 32 gegeben.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der At Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob entsprechend IAS 39.58 ff. objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36, Wertminderung von Vermögenswerten, zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend § 42 Bundesbahngesetz verwiesen.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand beziehungsweise im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen.

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die vor allem für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs eingesetzt werden und andererseits Verwertungsobjekte.

Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung und Vertriebskosten ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nichtgängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, die für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen und Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, die in großem Umfang entwickelt werden. Diese Verwertungsobjekte werden zum Verkauf im normalen Geschäftsgang gehalten oder befinden sich in der Herstellung für einen Verkauf.

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich der noch anfallenden Herstellungskosten und allfälliger Kosten der Veräußerung.

In die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten sind alle Kosten des Erwerbs und der Be- und Verarbeitung sowie sonstige Kosten einzubeziehen, die angefallen sind, um diese in den derzeitigen Zustand zu versetzen. Übersteigen die Herstellungskosten den Nettoveräußerungswert, wird eine Abwertung vorgenommen.

Finanzinstrumente

Allgemeine Angaben

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern Partei der vertraglichen Regelungen des Finanzinstruments wird. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, sobald

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind oder beglichen wurden oder
- sämtliche aus dem Vermögenswert resultierenden Chancen und Risiken auf eine andere Partei übertragen wurden oder
- die Verfügungsmacht an dem finanziellen Vermögenswert zur Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

Eine finanzielle Verbindlichkeit darf nur dann ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, das heißt wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag) erfasst. Derivative Finanzinstrumente werden am Abschlussstag (Handelstag) erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei der Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder erbrachten Leistung angesetzt. Transaktionskosten werden dabei berücksichtigt, außer bei den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten, hochliquide Finanzinvestitionen mit Restlaufzeiten von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB-Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit ursprünglichen Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und

Zahlungsmitteläquivalente inklusive der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die als finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden mit Ausnahme der Kredite und Forderungen sowie der „available for sale at cost“ zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die als finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst. Die in der Cashflow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.2.

Entsprechend IAS 39 werden Wertpapiere und bestimmte langfristige Finanzinstrumente vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als zur Veräußerung verfügbar (available-for-sale; afs) eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Unrealisierte Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Langfristige Derivate (Zinsswaps mit Absicherungszweck) werden grundsätzlich in kurzfristige und langfristige Teile anhand der in den jeweiligen Zeitbändern anfallenden diskontierten Geldflüsse aufgeteilt. Im Falle eines Derivats mit eindeutig negativem beizulegendem Zeitwert wird ein sich ergebender kurzfristiger positiver beizulegender Zeitwert jedoch nicht als kurzfristiger Vermögenswert ausgewiesen, weil diese Darstellung vor dem Hintergrund des gesamt eindeutig negativen beizulegenden Zeitwerts irreführend wäre, sondern der gesamte negative beizulegende Zeitwert wird als langfristige Schuld ausgewiesen. Gleiches gilt im umgekehrten Fall eines eindeutig positiven gesamten beizulegenden Zeitwerts mit negativem beizulegendem Zeitwert im kurzfristigen Bereich.

Die Werthaltigkeitsprüfung für Wertpapiere erfolgt in zwei Stufen, wobei überprüft wird, ob ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Buchwert beziehungsweise den Anschaffungskosten und dem beizulegenden Zeitwert der Wertpapiere besteht und über welchen Zeitraum diese Differenz besteht. Verluste aus Wertminderungen werden erfolgswirksam in der Periode als sonstiger Finanzaufwand erfasst.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung nicht mehr vorliegt, dann hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam im Konzernjahresergebnis rückgängig zu machen, es sei denn, es handelt sich um finanzielle Vermögenswerte, die zu Anschaffungskosten bilanziert werden oder um gehaltene Eigenkapitalinstrumente, die als „available for sale“ eingestuft sind. Bei als „available for sale“ eingestuften Eigenkapitalinstrumenten, die zu Anschaffungskosten bilanziert werden, ist eine Wertaufholung nicht zulässig. Bei als „available for sale“ eingestuften Eigenkapitalinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wird jede Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis erfasst.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt. Wertminderungen werden dann erfasst, wenn aufgrund kundenspezifischer Umstände nicht mehr mit der Einbringlichkeit der Ansprüche zu rechnen ist. Bestehen solche Zweifel an der Einbringlichkeit der Forderungen, werden die Kundenforderungen mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt und die erforderlichen Einzelwertberichtigungen auf Basis erkennbarer Risiken gebildet. Gründe dafür können erkennbare erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Vertragspartners, über den Schuldner eröffnete Insolvenzverfahren, erfolglose Mahnungs- und Exekutionsversuche, ein bereits erfolgter Vertragsbruch (zum Beispiel Verzug oder Ausfall von Zahlungen) oder andere Informationen, die an der Zahlungsfähigkeit des Schuldners zweifeln lassen, sein. Bei der Ermittlung der Höhe von Wertminderungen wird die Bonität des Schuldners entsprechend berücksichtigt. Sobald die Uneinbringlichkeit der Forderung endgültig feststeht, wird die Forderung ausgebucht. Die Wertberichtigungen werden auf eigenen Wertberichtigungskonten berücksichtigt.

Fertigungsaufträge werden, sofern wesentlich, nach der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert. Die Auftragslöse basieren überwiegend auf Festpreisverträgen.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergeben sich aus direkt oder indirekt ableitbaren Preisen. Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt.

Für Veranlagungen, für die keine Börsenkurse vorliegen – im Wesentlichen Beteiligungen –, schätzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern, basierend auf den letzten verfügbaren Finanzinformationen, ob der beizulegende Zeitwert dem Buchwert oder den Anschaffungskosten entspricht. Diese Vermögenswerte werden wertgemindert, falls die Beteiligung über einen längeren Zeitraum Verluste generiert oder wesentliche Veränderungen im Geschäftsumfeld vorliegen.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

Leasingverhältnisse

Leasingverhältnisse, bei denen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Mieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Vermögenswerts übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing eingestuft. Andernfalls liegt ein operatives Leasingverhältnis vor. Sachanlagen, die im Zuge von Finanzierungsleasingverträgen erworben wurden, werden in Höhe des beizulegenden Zeitwerts des Leasinggegenstands oder des niedrigeren Barwerts der Mindestleasingzahlungen zu Beginn des Leasingverhältnisses abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen angesetzt.

Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Vermieter zurechenbar sind, wird der Leasinggegenstand von diesem bilanziert. Der Leasinggegenstand wird nach den auf den Vermögenswert anwendbaren Regeln in Übereinstimmung mit IAS 16 angesetzt. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden in Erläuterung 30.3 dargestellt.

Leasingverhältnisse, bei denen der ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Vermieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Vermögenswerts überträgt, sind als Finanzierungsleasing einzustufen. Andernfalls liegt ein Operating-Leasing-Verhältnis vor. Leasingforderungen werden in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis erfasst.

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist lediglich eine einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtung für ein ehemaliges Vorstandsmitglied eingegangen. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Mitarbeitervorsorgekassen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst die Gesellschaft

versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand. Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 („Sachanlagen“) auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 („Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“) bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 („Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“) bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswerts in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswerts abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

Ertragsrealisierung

Erlöse werden zum Zeitpunkt des Übergangs der Risiken und Chancen oder nach Leistungserbringung realisiert, sofern die Höhe der Erlöse verlässlich bestimmt werden kann und es hinreichend wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern zufließt.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

Zinsen, Nutzungsentgelte und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst. Nutzungsentgelte wie Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom Mieter erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Gemäß IAS 23 („Fremdkapitalkosten“) werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

Forschungsaufwendungen beziehen sich gemäß IAS 38 („Immaterielle Vermögenswerte“) auf die eigenständige und planmäßige Suche mit der Aussicht, neue wissenschaftliche oder technische Erkenntnisse zu gewinnen und werden als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Entwicklungsaufwendungen sind Kosten, die anfallen, wenn Forschungserkenntnisse angewendet werden, um diese technisch und wirtschaftlich realisierbar zu machen. Wenn eine Trennung von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen nicht möglich ist, sind Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen werden – wenn die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 nicht erfüllt sind – als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, sind Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte zu aktivieren.

Ertragsteuern

Gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz in der Fassung BGBl Nr. 95/2009 besteht für die ÖBB-Infrastruktur AG ab 2005 eine Befreiung von bundesgesetzlichen Abgaben, mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie von Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der jeweiligen im Bundesbahngesetz vorgesehenen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben (Teilsteuerbefreiung).

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragssteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen

- Bewirtschaftung (inkl. Entwicklung und Verkauf) von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger mit einem Großteil der Tochterunternehmen des Gesamtkonzerns abgeschlossen, darunter auch mit der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften als Gruppenmitgliedern. Demnach wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppenmitgliedern Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der „Stand-alone“-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet und zum Zeitpunkt der Feststellung des Jahresabschlusses des jeweiligen Gruppenmitglieds fällig, während negative Steuerumlagen erst bei effektiver Nutzung der Verluste durch den Gruppenträger fällig werden.

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmebestimmungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten (tax base) und ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeiten-Methode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Wenn jedoch im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen hat, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

Latente Steuerschulden, die durch temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen entstehen, werden angesetzt, es sei denn, dass der Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern bestimmt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit aufgrund dieses Einflusses nicht umkehren werden.

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steueransprüche oder der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

Latente Steueransprüche werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, gegen das die temporären Differenzen und Verlustvorträge verwendet werden können.

Latente Steuern werden direkt mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben, wenn die Steuer sich auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben werden.

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns hat der Vorstand Schätzungen vorgenommen. Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind:

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde 2016 der Abzinsprozentsatz an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

b. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um +/- 1 Jahr um rd. 80,3 Mio. EUR (Vj: rd. 84,2 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 72,5 Mio. EUR (Vj: rd. 64,1 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft. Im Geschäftsjahr 2016 wurden die Anlagengruppe „Tunnel“ in Tunnel in geschlossener und Tunnel in offener Bauweise (inklusive Galerien und Schutzdächer) getrennt und die Nutzungsdauer der Tunnel in offener Bauweise (inklusive Galerien und Schutzdächer) von 150 Jahren auf 80 Jahre reduziert. Diese Verkürzung der Nutzungsdauer wurde aufgrund von notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen und daraus resultierenden Zustandsbegutachtungen im Jahr 2016 erforderlich. Dadurch hat sich die Abschreibung 2016 um rd. 4,4 Mio. EUR erhöht. Für die Folgejahre wird eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung erwartet.

c. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, d.h. mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste. Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken und Stilllegungskosten, können keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und dem Weiterbetrieb des Unternehmens und daher von einem Weiterbetrieb der Strecken ausgegangen. Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. 2016 wurden die erwarteten Kostensätze für die Stilllegungskostenrückstellung angepasst, was zu einer Erhöhung der Rückstellung in Höhe von rd. 1,1 Mio. EUR führte. Der Rückstellungsbetrag findet sich unter Erläuterung 26.2.

d. Latente Steuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Teilsteuerbefreiung verwiesen (angeführt unter der Überschrift „Ertragsteuern“). Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (siehe Erläuterung 13).

Die auf bestehende Verlustvorträge und temporäre Differenzen aktivierten latenten Steueransprüche basieren auf einer Schätzung der steuerpflichtigen Ergebnisse für die nächsten fünf Jahre. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben.

e. Cross-Border-Leasing (CBL)

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, so dass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off balance“ dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen oder Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet oder Tilgungsträger ausgetauscht (siehe Erläuterung 30.3).

f. Finanzielle Verpflichtungen bzw. Erstattungsansprüche

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet, und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2016 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die finanziellen Verpflichtungen oder Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben werden. Forderungen werden bilanziert, wenn alle notwendigen Sachverhalte vorliegen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt im Zusammenhang mit bundesgesetzlichen Abgaben auf Personalaufwendungen ein Rückerstattungsverfahren, dessen Ausgang unsicher ist. Ein eventuell, aus diesem Sachverhalt resultierender bei der ÖBB-Infrastruktur AG verbleibender wirtschaftlicher Nutzen ist im Kontext der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Gewährung von Bundeszuschüssen gemäß Bundesbahngesetz nicht wahrscheinlich.

Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 als langfristig ausgewiesen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (Erläuterung 13). Entwicklungsprojekte werden in den Vorräten ausgewiesen, obwohl mit der Realisierung nicht innerhalb der nächsten zwölf Monate zu rechnen ist. Der langfristige Anteil wird im Anhang angegeben (Erläuterung 21). Wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen langfristig sind, werden diese unter den kurzfristigen Posten gemäß IAS 1 („Darstellung des Abschlusses“) ausgewiesen und erläutert.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstiger Rechte, auf die der ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität sowie bei der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Zuschüsse und Zuschussvereinbarungen und der Abhängigkeit von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns wird auf die Ausführungen unter Erläuterung 32 verwiesen.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Zusagen der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, die die Verschuldung messen und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis sowie etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2016 rd. 1.268,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.206,2 Mio. EUR).

B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

4. Umsatzerlöse

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.109,8	1.099,5
Infrastrukturbenützung	524,1	508,6
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	180,1	203,8
Mieterlöse	141,3	139,5
Erlöse aus Verwertungsobjekte	47,1	32,0
Sonstige Umsatzerlöse	105,4	95,3 *)
Gesamt	2.107,8	2.078,7 *)
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>719,7</i>	<i>720,8</i> *)

*) angepasste Vergleichswerte

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten.

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt.

Mit dem 01.01.2016 kam es zu einer Öffnung des Bahnstromnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG, so dass nunmehr auch andere Energielieferanten Bahnstrom an die Eisenbahnunternehmen liefern können. Dadurch hat sich auch das Tarifmodell der ÖBB-Infrastruktur AG geändert, und es ist zu einer Unterscheidung zwischen Netznutzungsentgelten und Entgelten für Energielieferungen gekommen, während zuvor Netznutzung und Energielieferung in einem Gesamttarif enthalten waren. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 83,9 Mio. EUR enthalten.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Die in der Berichtsperiode unter den sonstigen Umsatzerlösen erfassten Auftragslöse aus Fertigungsaufträgen belaufen sich auf rd. 32,4 Mio. EUR (Vj: rd. 32,2 Mio. EUR), wobei davon rd. 10,9 Mio. EUR (Vj: rd. 9,5 Mio. EUR) gegenüber verbundenen Unternehmen des ÖBB-Konzerns erzielt werden. Diesen Erlösen stehen Auftragskosten über rd. 31,7 Mio. EUR (Vj: rd. 30,9 Mio. EUR) gegenüber. Die erhaltenen Anzahlungen in diesem Zusammenhang betragen rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,7 Mio. EUR). Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse Erlöse aus Telekommunikationsleistungen, aus der Behebung von Schäden, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals.

Nach periodischer Evaluierung der sonstigen betrieblichen Erträge hat sich herausgestellt, dass bestimmte Erträge in den sonstigen Umsatzerlösen auszuweisen sind, da dies zu einer zutreffenderen Darstellung der Ertragslage führt. Um eine bessere Vergleichbarkeit herzustellen, wurde der Vorjahreswert der sonstigen Umsatzerlöse um rd. 34,7 Mio. EUR (davon gegenüber verbundene Unternehmen rd. 18,4 Mio. EUR) erhöht und die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge um denselben Betrag verringert.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 58% (Vj: rd. 60%) Personalkosten, rd. 25% (Vj: rd. 23%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 17% (Vj: rd. 17%) Sachaufwendungen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur	691,6	634,5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	39,5	27,7
Übrige sonstige betriebliche Erträge	15,3	17,7 *)
Gesamt	746,4	679,9 *)
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0 *)</i>

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4

In den sonstigen betrieblichen Erträgen wird der anteilige Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für Erweiterungs- und Reinvestitionen ausgewiesen. Nähere Angaben zur Zuschussvereinbarung sind in Erläuterung 32 enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Materialaufwand	80,2	89,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	298,5	300,7
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>246,6</i>	<i>251,6</i>
Gesamt	378,7	390,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>75,4</i>	<i>85,5</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 54,4 Mio. EUR (Vj: rd. 65,1 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 5,9 Mio. EUR (Vj: rd. 7,2 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen (insbesondere Schieneninfrastruktur), Entsorgungskosten, Reinigungen und sonstigen Leistungen sowie Mieten von Schienenfahrzeugen und Transportleistungen (Dienstgutfrachten).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	869,1	812,8
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	226,6	208,5
Aufwendungen für Abfertigungen	6,1	6,3
Aufwendungen für Altersversorgung	9,1	8,9
Gesamt	1.110,9	1.036,5

Im Vorjahr wurden Effekte aus der Auflösung der Rückstellung für Vorrückungstichtage in Höhe von rd. 49,8 Mio. EUR aufwandswirksam erfasst, wodurch sich der Personalaufwand der Vergleichsperiode verringert hat.

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2016	31.12.2015	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2016	2015
Angestellte	3.457	3.261	196	6%	3.348	3.130
ArbeiterInnen	1.796	1.661	135	8%	1.803	1.562
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.304	11.657	-353	-3%	11.503	11.757
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.557	16.579	-22	0%	16.654	16.449
Lehrlinge	1.491	1.377	114	8%	1.309	1.281
Gesamt mit Lehrlingen	18.048	17.956	92	1%	17.963	17.730

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2016	Veränderung			Durchschnitt	
		31.12.2015	Stichtag	in %	2016	2015
Angestellte	3.390,0	3.197,4	192,6	6%	3.281,3	3.070,2
ArbeiterInnen	1.791,3	1.656,7	134,6	8%	1.799,0	1.558,3
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.184,6	11.567,8	-383,2	-3%	11.398,0	11.678,5
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.365,9	16.421,9	-56,0	0%	16.478,3	16.307,0
Lehrlinge	1.491,0	1.377,0	114,0	8%	1.308,6	1.281,6
Gesamt mit Lehrlingen	17.856,9	17.798,9	58,0	0%	17.786,9	17.588,6

9. Abschreibungen

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	847,4	817,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	39,4	38,0
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	5,9	4,0
<i>davon Wertminderungen (Erläuterung 16)</i>	<i>1,6</i>	<i>0,0</i>
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-167,0	-169,5
Abschreibung Gesamt	725,7	690,4

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	84,4	96,9
Betriebliche Steuern	40,9	40,3
Büroerfordernisse	38,2	29,2
Verluste aus Anlagenabgängen	24,6	37,3
Reisegebühren	19,0	19,2
Holdingsumlage	15,9	15,7
Aus- und Fortbildung	7,1	8,4
Übrige	82,7	72,5
Gesamt	312,8	319,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>122,7</i>	<i>118,2</i>

Im Posten betriebliche Steuern sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenützungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) erfasst.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere die Kosten für Miet-, Pacht- und Lizenzaufwendungen, Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen, Versicherungen, Schadensfälle, Marketing- und Werbekosten, die Anmietung von Personal, Zahlungen an verbundene Unternehmen für Beförderungsleistungen an MitarbeiterInnen sowie Betriebsküchen.

Die Aufwendungen für Leistungen der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse sind ebenfalls in den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

	2016 in TEUR	2015 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	315	312
Sonstige Leistungen	6	11
Gesamt	321	323

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde in beiden Geschäftsjahren von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft durchgeführt.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsergebnis	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Zinserträge	29,2	35,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>2,5</i>	<i>4,4</i>
Zinsaufwendungen	-618,0	-635,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-2,7</i>	<i>-4,4</i>
Gesamt	-588,8	-600,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,2</i>	<i>0,0</i>

Die erhaltenen Zinsen aus Swap-Verträgen werden mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln.

Die Zinserträge betreffen hauptsächlich Zinserträge aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Zinserträge aus Wertpapieren und sonstigen Veranlagungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 523,7 Mio. EUR (Vj: rd. 531,6 Mio. EUR) Anleihen (vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen, Erläuterung 14). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 19,5 Mio. EUR (Vj: rd. 19,3 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 15,6 Mio. EUR (Vj: rd. 22,5 Mio. EUR).

Die Zinserträge betreffend verbundene Unternehmen resultieren zum größten Teil aus der Verzinsung von Forderungen aus Sublease-Verträgen.

12. Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Sonstige Finanzerträge	35,2	43,7
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>14,0</i>	<i>42,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,2</i>	<i>0,0</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-24,5	-45,4
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>-12,7</i>	<i>-41,5</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,7</i>	<i>-1,0</i>
Gesamt	10,7	-1,7

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu gewährleisten, werden Bewertungsgewinne und -verluste aus Grundgeschäften im Zusammenhang mit Cashflow-Hedge- und Fair-Value-Hedge-Accounting mit den Ergebnissen dieser Derivate saldiert. Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Bewertungsgewinne aus Derivaten und Weiterverrechnungen von im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen vorgenommenen Wertberichtigungen an verbundene Unternehmen sowie im Jahr 2016 insbesondere auch Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren neben Kursdifferenzen insbesondere aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten. In den sonstigen Finanzaufwendungen sind Aufwendungen aus dem Abgang von Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie 2015 auch Aufwendungen aus der Bewertung enthalten, die an andere verbundene Unternehmen weiterverrechnet wurden.

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,5	-0,4
Latenter Steueraufwand/-ertrag	8,2	-11,6
Ertragsteuern	7,7	-12,0

Die Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	24,8	36,7
Bilanzansätze zum 01.01.	24,8	36,7
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-2,6	-0,3
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	8,2	-11,6
Bilanzansätze zum 31.12.	30,4	24,8
<i>davon latente Steueransprüche</i>	30,4	24,8
<i>davon latente Steuerschulden</i>	0,0	0,0

Latente Steuern, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, resultieren im Wesentlichen aus Wertunterschieden zwischen IFRS-Buchwerten und Steuerbemessungsgrundlagen im Bereich der Rücklagen aus Stromderivaten, CF-Hedges sowie versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten gemäß IAS 19.

Die latenten Steuern sind aufgrund der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 24,8 Mio. EUR (Vj: rd. 19,7 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Als kurzfristig anzusehen sind die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 5,6 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2017 voraussichtlich verwendet werden können.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den in der Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern und den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern.

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	49,6	12,8
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	49,6	57,1
IFRS Jahresergebnis - steuerpflichtiger Teil	99,2	69,9
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-24,8	-17,5
Beteiligungserträge	1,9	2,0
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	30,6	3,3
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	0,0	0,1
Steuern vom Einkommen	7,7	-12,0
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-7,8%	17,2%

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -7,8% (Vj: 17,2%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen sowie sonstiger aktiver Steuerlatenzen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2016 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten

Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, die eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften:

	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche	schulden	ansprüche	schulden
	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2015
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Vermögenswerte				
Sachanlagen	14,9	-1,6	11,3	-1,5
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,1	0,0	0,1	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-4,0	0,1	-1,4
	15,2	-5,6	11,5	-2,9
Schulden				
Rückstellungen	0,7	-1,9	0,6	-3,2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2,4	0,0	5,7	0,0
	3,0	-1,9	6,3	-3,2
Steuerliche Verlustvorträge	19,7	0,0	13,2	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	37,9	-7,5	31,0	-6,2
Saldierung	-7,5	7,5	-6,2	6,2
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	30,4	0,0	24,8	0,0

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede und Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steuerschulden und das geschätzte künftige steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran.

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 30,4 Mio. EUR (Vj: rd. 24,8 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.415,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.434,7 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen, ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 2.343,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.387,8 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Aus der derzeit laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2009 bis 2013 sowie einer Nachschau der Jahre 2014 und 2015 für die Kapitalertragsteuer, die Umsatzsteuer, die Körperschaftsteuer, die Kraftfahrzeugsteuer und die Kammerumlage sind derzeit keine Feststellungen bekannt.

14. Sachanlagen

Die Gliederung der Sachanlagen, die Veränderungen im Geschäftsjahr und die Entwicklung der Kostenbeiträge zu den Sachanlagen sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Leasing technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau u. geleistete Anzah- lungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2016							
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2016</i>	25.730,0 *)	372,1	8.917,5	1,5	144,2	2.787,0	37.952,3 *)
Zugänge	23,2	0,0	3,3	0,0	6,2	1.621,0	1.653,7
Abgänge	-96,6	-17,5	-39,1	0,0	-3,1	-9,4	-165,7
Umbuchungen	744,4	32,2	317,2	0,0	4,3	-1.115,6	-17,5
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2016	26.401,1	386,8	9.198,9	1,5	151,6	3.283,1	39.423,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand</i>							
<i>01.01.2016</i>	-7.824,1	-221,5	-4.686,6	-1,2	-106,1	0,0	-12.839,5
Abschreibungen	-488,5	-31,0	-312,3	-0,1	-15,5	0,0	-847,4
Abgänge	71,6	13,5	32,2	0,0	3,0	0,0	120,3
Umbuchungen	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	-8.238,1	-239,0	-4.966,7	-1,3	-118,6	0,0	-13.563,7
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2016	17.905,9 *)	150,6	4.230,9	0,3	38,1	2.787,0	25.112,9 *)
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2016	18.163,0	147,8	4.232,2	0,2	33,0	3.283,1	25.859,3
Kostenbeiträge 2016							
<i>Stand 01.01.2016</i>	-9.567,0 *)	-7,3	-2.952,0	0,0	-4,3	-394,3	-12.925,0 *)
Zugänge	-67,2	0,0	-11,3	0,0	-0,1	-91,1	-169,7
Abgänge	47,9	0,0	18,5	0,0	0,0	0,3	66,7
Umbuchungen	-11,5	0,0	-5,7	0,0	0,0	19,0	1,8
Stand 31.12.2016	-9.597,9	-7,3	-2.950,5	0,0	-4,4	-466,1	-13.026,2
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand</i>							
<i>01.01.2016</i>	5.444,2	7,1	2.395,3	0,0	3,6	0,0	7.850,2
Abschreibungen	112,0	0,0	47,8	0,0	0,1	0,0	159,9
Abgänge	-41,1	0,0	-16,1	0,0	0,0	0,0	-57,2
Umbuchungen	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	5.514,5	7,1	2.427,0	0,0	3,7	0,0	7.952,3
Kostenbeiträge per 01.01.2016	-4.122,8 *)	-0,1	-556,7	0,0	-0,7	-394,3	-5.074,8 *)
Kostenbeiträge per 31.12.2016	-4.083,4	-0,2	-523,5	0,0	-0,7	-466,1	-5.073,9
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2016	13.783,1 *)	150,5	3.674,2	0,3	37,4	2.392,7	20.038,1 *)
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2016	14.079,6	147,6	3.708,7	0,2	32,3	2.817,0	20.785,4

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 14

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Leasing technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau u. geleistete Anzah- lungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2015							
<i>Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand 01.01.2015</i>	24.892,2 *)	360,0	8.603,3	1,5	133,1	2.516,0	36.506,1 *)
Zugänge	27,2	0,0	2,9	0,0	6,3	1.628,2	1.664,6
Abgänge	-119,7	-14,3	-73,0	0,0	-2,2	-18,5	-227,6
Umbuchungen	930,3	26,4	384,3	0,0	7,0	-1.338,7	9,3
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand 31.12.2015	25.730,0 *)	372,1	8.917,5	1,5	144,2	2.787,0	37.952,3 *)
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015</i>							
	-7.452,9	-203,1	-4.438,4	-1,0	-93,7	0,0	-12.189,2
Abschreibungen	-468,4	-30,2	-304,2	-0,2	-14,8	0,0	-817,8
Abgänge	97,4	11,8	55,9	0,0	2,2	0,0	167,3
Umbuchungen	-0,2	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	-7.824,1	-221,5	-4.686,6	-1,2	-106,1	0,0	-12.839,5
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2015	17.439,3 *)	156,8	4.164,8	0,4	39,5	2.516,0	24.316,9 *)
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2015	17.905,9 *)	150,6	4.230,9	0,3	38,0	2.787,0	25.112,9 *)
Kostenbeiträge 2015							
<i>Stand 01.01.2015</i>	-9.559,3 *)	-7,2	-2.952,9	0,0	-4,4	-324,0	-12.847,8 *)
Zugänge	-47,1	-0,1	-13,1	0,0	0,0	-110,3	-170,6
Abgänge	71,4	0,0	20,6	0,0	0,1	0,9	93,0
Umbuchungen	-32,0	0,0	-6,6	0,0	0,0	39,0	0,4
Stand 31.12.2015	-9.567,0 *)	-7,3	-2.952,0	0,0	-4,3	-394,3	-12.925,0 *)
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015</i>							
	5.391,8	7,1	2.361,9	0,0	3,6	0,0	7.764,3
Abschreibungen	111,8	0,0	50,5	0,0	0,0	0,0	162,4
Abgänge	-58,7	0,0	-17,4	0,0	0,0	0,0	-76,1
Umbuchungen	-0,7	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	-0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	5.444,2	7,1	2.395,3	0,0	3,6	0,0	7.850,2
Kostenbeiträge per 01.01.2015	-4.167,5 *)	0,0	-591,0	0,0	-0,8	-324,0	-5.083,4 *)
Kostenbeiträge per 31.12.2015	-4.122,8 *)	-0,1	-556,7	0,0	-0,7	-394,3	-5.074,8 *)
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2015	13.271,7 *)	156,8	3.573,8	0,4	38,7	2.192,1	19.233,5 *)
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2015	13.783,1 *)	150,5	3.674,2	0,3	37,3	2.392,7	20.038,1 *)

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 14

2016 wurde bekannt, dass in den Anwendungsbereich von IAS 40 (als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien) fallende Baurechte mit einem Buchwert von rd. 37,2 Mio. EUR (Anschaffungs- und Herstellungskosten über rd. 45,5 Mio. EUR abzüglich Kostenbeiträge über rd. 8,3 Mio. EUR) fälschlicherweise in der Position Sachanlagen (Grundstücke und Bauten) ausgewiesen wurden. Dies wurde im Abschluss 2016 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses angepasst wurden. Auf die Baurechte, die weit vor 2015 erworben wurden, sind keine Abschreibungen entfallen, womit die Buchwerte den historischen Anschaffungskosten entsprechen. Um die Vergleichbarkeit zu erhöhen wurde:

- in der Konzern-Bilanz der Buchwert der Sachanlagen per 31.12.2015 um rd. 37.248,9 TEUR reduziert und der Buchwert der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um rd. 37.248,9 TEUR erhöht,
- im Anlagenspiegel der Sachanlagen die Anschaffungskosten der Grundstücke und Bauten per 01.01.2015, per 31.12.2015, per 01.01.2016 (Erläuterung 14) um rd. 45.502,1 TEUR und die Kostenbeiträge per 01.01.2015, per 31.12.2015 und per 01.01.2016 um rd. 8.253,3 TEUR reduziert sowie
- bei der Darstellung der Veränderung der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (Erläuterung 16) der Buchwert per 01.01.2015, per 31.12.2015 und per 01.01.2016 um den Nettobetrag von rd. 37,2 Mio. EUR erhöht.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Sachanlagen, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung der Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Endkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ (siehe Erläuterung 19) sowie „Vorräte“ umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 63,9 Mio. EUR (Vj: rd. 54,7 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 3,18% (Vj: 3,44%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 62,0 Mio. EUR (Vj: rd. 53,6 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Die Anlagen in Bau betragen rd. 2.815,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.391,1 Mio. EUR).

Per 31.12.2016 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 2.050,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.990,9 Mio. EUR).

Finanzschulden sind durch Sachanlagen mit folgenden Buchwerten besichert:

	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	187,9	203,4
Fahrpark	52,5	57,7
Gesamt	240,4	261,1

Diese Vermögenswerte dienen in Höhe von rd. 187,9 Mio. EUR (Vj: rd. 203,4 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen und in Höhe von rd. 52,5 Mio. EUR (Vj: rd. 57,7 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 24,6 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 37,3 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen und Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben.

Kostenbeiträge von Dritten

Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR
Republik Österreich	2.822,8	2.649,4
ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.300,6	1.328,5
Schieneinfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.214,7	1.272,7
Sonstige Dritte	99,2	123,2
Gesamt	5.437,3	5.373,8

Die von diesen Kostenbeitragsgebern für immaterielle Vermögenswerte geleisteten Zuschüsse betragen rd. 363,4 Mio. EUR (Vj: rd. 290,7 Mio. EUR) und sind in dieser Aufstellung enthalten.

Gemietete und vermietete Vermögenswerte

In den Sachanlagen sind gemietete oder geleaste Vermögenswerte enthalten, die im Anlagenspiegel gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die wegen der Gestaltung der zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugerechnet werden. Dabei handelt es sich vor allem um technische Anlagen und Maschinen. Weitere Angaben sind unter Erläuterung 30 enthalten.

15. Immaterielle Vermögenswerte

Die Gliederung der immateriellen Vermögenswerte und die Veränderungen im Geschäftsjahr sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2016				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2016</i>	145,9	1.027,2	18,9	1.192,0
Zugänge	2,4	174,7	29,0	206,1
Abgänge	-7,9	-0,5	-0,1	-8,5
Umbuchungen	15,3	13,0	-25,3	3,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2016	155,7	1.214,3	22,4	1.392,6
Kumulierte Abschreibungen				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016</i>	-82,7	-448,3	0,0	-531,0
Abschreibungen	-13,1	-26,3	0,0	-39,4
Abgänge	5,3	0,4	0,0	5,7
Umbuchungen	0,0	0,1	0,0	0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	-90,5	-474,1	0,0	-564,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2016	63,2	578,9	18,9	661,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2016	65,1	740,3	22,4	827,8
Kostenbeiträge 2016				
<i>Stand 01.01.2016</i>	-33,4	-593,3	0,0	-626,7
Zugänge	-0,2	-78,5	0,0	-78,7
Umbuchungen	1,1	-2,0	0,0	-0,9
Stand 31.12.2016	-32,6	-673,8	0,0	-706,3
Kumulierte Abschreibungen				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016</i>	17,1	318,9	0,0	336,0
Abschreibungen	1,7	5,4	0,0	7,1
Umbuchungen	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	18,8	324,2	0,0	343,0
Kostenbeiträge per 01.01.2016	-16,3	-274,4	0,0	-290,7
Kostenbeiträge per 31.12.2016	-13,8	-349,6	0,0	-363,4
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2016	46,8	304,5	19,0	370,3
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2016	51,3	390,6	22,4	464,3

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2015				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2015</i>	133,4	893,0	17,6	1.044,0
Zugänge	2,1	116,4	31,3	149,7
Abgänge	-0,4	-2,7	-0,3	-3,4
Umbuchungen	10,8	20,5	-29,7	1,6
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2015	145,9	1.027,2	18,9	1.192,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015</i>				
Abschreibungen	-12,0	-26,0	0,0	-38,0
Abgänge	0,4	0,5	0,0	0,9
Umbuchungen	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	-82,7	-448,3	0,0	-531,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2015	62,3	470,5	17,6	550,4
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2015	63,2	578,9	18,9	661,0
Kostenbeiträge 2015				
<i>Stand 01.01.2015</i>	-33,0	-476,1	0,0	-509,0
Zugänge	-1,2	-116,4	0,0	-117,6
Abgänge	0,0	0,4	0,0	0,4
Umbuchungen	0,8	-1,2	0,0	-0,4
Stand 31.12.2015	-33,4	-593,3	0,0	-626,7
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015</i>				
Abschreibungen	1,7	5,4	0,0	7,1
Abgänge	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Umbuchungen	0,0	0,4	0,0	0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	17,1	318,9	0,0	336,0
Kostenbeiträge per 01.01.2015	-17,6	-162,9	0,0	-180,5
Kostenbeiträge per 31.12.2015	-16,3	-274,4	0,0	-290,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2015	44,7	307,6	17,6	369,9
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2015	46,8	304,5	19,0	370,3

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für immaterielle Vermögenswerte, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 5,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3,7 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 4,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und Entwicklungskosten“ aktiviert.

Die Zugänge in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ resultieren im Wesentlichen aus geleisteten Kostenbeiträgen an die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE.

16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden oder veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken, Baurechte sowie landwirtschaftliche Flächen unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Es mussten 2016 Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) erfasst werden, die in der Position Abschreibungen ausgewiesen werden. Der Bilanzposten entwickelte sich wie folgt:

	2016 in Mio. EUR	2015 *) in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	339,9 *)	341,5 *)
Zugänge	1,5	0,5
nachträgliche Anschaffungskosten	0,0	0,1
Abgänge	-2,4	-2,7
Umbuchungen	1,2	0,5
Stand 31.12.	340,2	339,9 *)
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	-176,0	-174,6 *)
Abschreibungen	-4,3	-4,0
Wertminderungen	-1,6	0,0
Abgänge	2,2	2,6
Umbuchungen	-0,5	0,0
Stand 31.12.	-180,2	-176,0 *)
Nettobuchwert Stand 01.01.	163,9 *)	166,9 *)
Nettobuchwert Stand 31.12.	160,0	163,9 *)

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 14

Sämtliche vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 19,7 Mio. EUR (Vj: rd. 19,5 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,8 Mio. EUR (Vj: rd. 7,2 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 559,1 Mio. EUR (Vj: rd. 596,4 Mio. EUR). Für 71% (Vj: 51%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche auf Marktdaten beruhen. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen ExpertInnen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted-Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

Die Vorjahresangabe zum beizulegenden Zeitwert wurde um die beizulegenden Zeitwerte der umgegliederten Baurechte in Höhe von rd. 247,2 Mio. EUR angepasst.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen und an einem assoziierten Unternehmen.

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2016	31.12.2015
Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2016	31.12.2015
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,05	43,05

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag beteiligt ist, wird in den folgenden Tabellen dargestellt. Die Tabelle zeigt auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst. Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen.

Anteil, Name und Sitz	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE		Weichenwerk Wörth GmbH	
	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0	31,8	32,7
planmäßige Abschreibungen	-1,2	-1,0	-0,7	-0,7
Zinserträge	0,4	0,4	0,0	0,0 *)
Zinsaufwendungen	0,0	0,0	0,0	0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0	0,0	-0,8	-1,0
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0	2,5	2,7
Gesamtergebnis	0,0	0,0	2,5	2,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	98,7	151,4	0,0	0,0 *)
sonstige kurzfristige Vermögenswerte	286,5	36,0	8,9	10,5
Langfristige Vermögenswerte	13,9	13,0	10,5	10,4
kurzfristige Schulden	80,9	48,1	6,9	8,0
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>78,8</i>	<i>47,1</i>	<i>5,0</i>	<i>3,8</i>
Langfristige Schulden	237,1	71,2	2,3	2,5
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,3</i>
Nettovermögen 100%	81,1	81,1	10,2	10,4
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	40,6	40,6	8,7	3,2
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0	1,0	0,8
Unterschiedsbetrag Kapitalkonsolidierung Anteilstausch	0,0	0,0	0,0	5,7
<i>davon Veränderung Firmenwert</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,2</i>
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0	-1,1	-1,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	40,6	40,6	8,6	8,7

*) Kleinbeträge

Die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, Multifunktionsstellen, technischen Anlagen, der Betriebsleitzentrale, den erforderlichen Deponien und den Brücken und Stellen, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, sowie die Inbetriebnahme des Tunnels. Gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 30.04.2004 ist das Gesellschaftskapital der BBT SE zu jeweils 50% zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Auf österreichischer Seite sind die 50% zur Gänze im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die 50% des italienischen Teils sind zur Gänze im Besitz der TFB Società di Partecipazioni S.p.A. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich verpflichtet, den Bau des Brenner Basistunnels zu 50% zu finanzieren und erhält dafür vom Bund einen 100%igen Zuschuss als Kostenbeitrag. Gemäß Vereinbarungen zwischen Italien und Österreich haben sich die beiden Länder bereit erklärt, zusätzliche Beiträge im Verhältnis ihrer Anteile zu leisten, um etwaige Verluste bei Bedarf auszugleichen.

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 16,8 Mio. EUR (Vj: rd. 15,1 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 17,2 Mio. EUR (Vj: rd. 15,5 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 173,0 Mio. EUR (Vj: rd. 112,5 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 73,7 Mio. EUR (Vj: rd. 106,5 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrags vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 6,0 Mio. EUR) refundiert. Bei den langfristigen Schulden handelt es sich um erhaltene Kostenbeiträge, die noch nicht im Projekt verausgabt wurden.

Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen. Der Erwerb von zusätzlichen Anteilen im Vorjahr wird in Erläuterung 2 beschrieben.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2016	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	8,1	8,1
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	118,2	112,4	230,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>43,2</i>	<i>50,8</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	125,3	94,9	220,2
Gesamt	243,5	215,4	458,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>43,2</i>	<i>50,8</i>

2015	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	9,0	9,0
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	58,8	381,2	440,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>17,1</i>	<i>64,6</i>	<i>81,7</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	49,3	186,7	236,0
Gesamt	108,1	576,9	685,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>17,1</i>	<i>64,6</i>	<i>81,7</i>

Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 35 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß IAS 39 als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale) eingestuft, werden aber zu Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet, da beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich ermittelbar sind, da es sich um nicht notierte Anteile handelt.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen mit 40,0 Mio. EUR (Vj: rd. 75,1 Mio. EUR) Forderungen aus Sublease-Verträgen gegenüber der ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG und nur für 2015 Rail Cargo Austria AG und mit rd. 179,8 Mio. EUR (Vj: rd. 358,3 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiters sind im Ausmaß von rd. 10,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR) weiterverrechnete Ansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns resultierend aus Wertberichtigungen (2015) oder aus der Beendigung einer Leasingtransaktion (2016) enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 179,8 Mio. EUR (Vj: rd. 358,3 Mio. EUR) hauptsächlich langfristige Darlehen und Wertpapiere und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 172,2 Mio. EUR (Vj: rd. 341,4 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 105,9 Mio. EUR (Vj: rd. 252,1 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 119,8 Mio. EUR (Vj: 166,2 Mio. EUR), die unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter dem Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Die übrigen finanziellen Vermögenswerte betreffen 2016 im Wesentlichen Available-for-Sale-Wertpapiere in Höhe von rd. 119,8 Mio. EUR (Vj: rd. 166,2 Mio. EUR), die der Besicherung von CBL-Transaktionen dienen. Des Weiteren sind

Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 13,7 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 Mio. EUR) und sonstige Derivate über rd. 2,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus der Auflösung von CBL-Transaktionen über rd. 84,0 Mio. EUR (Vj: rd. 60,4 Mio. EUR) enthalten.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	0,0	0,6
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	7,8	0,0
Abgänge durch Veräußerung	0,0	-0,6
Stand 31.12.	7,8	0,0 *)
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>7,8</i>	<i>0,0 *)</i>

*) Kleinbetrag

Bei den unter diesem Bilanzposten ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich im Berichtsjahr 2016 überwiegend um Immobilien in Wien, Oberösterreich und Tirol sowie um Nebenbahnstrecken. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt nur dann, wenn ein Vorstandsbeschluss vorliegt und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2017 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat insgesamt Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 5,2 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Weder zum 31.12.2015 noch zum 31.12.2016 wurden zwischen dem Bilanzstichtag und dem Tag der Aufstellung der Jahresabschlüsse weitere Vermögenswerte als zur Veräußerung bestimmt vorgesehen.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2016			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152,1	0,0	152,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>62,6</i>	<i>0,0</i>	<i>62,6</i>
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>5,5</i>	<i>0,0</i>	<i>5,5</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	203,0	145,5	348,5
Gesamt	355,1	145,5	500,6

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2015			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128,3	0,0	128,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>64,6</i>	<i>0,0</i>	<i>64,6</i>
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>4,2</i>	<i>0,0</i>	<i>4,2</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	206,6	152,9	359,5
Gesamt	334,9	152,9	487,8

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist.

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte von rd. 161,6 Mio. EUR (Vj: rd. 169,4 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 43,2 Mio. EUR (Vj: rd. 38,2 Mio. EUR) und Vorsteuerguthaben aus dem Voranmeldungszeitraum Dezember in Höhe von

rd. 71,1 Mio. EUR (Vj: rd. 77,5 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 31,3 Mio. EUR (Vj: rd. 31,6 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	13,5	13,3	0,0	0,0
Verbrauch	-0,6	-0,5	0,0	0,0
Auflösung	-1,7	-1,5	0,0	0,0
Neubildung	2,2	2,1	0,0	0,0
Stand 31.12.	13,4	13,5	0,0	0,0

Die überfälligen und wertberichtigten nicht überfälligen Forderungen stellen sich wie folgt dar:

31.12.2016 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR	davon nicht wert- berichtigt in Mio. EUR	davon wert- berichtigt (brutto) in Mio. EUR	Wert- berichtigung in Mio. EUR	davon Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	davon pauschale Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	Netto- Buchwert in Mio. EUR
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	0,4	0,0	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0
bis 90 Tage überfällig	5,3	5,2	0,1	0,1	0,1	0,0	5,2
90 bis 180 Tage überfällig	1,3	0,5	0,8	0,8	0,8	0,0	0,5
180 bis 360 Tage überfällig	7,4	5,3	2,1	2,0	2,0	0,0	5,4
über 360 Tage überfällig	13,6	2,9	10,7	10,1	9,0	1,1	3,5
Gesamtexposure	28,0	13,9	14,1	13,4	12,3	1,1	14,6

31.12.2015 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR	davon nicht wert- berichtigt in Mio. EUR	davon wert- berichtigt (brutto) in Mio. EUR	Wert- berichtigung in Mio. EUR	davon Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	davon pauschale Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	Netto- Buchwert in Mio. EUR
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	0,9	0,0	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0
bis 90 Tage überfällig	4,2	3,0	1,2	1,0	1,0	0,0	3,2
90 bis 180 Tage überfällig	14,4	14,1	0,3	0,3	0,3	0,0	14,1
180 bis 360 Tage überfällig	3,9	2,7	1,2	1,0	1,0	0,0	2,9
über 360 Tage überfällig	13,6	3,1	10,5	10,3	9,6	0,7	3,3
Gesamtexposure	37,0	22,9	14,1	13,5	12,8	0,7	23,5

Aufgrund von Erfahrungswerten ist das Management des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns der Ansicht, dass neben den oben angeführten Wertberichtigungen keine weiteren notwendig sind, auch wenn die Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR
Vorräte	73,3	56,5
abzüglich Wertberichtigungen	-1,2	-1,5
Gesamt	72,1	55,0
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>51,6</i>	<i>32,5</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>20,5</i>	<i>22,5</i>

Die Vorräte umfassen Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetrieb sowie Verwertungsobjekte. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden wie im Vorjahr nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2016 betragen rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,5 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 51,6 Mio. EUR (Vj: rd. 32,5 Mio. EUR) sind rd. 29,1 Mio. EUR (Vj: rd. 13,1 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	0,1	0,1
Guthaben bei Kreditinstituten	5,9	8,3
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	119,6	217,6
Gesamt	125,6	226,0

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter 3 Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Der Finanzmittelfonds gemäß Geldflussrechnung setzt sich aus den oben angeführten liquiden Mitteln und den Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH in Höhe von rd. 20,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR) aus dem Konzernclearing zusammen.

23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Grundkapital

Das Grundkapital der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt unverändert 500,0 Mio. EUR und ist zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in 100.000 Namensaktien unterteilt. Sämtliche Anteile werden von der ÖBB-Holding AG gehalten.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Infrastruktur AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

Die nachstehende Tabelle zeigt 100% der Finanzinformationen zur WS-Service GmbH, jener Tochtergesellschaft des Konzerns mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (49%).

	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR
langfristige Vermögenswerte	0,5	0,4
kurzfristige Vermögenswerte	2,1	1,1
langfristige Schulden	0,0	0,0
kurzfristige Schulden	1,5	0,9
Nettovermögen	1,1	0,6
Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)	0,5	0,3
Umsatzerlöse	7,7	4,6
Gewinn	0,7	0,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,7	0,2
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,3	0,2
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,3	-0,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,2	0,3
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,8	0,3

24. Rücklagen

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit.

Die Cashflow-Hedge- und die Available-for-Sale-Rücklage entwickeln sich wie folgt:

	Available-for-Sale-Rücklage		Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.2015</i>	<i>10,7</i>	<i>0,0</i>	<i>-17,9</i>	<i>3,0</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-2,3	0,0	-6,3	1,9
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	0,0	0,0	8,2	-2,2
Stand 31.12.2015	8,4	0,0	-16,0	2,7
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-2,8	0,0	3,3	-1,5
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	1,3	0,0	5,9	-1,1
Stand 31.12.2016	6,9	0,0	-6,8	0,1

Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	< 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	> 5 Jahre in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
2016				
Anleihen	431,0	3.887,7	9.973,2	14.291,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	73,5	227,2	3.565,6	3.866,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	118,3	70,8	23,2	212,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>24,6</i>	<i>7,9</i>	<i>40,1</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.273,7	197,0	38,1	1.508,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>21,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>21,0</i>
Gesamt	1.896,5	4.382,7	13.600,1	19.879,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>28,6</i>	<i>24,6</i>	<i>7,9</i>	<i>61,1</i>

2015	< 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	> 5 Jahre in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Anleihen	1.371,0	3.271,0	10.670,8	15.312,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,1	289,4	2.973,4	3.271,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	45,2	308,1	64,7	418,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>13,9</i>	<i>46,7</i>	<i>15,8</i>	<i>76,4</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	290,8	210,0	38,1	538,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>16,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>16,8</i>
Gesamt	1.716,1	4.078,5	13.747,0	19.541,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>30,7</i>	<i>46,7</i>	<i>15,8</i>	<i>93,2</i>

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten, Sublease-Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen und Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.755,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.163,3 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

Im Jahr 2016 wurde zur Refinanzierung einer getilgten Anleihe ein Darlehen der Republik Österreich im Volumen von 1 Mrd. EUR bei der Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) mit Laufzeit < 1 Jahr aufgenommen, das im Laufe des Jahres 2017 langfristig refinanziert werden soll.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen in Höhe von rd. 14.208,6 Mio. EUR (Vj: rd. 15.207,6 Mio. EUR). Weiters sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA in Höhe von rd. 175,8 Mio. EUR (Vj: rd. 179,9 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
1.000.000.000,00	EUR	2005 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 bis 2020 ²⁾	XS0232778083	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	3,4200%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	3,4800%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022 ²⁾	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037 ¹⁾	XS0321318163	4,1715%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037 ¹⁾	XS0324893626	4,3975%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037 ¹⁾	XS0324895670	4,3975%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037 ¹⁾	XS0328866982	4,2270%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037 ¹⁾	XS0331427905	4,1950%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
1.250.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2019 ²⁾	XS0436314545	4,5000%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2019 ²⁾	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0463371236	3MoEURIBOR +0,46%
40.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0475835863	3,7500%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	XS0648186517	3,6250%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2021 ²⁾	XS0648186517	3,6250%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014 bis 2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500%

1) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2017, 2) Aufstockung

Von 2005 bis 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro Medium Term Note („EMTN“) Programm aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen fünf in Höhe von rd. 85,7 Mio. USD mit den CUSIP-Nummern A5790#AB4 (Laufzeitende 2017), A5790#AC2 (Laufzeitende 2017), A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Zum 31.12.2016 hat die Gesellschaft sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen die Finanzierung der Sublease-Transaktionen mit der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, der ÖBB-Personenverkehr AG und 2015 auch der Rail Cargo Austria AG. Diesen Verbindlichkeiten stehen Finanzforderungen gegenüber den drei oben genannten verbundenen Unternehmen gegenüber. Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 172,2 Mio. EUR (Vj: rd. 341,4 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 218,1 Mio. EUR (Vj: rd. 408,5 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 20,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 175,8 Mio. EUR (Vj: rd. 179,9 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 225,8 Mio. EUR (Vj: rd. 232,4 Mio. EUR) sowie aus Passivposten zu derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 23,8 Mio. EUR (Vj: rd. 44,5 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 7,0 Mio. EUR (Vj: rd. 17,9 Mio. EUR) Hedging-Instrumente. 2016 wurde eine Anleihe in Höhe von rd. 1 Mrd. EUR getilgt, die mit einer Überbrückungsfinanzierung durch die ÖBFA refinanziert wurde.

Angaben zu den Leasingtransaktionen sind in Erläuterung 30, Angaben gemäß IFRS 7 sind in Erläuterung 29 ersichtlich.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wahrscheinlich ist und ob die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der aufgrund der Wahrscheinlichkeiten ermittelte Erwartungswert rückgestellt.

26.1. Personalrückstellungen

	31.12.2016 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR
gesetzliche Abfertigungen	28,1	24,6
Pensionen	1,1	1,0
Jubiläumsgelder	109,5	109,0
Gesamt	138,7	134,6

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

	31.12.2016	31.12.2015
Abzinsungsfaktor Abfertigung und Pension	1,80%	2,40%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	1,30%	1,80%
Gehaltssteigerungen	3,80%	3,80%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,00 bis 3,03%	0,00 bis 2,99%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,93%	0,00 bis 7,57%

Bei der Abfertigungs- und Jubiläumsgelder ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt: Zinsänderungsrisiko und Gehaltsrisiko.

Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen der begünstigten Arbeitnehmer zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, die nicht MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung

erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2016 und 2015 rd. 2,9 Mio. EUR und rd. 2,6 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechnete MitarbeiterInnen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erben der berechtigten MitarbeiterInnen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellung in den beiden Berichtsjahren:

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung zum 01.01.	24,6	24,2
Dienstzeitaufwand	1,2	1,4
Zinsaufwand	0,6	0,5
im Periodenergebnis erfasst	1,8	1,9
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	0,5
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	2,5	-1,6
erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,1	-0,1
im sonstigen Ergebnis erfasst	2,4	-1,2
Abfertigungszahlungen	-0,8	-0,4
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,1	0,1
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	28,1	24,6

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR werden in 2017, in Höhe von rd. 3,3 Mio. EUR in 2018 bis 2021 und in Höhe von rd. 24,0 Mio. EUR nach 2021 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,2 (Vj: 16,2) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wurde die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-2,4	-2,1	2,0	1,7
Bezugserhöhung	+/-0,5	2,0	1,7	-2,4	-2,1

Jubiläumsgelder

MitarbeiterInnen mit Definitivstellung und bestimmte Angestellte (im Folgenden „MitarbeiterInnen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. MitarbeiterInnen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein Jubiläumsgeld von vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der

Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettojubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>109,0</i>	<i>118,2</i>
Dienstzeitaufwand	4,7	4,9
Zinsaufwand	1,9	1,9
Jubiläumsgeldzahlungen	-10,2	-9,8
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	0,3	0,4
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	3,8	-10,4
erfahrungsbedingte Anpassungen	0,0	3,8
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	109,5	109,0

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,7 (Vj: 8,5) Jahre.

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-4,5	-4,4	4,9	4,7
Bezugserhöhung	+/-0,5	4,7	4,6	-4,4	-4,3

Pensionen

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger und für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2016 und 2015 auf rd. 9,0 Mio. EUR und rd. 8,9 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 2,0% (Vj: 2,3%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

	Stand 01.01.2016 in Mio. EUR	Verbrauch in Mio. EUR	Auflösung in Mio. EUR	Zinseffekte in Mio. EUR	Zuführung in Mio. EUR	Stand 31.12.2016 in Mio. EUR
Stilllegungskosten	88,6	-0,2	-12,1	0,1	1,1	77,5
Umweltschutzmaßnahmen	43,9	-1,7	-2,4	0,0	0,3	40,1
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	14,8	-2,1	-1,4	0,0	6,0	17,3
Rechtsstreitigkeiten	12,8	-0,7	-4,7	0,0	1,9	9,3
Strom	10,9	-2,5	0,0	0,0	2,5	10,9
Haftpflichtrenten	3,9	-0,1	-0,3	0,0	0,5	4,0
Steuern und Abgaben	2,1	-0,9	-0,4	0,0	0,0	0,8
Übrige sonstige	45,7	-9,9	-6,3	0,0	10,7	40,2
Summe sonstige Rückstellungen	222,7	-18,1	-27,6	0,1	23,0	200,1
<i>davon langfristig</i>	<i>132,8</i>					<i>66,5</i>

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken sowie neu hinzugekommene Streckenabschnitte. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Im Berichtsjahr wurden aufgrund von Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen in Höhe von rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 19,1 Mio. EUR, enthält auch hinzukommende Strecken) gebildet. Die Auflösung der Rückstellung betrifft im Jahr 2016 verkaufte Strecken, bei denen der Erwerber die Rückbauverpflichtung übernommen hat. Zusätzlich ist bei einer Strecke die Verpflichtung zum Teil weggefallen.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen für Bodenkontaminierungen. Die Rückstellung wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Freimachungskosten im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen.

Die Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten wurde für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben.

Für langfristige Strom-Einkaufsverträge, die durch die Netzöffnung zu belastenden Verträgen wurden, wurden Rückstellungen in Höhe von rd. 10,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,9 Mio. EUR) gebildet, da ein Ausgleich über die Netzkosten nicht erwartet wird.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von Sterbetafeln errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,17% (Vj: 0,74%) abgezinst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen wahrscheinliche Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf aktuelle höchstgerichtliche Entscheidungen sowie Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen enthalten.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen:

Langfristige Rückstellungen wurden mit Zinssätzen von 0,2% bis 0,8% (Vj: 0,1% bis 1,5%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 66,5 Mio. EUR (Vj: rd. 132,8 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2017. Bei den als kurzfristig eingestuftem Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2017 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

2016	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	602,4	0,0	602,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	30,4	0,0	30,4
<i>davon gegenüber Dritten</i>	572,0	0,0	572,0
Sonstige Verbindlichkeiten	526,6	38,7	565,3
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	395,5	0,0	395,5
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	64,5	0,0	64,5
<i>davon aus Steuern</i>	24,9	0,0	24,9
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	10,9	0,0	10,9
Gesamt	1.129,1	38,7	1.167,7

2015	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	580,8	0,0	580,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	36,5	0,0	36,5
<i>davon gegenüber Dritten</i>	544,3	0,0	544,3
Sonstige Verbindlichkeiten	369,9	44,2	414,1
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	190,4	0,0	190,4
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	65,9	0,0	65,9
<i>davon aus Steuern</i>	25,6	0,0	25,6
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	9,9	0,0	9,9
Gesamt	950,8	44,2	995,0

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 20,5 Mio. EUR (Vj: rd. 9,0 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 55,2 Mio. EUR (Vj: rd. 56,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechtsverträgen über rd. 40,1 Mio. EUR (Vj: rd. 45,0 Mio. EUR).

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2016 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	237,7	396,0
Sonstige Eventualschulden	21,5	5,3
Gesamt	259,2	401,3

Haftung aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

Die Haftungsverhältnisse aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die nach den Bestimmungen des SIC 27 keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrunde liegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über die bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor's von zumindest AA+ auf oder es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Die angegebenen sonstigen Eventualschulden betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 237,7 Mio. EUR (Vj: rd. 396,0 Mio. EUR).

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten insbesondere Risiken aus der Veränderung von Wechselkursen, Zinssätzen und Bonitäten der Vertragspartner (Kreditrisiko). Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.1.a. Zinsrisiko
- 29.1.b. Währungsrisiko
- 29.1.c. Kreditrisiko
- 29.1.d. Liquiditätsrisiko

29.1.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2016		
Finanzielle Vermögenswerte	423,7	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	125,5
Gesamt	423,7	125,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>40,0</i>	<i>119,6</i>
Finanzverbindlichkeiten	19.579,8	49,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>40,0</i>	<i>20,8</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2015		
Finanzielle Vermögenswerte	668,7	0,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	226,0
Gesamt	668,7	226,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>79,6</i>	<i>217,6</i>
Finanzverbindlichkeiten	19.211,0	51,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>78,3</i>	<i>14,7</i>

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate als fix oder variabel verzinsten Finanzinstrumente klassifiziert.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken designierten Fair Value Hedges gleichen sich die zinsbedingten Wertänderungen von Grund- und Sicherungsgeschäft in derselben Periode in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung aus. Demzufolge sind auch diese Finanzinstrumente nicht mit Zinsänderungsrisiken behaftet.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cashflow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Cashflow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
	+100	-100	+100	-100
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2016	Basispunkte	Basispunkte	Basispunkte	Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	0,3	-0,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,8	-0,1	0,1	-0,1
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-0,3	0,3	3,0	-3,1

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
	+100	-100	+100	-100
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2015	Basispunkte	Basispunkte	Basispunkte	Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2,3	-2,2	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-0,5	0,5	4,8	-5,0

29.1.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Diese Risiken werden zum Teil gesichert. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Zur Umwandlung von auf Fremdwährung lautenden finanziellen Verpflichtungen in Euro werden Cross Currency Swaps eingesetzt.

Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden sämtliche Zahlungsströme (Leasingraten wie Rückfluss aus Veranlagungen) fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2016	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	398,0
Sonstige Verbindlichkeiten	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-405,0
Nettorendwährungsrisiko	-8,0

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2015	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	628,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-628,0
	1,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	3,0
Nettorendwährungsrisiko	4,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Im Geschäftsjahr 2015 bestand ein Derivat, das wirtschaftlich das Fremdwährungsrisiko des Grundgeschäfts komplett absicherte (Basis Swap), für das aber Hedge Accounting nicht angewandt wurde.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern war demnach in beiden Geschäftsjahren nur im geringen Umfang Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

29.1.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebene Limits werden von der ÖBB-Holding AG täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und Limitvergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der ÖBB-Holding-Konzern-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Bankguthaben, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) in Mio. EUR	abzüglich Sicherheiten (FV) in Mio. EUR	Netto-Exposure in Mio. EUR
Kreditrisiko aus bilanziellen Finanzinstrumenten			
Gesamtexposition 2016			
Finanzielle Vermögenswerte	458,9	-130,7	328,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	165,3	0,0	165,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	33,7	0,0	33,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	125,6	0,0	125,6
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	783,5	-130,7	652,8
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			638,7
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			0,4
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			13,7
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	259,2	-237,7	21,5
Gesamtkreditrisiko 31.12.2016	1.042,7	-368,4	674,3
Gesamtexposition 2015			
Finanzielle Vermögenswerte	686,4	-305,6	380,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	137,6	0,0	137,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	33,6	0,0	33,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	226,0	0,0	226,0
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.083,6	-305,6	778,0
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			627,7
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			137,1
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			13,2
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	401,3	-396,0	5,3
Gesamtkreditrisiko 31.12.2015	1.484,9	-701,6	783,3

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

29.1.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

	Cashflows 2017			Cashflows 2018-21		Cashflows 2022 ff.	
	Buchwert	Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2016	2017	2017	2018-2021	2018-2021	2022 ff.	2022 ff.
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	14.291,9	489,0	431,0	1.712,5	3.887,7	1.981,0	9.973,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.866,3	109,7	73,5	432,3	227,2	940,0	3.565,6
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	212,2	8,7	118,3	17,4	70,8	12,9	23,2
übrige Finanzverbindlichkeiten	1.485,0	12,0	1.034,7	29,7	188,1	7,6	36,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	602,0	0,0	581,5	0,0	20,5	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	21,8	0,0	21,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	20.479,2	619,4	2.260,8	2.191,9	4.394,3	2.941,5	13.598,5

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2017 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

	Cashflows 2016			Cashflows 2017-20		Cashflows 2021 ff.	
	Buchwert	Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2015	2016	2016	2017-2020	2017-2020	2021 ff.	2021 ff.
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	15.312,8	528,7	1.371,0	1.795,6	3.271,0	2.163,0	10.670,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.271,9	105,1	9,1	416,5	289,4	910,0	2.973,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	418,0	16,4	45,2	65,3	308,1	26,5	64,7
übrige Finanzverbindlichkeiten	494,3	10,6	37,5	33,4	186,4	6,5	38,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	580,8	0,0	571,8	0,0	9,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	26,1	0,0	26,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	20.103,9	660,8	2.060,7	2.310,8	4.063,9	3.106,0	13.747,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2016 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

	Cashflows 2017			Cashflows 2018-21		Cashflows 2022 ff.	
	Buchwert	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2016	2017	2017	2018-2021	2018-2021	2022 ff.	2022 ff.
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,4	0,3	0,0	1,3	0,0	0,3	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedge	0,1	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedge	6,9	2,8	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	13,4	0,0	36,8	0,0	9,1	0,0	4,1
Gesamt	23,8	3,1	40,0	5,6	9,1	0,3	4,1
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	237,7	11,3	175,9	16,3	14,0	8,9	47,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	21,5	0,0	6,9	0,0	5,4	0,0	9,2

	Cashflows 2016			Cashflows 2017-20		Cashflows 2021 ff.	
	Buchwert	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2015 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	4,4	0,8	0,0	3,3	0,0	1,6	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedge	9,5	0,0	21,9	0,0	25,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedge	8,4	3,0	0,0	6,6	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	22,3	0,0	99,2	0,0	54,2	0,0	4,1
Gesamt	44,5	3,8	121,1	9,9	79,1	1,6	4,1
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	396,0	12,1	43,4	49,2	168,4	72,4	184,2
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	5,3	0,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2016 und am 31.12.2015 bestehenden Zinssätze ermittelt.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte ist von folgenden Zins- und Tilgungszahlungen auszugehen:

	Cashflows 2017			Cashflows 2018-21		Cashflows 2022 ff.	
	Buchwert	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2016 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2018-2021 in Mio. EUR	2018-2021 in Mio. EUR	2022 ff. in Mio. EUR	2022 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	13,7	0,0	58,9	0,0	26,5	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	2,2	0,0	12,4	0,0	9,9	0,0	0,0
<i>davon Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>12,4</i>	<i>0,0</i>	<i>9,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Zinsderivate - Cashflow Hedges	0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>davon Auszahlungen</i>		<i>-0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Gesamt	16,0	-0,1	71,3	0,0	36,4	0,0	0,0

	Cashflows 2016			Cashflows 2017-20		Cashflows 2021 ff.	
	Buchwert	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2015 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	5,6	0,0	57,1	0,0	0,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate - Cashflow Hedges	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>davon Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cross currency swaps ohne Hedge-Beziehung	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	6,1	0,0	57,6	0,0	0,8	0,0	0,0

29.2. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IAS 39 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen „Fair Value Hedge“ und „Cashflow Hedge“ zu unterscheiden.

Bei als Cashflow Hedge designierten Cross Currency Swaps wird als gesichertes Risiko das reine Währungsrisiko, die Wertänderung des Grundgeschäfts aufgrund von Spotkurs-Änderungen, einbezogen. Gemäß IAS 39.100 wird der gegengleiche Betrag aus der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei der Absicherung von Fremdwährungsrisiken variabel verzinsten Vermögenswerte und Schulden wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bei Basis Swaps kein Hedge Accounting gemäß IAS 39 an, da die aus der

Währungsumrechnung gemäß IAS 21 erfolgswirksam zu realisierenden Gewinne und Verluste der Grundgeschäfte in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung gleichzeitig mit den Gewinnen und Verlusten aus den als Sicherungsinstrumenten eingesetzten Derivaten ausgewiesen werden. Bei Absicherungen fix verzinsten Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen in Fremdwährung hingegen wird die Möglichkeit der Designation als Cashflow Hedge herangezogen.

Die von IAS 39 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accounting werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Grads der Wirksamkeit der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend auf ihre Effektivität hin überwacht; wird ein Hedge ineffektiv, wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IAS 39 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

Cashflow Hedges – Zinsänderungs- und Währungsrisiken

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos von variabel verzinslichen Grundgeschäften Payer Zinsswaps („Erhalte variabel – Zahle fix“) abgeschlossen. Die Zahlungsstromänderungen der Grundgeschäfte, die sich aus den Veränderungen der Euribor-Rate ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variabel verzinslichen Anleihen in festverzinsliche Finanzschulden zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten abzusichern.

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband und die Anzahl der bestehenden Cashflow Hedges:

Finanzinstrumente Laufzeitende	31.12.2016		31.12.2015	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	5	202,5	5	199,3
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>2</i>	<i>65,5</i>	<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>0</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>2</i>	<i>37,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>2</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode nach IAS 39.AG108 durchgeführt. Retrospektiv wird die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der Dollar-Offset-Methode überprüft. Als Grundgeschäft dient ein hypothetisches Derivat. Alle Sicherungsbeziehungen dieser Art waren zum Abschlussstichtag effektiv. Aus der Behandlung der Wertveränderung der Sicherungsgeschäfte im sonstigen Ergebnis resultieren in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfasste Beträge in Höhe von rd. 3,3 Mio. EUR (Vj: rd. -6,3 Mio. EUR). Diesbezüglich wird auf Erläuterung 24 verwiesen.

Zeitwertänderungen von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (2016: rd. 3,1 Mio. EUR [Vj: rd. 3,0 Mio. EUR]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,02 Mio. EUR (Vj: rd. 0,04 Mio. EUR Ertrag) ertragswirksam erfasst.

Stromderivate

- a) Cashflow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufs- und verkaufsseitig) abgeschlossen, wobei neben der Absicherung des Strombeschaffungspreises die Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios sowie der langfristigen Einkaufs- und Verkaufsverträgen im Vordergrund stehen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, die als Derivate nach IAS 39 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Ein- und Verkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Stromderivate in Hedge-Beziehung Laufzeitende	31.12.2016		Laufzeitende	31.12.2015	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR		Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	21	23,8	Bestand	40	46,9
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>11</i>	<i>14,4</i>	<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>23</i>	<i>21,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>4</i>	<i>4,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>12</i>	<i>18,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>5</i>	<i>4,1</i>	<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>5</i>	<i>6,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>1</i>	<i>1,3</i>			

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine retrospektive Effektivitätsmessung. Im Zuge der Effektivitätsmessung muss nachgewiesen werden, dass die Wertänderung des Derivates zwischen 80% und 125% der durch das abgesicherte Risiko verursachten Wertänderung des designierten Grundgeschäfts beträgt. Bei den gebildeten Sicherungsbeziehungen handelt es sich um Micro-Hedges, bei denen alle Parameter des Grund- und des Absicherungsgeschäfts, die das Ausmaß der abgesicherten Wertänderung bestimmen, identisch aber gegenläufig sind. Dies ist ein Indikator für eine prospektiv wie auch retrospektiv vollständig effektive Sicherungsbeziehung. Die Effektivität wurde retrospektiv anhand der Change-in-Fair-Value-Methode ermittelt, d.h. der Wertänderung des Sicherungsinstruments wurde die Wertänderung des Grundgeschäfts gegenübergestellt.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufs- und -verkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von EEX (European Energy Exchange) Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden.

Aus der Bilanzierung von Stromforwards als Sicherungsgeschäfte wurden im Geschäftsjahr 2016 rd. 10,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR) abzüglich Ertragsteuern von rd. 2,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfasst.

b) restliche Derivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IAS 39 für Cashflow Hedges erfüllen.

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	31.12.2016		31.12.2015	
	Anzahl Swaps Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	70	83,0	59	48,1
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>44</i>	<i>57,2</i>	<i>48</i>	<i>38,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>24</i>	<i>25,2</i>	<i>11</i>	<i>9,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>2</i>	<i>0,7</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	31.12.2015		31.12.2015	
	Anzahl Swaps Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	64	102,1	49	57,2
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>41</i>	<i>72,9</i>	<i>40</i>	<i>47,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>13</i>	<i>15,9</i>	<i>5</i>	<i>3,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>10</i>	<i>13,2</i>	<i>4</i>	<i>5,5</i>

29.3. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (Held for Trading; FAHfT) werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Darunter fallen derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden sind und damit zwingend als Handelsbestand („Held for Trading“) klassifiziert werden müssen. Ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

Unter **Loans and Receivables (Kredite und Forderungen; LaR)** werden finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt gehandelt werden und nicht zur Veräußerung erworben wurden, ausgewiesen.

Available for Sale Financial Assets (zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte; AfS) sind finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden. Zwingend fallen in die Kategorie fremde

Eigenkapitalinstrumente, soweit sie nicht als „at Fair Value through Profit or Loss“ qualifiziert werden. Weiters sind dieser Kategorie Beteiligungen zugeordnet.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC) werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folgebewertung mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Derivative Finanzinstrumente werden von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Absicherung der aus Finanztransaktionen resultierenden Zins- und Währungsrisiken sowie von Marktwertschwankungen von Stromeinkäufen eingesetzt. Gemäß IAS 39 werden alle derivativen Finanzinstrumente in der Bilanz als Vermögenswert oder Verbindlichkeit angesetzt und zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von als Sicherungsinstrumenten gemäß IAS 39 designierten derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (als Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts von Bilanzposten („Fair Value Hedges“) oder Zahlungsströmen („Cashflow Hedges“) eingesetzt wird.

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente und beinhalten auch die Buchwerte der Kategorie Available for Sale (at Cost). Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der unter 29.5 dargestellten Available-for-Sale-Vermögenswerte sowie der Position Cash und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt beobachtbar sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 17.384,0 Mio. EUR (Vj: rd. 18.116,6 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen, womit eine Level-1-Bewertung vorliegt. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quellen für die Notierungen sind Bloomberg und Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 84,4 Mio. EUR (Vj: rd. 103,2 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2016 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments		Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Accoun- -ting	Fair Value
		Financial Instruments	Financial Instruments							
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	215,4	0,0	215,4	68,8	8,1	0,0	137,2	0,0	1,3	249,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	145,5	145,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	243,5	0,0	243,5	104,8	0,0	13,7	124,0	0,0	1,0	243,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152,1	5,5	146,6	0,0	0,0	0,0	146,6	0,0	0,0	146,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	203,0	169,3	33,7	0,0	0,0	0,0	33,7	0,0	0,0	33,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	125,6	0,0	125,6	0,0	0,0	0,0	0,0	125,6	0,0	125,6
Summe Buchwert je Kategorie				173,6	8,1	13,7	441,5	125,6	2,3	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2016 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments		Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value
		Financial Instruments	Financial Instruments						
Langfristige Verbindlichkeiten									
Finanzverbindlichkeiten	17.982,8	0,0	17.982,8	17.971,8	6,8	4,2	0,0	0,0	21.955,3
Sonstige Verbindlichkeiten	38,7	38,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten									
Finanzverbindlichkeiten	1.896,5	0,0	1.896,5	1.883,7	10,0	2,8	0,0	0,0	1.957,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	602,4	0,4	602,0	602,0	0,0	0,0	0,0	0,0	602,0
Sonstige Verbindlichkeiten	526,6	504,8	21,8	21,8	0,0	0,0	0,0	0,0	21,8
Summe Buchwert je Kategorie				20.479,3	16,8	7,0	0,0		

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments		Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Account- -ting	Fair Value
		Financial Instruments	Financial Instruments							
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	576,9	0,0	576,9	178,8	9,0	0,0	389,1	0,0	0,0	635,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	152,9	152,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	108,1	0,0	108,1	39,1	0,0	5,9	62,9	0,0	0,2	109,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128,3	4,2	124,1	0,0	0,0	0,0	124,1	0,0	0,0	124,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	206,6	173,0	33,6	0,0	0,0	0,0	33,6	0,0	0,0	33,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	226,0	0,0	226,0	0,0	0,0	0,0	0,0	226,0	0,0	226,0
Summe Buchwert je Kategorie				217,9	9,0	5,9	609,7	226,0	0,2	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	17.825,6	0,0	17.825,6	17.802,4	12,8	10,4	0,0	21.418,0
Sonstige Verbindlichkeiten	44,2	44,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	1.716,0	0,0	1.716,0	1.694,4	13,9	7,5	0,2	1.831,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	580,8	0,0	580,8	580,8	0,0	0,0	0,0	580,8
Sonstige Verbindlichkeiten	370,0	343,9	26,1	26,1	0,0	0,0	0,0	26,1
Summe Buchwert je Kategorie				20.103,7	26,7	17,9	0,2	

Saldierung von Finanzinstrumenten

Gemäß den Regelungen des IFRS 7.13C sind die in der Bilanz tatsächlich durchgeführten Saldierungen und potenzielle Aufrechnungsbeträge darzustellen. Da keine Vereinbarungen betreffend tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartner dargestellt:

per 31.12.2016	Buchwerte brutto gebucht in Mio. EUR	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden in Mio. EUR	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung in Mio. EUR
Stromderivate Aktiv	13,7	-6,8	6,9
Stromderivate Passiv	-9,1	0,0 *)	-9,1
per 31.12.2015	Buchwerte brutto gebucht in Mio. EUR	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden in Mio. EUR	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung in Mio. EUR
Stromderivate Aktiv	5,6	-0,4	5,2
Stromderivate Passiv	-13,2	5,2	-8,0

*) Kleinstbetrag

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Konzern-Bilanz

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IAS 39 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils aus CBL-Transaktionen und aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen zusammen.

Abgegrenzte Zinszahlungen aus derivativen Finanzinstrumenten (Zinsswaps), die als Sicherungsinstrumente in Fair Value und Cashflow Hedges gemäß IAS 39 designiert wurden, werden entsprechend als Zinsertrag oder -aufwand erfasst. Das Zinsergebnis wird den Bewertungsklassen anhand des Grundgeschäfts zugeordnet; im Berichtszeitraum wurden ausschließlich finanzielle Verbindlichkeiten gesichert.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis, unterteilt nach Bewertungsklassen, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen.

	Ergebnis aus der Folgebewertung					Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR
	Zinsergebnis in Mio. EUR	zum Fair Value in Mio. EUR	Währungs- umrechnung in Mio. EUR	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR		
31.12.2016							
Loans and Receivables (LaR)	23,4	0,0	7,5	0,0	-1,6	0,0	
Available for Sale Financial Assets (AFS)	5,7	0,0	3,6	0,0	0,0	0,6	
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	13,5	0,0	0,0	0,0	0,0	
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-614,8	0,0	-12,5	0,0	0,0	0,0	
Hedge Accounting	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

	Ergebnis aus der Folgebewertung				
	Zinsergebnis in Mio. EUR	zum Fair Value in Mio. EUR	Währungs- umrechnung in Mio. EUR	Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR
31.12.2015					
Loans and Receivables (LaR)	29,5	0,0	42,0	0,0	0,0
Available for Sale Financial Assets (AFS)	4,7	0,0	0,0	0,1	0,1
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	-1,7	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-632,2	0,0	-41,5	0,0	0,0
Hedge Accounting	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 23,4 Mio. EUR (Vj: rd. 29,5 Mio. EUR).

Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen und Vermögenswerten enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

29.5. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 (Fair Value Hedge, Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2016 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2016 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2015 in Mio. EUR
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	3,4	4,4
Cashflow-Hedges	0,1	0,0	6,9	8,4
Cross-Currency-Swaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,3	0,0	0,0
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	13,7	5,6	9,1	13,2
Cashflow-Hedges	2,2	0,2	0,1	9,5
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,3	9,1
Summe	16,0	6,1	23,8	44,6

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung betreffen Swaps im Zusammenhang mit einer Cross-Border-Leasing-Transaktion.

Fair Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2016	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	2,3	2,3
Derivate Handelsbestand	0,0	13,7	13,7
Available-for-Sale	119,8	53,8	173,6
Finanzielle Vermögenswerte	119,8	69,8	189,6
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	7,0	7,0
Derivate Handelsbestand	0,0	16,8	16,8
Finanzielle Schulden	0,0	23,8	23,8

31.12.2015	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	0,2	0,2
Derivate Handelsbestand	0,0	5,9	5,9
Available-for-Sale	166,4	51,5	217,9
Finanzielle Vermögenswerte	166,4	57,6	224,0
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	17,9	17,9
Derivate Handelsbestand	0,0	26,7	26,7
Finanzielle Schulden	0,0	44,6	44,6

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, d.h. als Preise, oder indirekt, d.h. abgeleitet aus Preisen), verwendet.

Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB-Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt (inklusive Vergütung des Bundes) zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrte Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt rd. 26.000 (Vj: rd. 26.700) Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Weiters bestehen auch rd. 6.700 (Vj: rd. 6.800) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2017 und 2059 enden und innerhalb des ÖBB-Konzerns 17 (Vj: 16) Verträge, die zwischen 2017 und 2112 (Vj: 2016 und 2112) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Die Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen zum 31.12.2016 betragen:

31.12.2016	Gesamt in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	379,0	31,3	74,7	273,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>130,4</i>	<i>5,8</i>	<i>22,9</i>	<i>101,7</i>
Fahrpark	10,3	4,4	5,9	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>10,0</i>	<i>4,3</i>	<i>5,7</i>	<i>0,0</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,5	0,0	0,1	0,4

31.12.2015	Gesamt in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	368,2	30,5	69,9	267,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>128,4</i>	<i>5,1</i>	<i>20,2</i>	<i>103,1</i>
Fahrpark	9,8	4,2	5,5	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>9,5</i>	<i>4,0</i>	<i>5,4</i>	<i>0,1</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,8	0,0	0,2	0,6

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2016 rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,6 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

30.2. Leasingnehmer

Finanzierungsleasing

Beim überwiegenden Teil der vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Leasingnehmer eingegangenen Vereinbarungen handelt es sich um operative Leasinggeschäfte, die im Wesentlichen die Anmietung von IT-Hardware und Gebäuden zum Gegenstand haben.

Darüber hinaus werden jedoch bestimmte Teile der Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasingvereinbarungen beschafft. Zu den Bilanzstichtagen orientierte sich der durchschnittliche Effektivzinssatz am 6-Monats-EURIBOR inkl. eines vertraglich vereinbarten Aufschlags. Die Zinssätze werden bei Vertragsabschluss vereinbart und sind variabel. Alle Leasingverhältnisse basieren auf schriftlich festgelegten Vertragslaufzeiten. Es wurden keine Vereinbarungen über bedingte Mietzahlungen getroffen.

Die Nettobuchwerte der Finanzierungsleasing-Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten und deren Entwicklung sind aus dem Anlagenspiegel (Erläuterung 14) ersichtlich.

Per 31.12.2015 hatte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit den Vermietern die folgenden Mindestleasingzahlungen aus den Finanzierungsleasingverträgen vertraglich vereinbart:

Für den 31.12.2015	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR	Barwert in Mio. EUR
2016	0,2	0,0	0,2
2017 - 2020	0,0	0,0	0,0
nach 2020	0,0	0,0	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	0,2	0,0	0,2
abzüglich Zinsenanteil	0,0		
Barwert der Leasingzahlungen	0,2		
abzüglich kurzfristiger Anteil	-0,2		
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	0,0		

Per 31.12.2016 waren keine wesentlichen Mindestleasingzahlungen vereinbart.

Operatives Leasing

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund von unkündbaren operativen Leasingverträgen setzen sich für jede der folgenden Perioden wie folgt zusammen:

2016	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1-5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	9,3	34,0	72,2
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	9,2	13,8	0,0
Gesamt	18,5	47,8	72,2

2015	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1-5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	8,2	33,0	73,2
Technische Anlagen und Maschinen	0,1	0,0	0,0
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	6,8	10,2	0,0
Gesamt	15,1	43,2	73,2

Bei den Operating-Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude, um Büro- und Geschäftsausstattung sowie EDV-Geräte. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2040 (Betriebsführungszentrale). In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 19,3 Mio. EUR (Vj: rd. 15,9 Mio. EUR), davon gegenüber verbundenen Unternehmen rd. 9,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6,9 Mio. EUR), als Aufwand erfasst.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2016 vier (Vj: sechs) Transaktionen noch immer Gültigkeit haben.

Im Wesentlichen gelangen zwei Transaktionstypen zur Anwendung:

- Sale and Lease back: Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Infrastruktur AG zurück.
- Lease and Lease back: Die ÖBB-Infrastruktur AG vermietet die in ihrem zivilrechtlichen Eigentum befindlichen Anlagen an den Vertragspartner und mietet diese gleichzeitig wieder zurück. Durch den Vertragspartner wurden dabei Mietvorauszahlungen geleistet.

Im Rahmen der ÖBB-Umstrukturierung Anfang 2005 wurden bei insgesamt drei (Vj: fünf) noch gültigen Transaktionen mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns Sublease-Agreements abgeschlossen und die anteiligen Nettobarwertvorteile an die jeweiligen Gesellschaften übertragen. Im Außenverhältnis zu allen Teilnehmern bleibt die ÖBB-Infrastruktur AG Vertragspartner.

Sämtliche Leasing-Zahlungsverpflichtungen, inklusive der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen, wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. In den meisten CBL-Transaktionen wurden für die Bank- und Leasinginstitute Mindestratings festgelegt. Bei einem Unterschreiten eines Mindestratings (Rating Trigger Event) hat die ÖBB-Infrastruktur die Verpflichtung, den betroffenen Tilgungsträger durch US-Treasuries zu ersetzen.

Die von den CBL-Transaktionen betroffenen Anlagen (Infrastrukturanlagen und Rollmaterial) werden gemäß der in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und dürfen grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2016 wurde eine (Vj: eine) CBL-Transaktion vorzeitig aufgelöst, eine zweite endete durch Kaufoption. Bei einer Tranche einer CBL Transaktion wurde eine Sub-Tranche (Trust) ebenfalls vorzeitig aufgelöst. Die zweite Sub-Tranche (Trust) endete durch Ausübung der Kaufoption. Bei zwei Sub-Tranchen (Trusts) dieser Transaktion wurde die Ausübung der Kaufoption vertraglich fixiert. Die Trusts endeten mit Datum der Kaufoption am 03.01.2017.

Alle von Ausübungen der Kaufoption oder vorzeitigen Beendigungen betroffenen CBL-Transaktionen wurden oder werden von der ÖBB-Infrastruktur AG gehalten und betreffen über die Sublease-Vereinbarungen die ÖBB-Personenverkehr AG, die ÖBB-Produktion GmbH und bis 2015 auch die Rail Cargo Austria AG.

Bei der CBL Transaktion, die direkt der ÖBB-Infrastruktur AG zugeordnet ist, wurde die Kaufoption im Dezember 2016 ausgeübt und vertraglich fixiert. Die Transaktion endete am 15.01.2017.

Sanierung des Rating Triggers UniCredit Bank Austria

Im Juni 2014 wurde bei einer Transaktion aufgrund einer Ratingherabstufung des Eigenkapitaltilgungsträgers (Payment Undertaking Agreement, kurz „PUA“) die vertragmäßige Mindestbonität unterschritten. Zur Sanierung dieses Rating Trigger Events waren Sicherheiten in Form eines verpfändeten Wertpapierdepots mit US-Treasuries mit einem Volumen von rd. 68,2 Mio. USD für die Besicherung des Zeitraums Oktober 2014 bis Dezember 2017 beizubringen. Das Depot wird währungskongruent fremdfinanziert. Das bestehende PUA, das der Investor nach der Einrichtung des Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dient zur Rückzahlung des Kredits. Die Transaktion betrifft rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wird aber aufgrund der bestehenden Sublease-Vereinbarung zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet. Die Transaktion endete am 03.01.2017.

Im April 2015 wurden drei weitere Transaktionen aufgrund der Ratingherabstufung im Geschäftsjahr 2014 saniert, wofür entsprechende Rückstellungen gebildet wurden. Zur Sanierung dieses Rating Trigger Events wurden Sicherheiten in Form von sechs verpfändeten Wertpapierdepots mit US-Treasuries in die CBL-Transaktionen eingebracht, von denen per 31.12.2016 noch vier bestehen. Der Ankauf der US-Treasuries erfolgte währungskongruent kreditfinanziert (Private Placement). Die bestehenden PUAs, welche die ÖBB-Infrastruktur AG nach der Einrichtung der Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dienen zur Rückzahlung des für den Ankauf der US-Treasuries abgeschlossenen Private Placements. Der Sicherheitentausch betrifft rechtlich im Außenverhältnis zur Gänze die ÖBB-Infrastruktur AG. Das gilt auch für die weiter bestehenden PUAs und das Private Placement. Eine (Vj: zwei) CBL-Transaktion mit zwei (Vj: vier) Depots werden über die Sublease-Vereinbarungen an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet. Eine CBL-Transaktion mit zwei Depots betrifft die ÖBB-Infrastruktur AG selbst.

Bilanzielle Behandlung

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen:

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern: Die veräußerten und zurückgeleaste Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ausgewiesen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesellschaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst.

Ratierliche Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils: Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2016 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil, der auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern entfiel, rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2016 in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) werden als Zinsertrag im Rahmen des Zinsergebnisses ausgewiesen.

Klassifizierung der Leasingtransaktionen nach ihrem wirtschaftlichen Gehalt:

Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IAS 17 (Leasingverhältnisse). Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist.

Die Klassifizierung der CBL-Transaktionen erfolgte auf Basis der Bestimmungen des SIC 27 (Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen). IAS 17 findet nur dann Anwendung, wenn der wirtschaftliche Gehalt einer Vereinbarung die Übertragung des Rechts auf Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum umfasst. Unter Heranziehung der Bestimmungen des SIC 27 ergibt sich, dass zahlreiche im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden („off balance“).

Hinsichtlich jener Vertragspartner, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht und die Veranlagungen zugunsten des Investors verpfändet sind, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off balance“ dargestellt werden. Allerdings hat sich auch die Bonität (gemessen am Rating) von in der Vergangenheit als unbedenklich eingestuften Vertragspartnern zum Teil verschlechtert. Die Vertragsbestimmungen sehen für diesen Fall unter anderem vor, dass die betroffenen Depots und Payment Undertaking Agreements auszutauschen oder abzusichern sind.

Bilanzierung von Vermögenswerten und Leasingverbindlichkeiten (nicht verknüpfte Transaktionen):

Sofern eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere der Kategorie zur Veräußerung verfügbar (Wertpapiere) oder Loans and Receivables (Veranlagungen bei Banken und Payment Undertaking Agreements) zugeordnet und mit dem beizulegenden Zeitwert oder mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die 2014 und 2015 zur Sanierung des Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie Available for Sale zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und bei den US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Mit Ausnahme einer Transaktion, für die die ÖBB-Infrastruktur AG selbst das wirtschaftliche Risiko trägt, bestehen aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns geschlossenen Sublease-Vereinbarungen Regressrechte im Falle von Verlusten infolge eines Ausfalls von Veranlagungen.

Die gestiegenen Bonitätsrisiken wurden berücksichtigt, indem bei jenen Vertragspartnern, die bei Standard & Poor's ein Rating von unter AA aufweisen und für die keine zusätzlichen Sicherheiten in Form einer Gewährträgerhaftung oder durch Verpfändung von Wertpapieren bester Bonität zugunsten der ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2016 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von umgerechnet rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR). Aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in den Sublease-Vereinbarungen vereinbarten Risikoübernahme erfolgte eine entsprechende Weiterverrechnung der gebildeten Wertberichtigungen an die ÖBB-Personenverkehr AG, die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH. Insgesamt wurden auf die Veranlagungen der auf die ÖBB-Infrastruktur AG zurechenbaren Transaktionen Wertberichtigungen von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) vorgenommen.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2016 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 179,8 Mio. EUR (Vj: rd. 358,3 Mio. EUR). Aus der Beendigung einer Leasingtransaktion im Jahr 2016 bestehen Ansprüche gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von rd. 10,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2016 rd. 172,2 Mio. EUR (Vj: rd. 341,4 Mio. EUR). Aus Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wurden rd. -2,8 Mio. EUR (Vj: rd. -2,2 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst.

Behandlung von Transaktionen ohne gesonderten wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen):

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden und die im Rahmen des Hauptleasingvertrags erhaltenen Vorauszahlungen werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2016 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 237,7 Mio. EUR (Vj: rd. 396,0 Mio. EUR). Die zugrundeliegenden Veranlagungen weisen allesamt ein Rating von

zumindest AA+ auf oder sind durch eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand abgesichert und haben keinen Zusammenhang mit Absicherungen von bestehenden Tilgungsträgern.

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC 29 (Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

Konzession Liechtenstein

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur. Am 13.06.1977 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) die Konzession zum Betrieb der Eisenbahn im Fürstentum Liechtenstein erteilt, die bis 31.12.2017 Gültigkeit hat. Am 03.12.1968 wurde von der Schweiz ebenfalls eine Konzession zum Betrieb der Eisenbahn auf den Schweizer Streckenabschnitt nach Buchs und St. Margrethen erteilt, die am 31.12.2017 abläuft. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist daher berechtigt und verpflichtet, in Liechtenstein und auf dem Schweizer Streckenabschnitt die konzessionierte, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem vorschriftsmäßigem Betrieb zu erhalten. Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2016 einen Buchwert von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 15,5 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der Konzession angestrebt. 2011 ist das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz in Kraft getreten. Diese geänderte Rechtslage, nach der auch das liechtensteinische Recht den freien Netzzugang umzusetzen hat, ist für die Entscheidung über den Konzessionsantrag maßgeblich. Ein Entwurf der Konzession in Liechtenstein liegt vor, doch ist der Hinweis Österreichs, dass – analog zu innerstaatlichen Strecken – seitens der Staaten, über deren Territorium die Strecke geführt wird, Zuschüsse auch zur Erhaltung und zum Betrieb der jeweiligen nationalen Abschnitte zu leisten sein werden, auf Ablehnung seitens des Fürstentums Liechtenstein gestoßen. Der Fortgang der Verhandlungen über diese Frage hat wesentlichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Konzessionsverfahrens.

Auch für den Schweizer Streckenabschnitt wurde mittlerweile beim Schweizer Bundesamt für Verkehr ein Antrag auf Konzessionserneuerung – umständehalber befristet auf lediglich fünf Jahre – eingebracht. Eine Erledigung dieses Schweizer Konzessionsverfahrens rechtzeitig vor Ablauf der Konzession (ebenfalls Ende 2017) ist noch offen, kann aus heutiger Sicht aber zuversichtlich erwartet werden.

Da die liechtensteinische Delegation in den vergangenen Sitzungen des trilateralen Lenkungsausschusses wiederholt kein Verhandlungspouvoir seitens der liechtensteinischen Regierung hatte und nun mitgeteilt hat, an den Sitzungen des Lenkungsausschusses vorderhand – es wurde explizit auf die Tätigkeitsperiode der aktuellen Regierung Bezug genommen, die 2017 endet – nicht mehr teilnehmen zu wollen, bedarf es zur Klärung der weiteren Vorgangsweise politischer Gespräche auf Ebene zumindest der ressortzuständigen Ministerien der drei Anrainerstaaten an der Strecke. Die Gespräche über das Vorhaben und damit die Konzessionsverlängerung laufen derzeit auf politischer und Regierungsebene zwischen BMVIT und liechtensteinischer Regierung; die ÖBB-Infrastruktur AG hat das Ergebnis dieser Gespräche abzuwarten.

Flankierend wurde daher durch die ÖBB-Infrastruktur AG seitens des Fürstentums Liechtenstein die Zusage erwirkt, dass auch während des offenen Konzessionsverfahrens nach formellem Ablauf der Konzession mit Ende 2017 auf dem liechtensteinischen Streckenabschnitt unverändert Betrieb geführt werden kann und seitens des Fürstentums Liechtenstein keine Entscheidungen und Maßnahmen gesetzt werden, die der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung der Schienennetznutzungsbedingungen unmöglich machen würden.

Eine gleichartige Erklärung wurde auch von den Schweizer Vertretern im Lenkungsausschuss für die dortigen Abschnitte der Strecken zugesagt, sollte das Schweizer Konzessionsverfahren wider Erwarten länger dauern.

Obwohl grundsätzlich das Vermögen mit Auslaufen der Konzession im Jahr 2017 an Liechtenstein und die Schweiz fallen würde, wird das betroffene Anlagevermögen über die erwartete längere Nutzungsdauer abgeschrieben, da einerseits aufgrund des geplanten Neubaus der Strecke (welcher Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist) und weil die ÖBB-Infrastruktur AG einzige Konzessionswerberin ist, mit einer Verlängerung der Lizenz gerechnet werden kann und andererseits die im Eisenbahngesetz vorgesehene Anordnung eines entschädigungslosen Heimfalls rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig und im Gesetz auch ein Verzicht der Regierung vorgesehen ist.

Unabhängig davon haben sich die drei Staaten im Rahmen des Lenkungsausschusses zur Einholung eines unabhängigen Gutachtens über den aktuellen Zustand der Anlagen und zur Frage, ob Erhaltungsmaßnahmen überfällig sind, geeinigt. Die erforderlichen UVP-Genehmigungen für den Ausbau des liechtensteinischen Abschnittes der Strecke liegen seit

Dezember 2014 (FL) bzw. Juni 2015 (A) vor. Auf den Schweizer Abschnitten sind derzeit nur Erhaltungsmaßnahmen intendiert.

Auf dieser Grundlage sind Verhandlungen über die Finanzierung und die Konzessionsverlängerung auf Regierungsebene nunmehr Bedingung für die Frage, ob dieses Projekt umgesetzt werden soll, die Strecke lediglich im Bestand weiter erhalten und betrieben werden soll oder die ÖBB-Infrastruktur AG ihren Konzessionsantrag zurückziehen wird.

32. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Lieferungen an oder von nahe stehenden Unternehmen oder Personen

Nahe stehende Unternehmen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des Konzerns oder des ÖBB-Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG).

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahe stehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Aufwendungen in Höhe von rd. 9,9 Mio. EUR, Vj: rd. 28,7 Mio. EUR) wurden mit dem Konzern der Verbund AG und mit dem Konzern der KELAG-Kärntner Elektrizitäts Aktiengesellschaft getätigt (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR, Vj: rd. 4,7 Mio. EUR; Aufwendungen in Höhe von rd. 6,8 Mio. EUR, Vj: rd. 12,6 Mio. EUR). Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3,0% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder der Umsatzerlöse.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und diesem nahe stehenden Unternehmen und Personen andererseits und die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB- Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen	204,8	205,6	324,9	318,1	0,1	0,2	190,0	197,0
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen	61,9	63,2	20,1	20,1	0,0	0,0	116,1	120,4
Forderungen aus Lieferung und Leistung	21,3	20,0	25,7	27,0	0,0	0,0	15,6	17,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	6,1	30,1	38,8	0,0	0,0	20,7	36,8
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	14,6	18,4	2,2	1,7	0,0	0,0	13,6	16,4
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	1,9	0,0	1,3	0,3	0,3	60,8	89,7

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Demgegenüber bestehen Forderungen gegenüber der Rail Cargo Austria AG (nur 2015), der ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH in gleicher Höhe, die unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung, und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Umsatzerlöse betrugen rd. 2,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR), Aufwendungen rd. 17,9 Mio. EUR (Vj: rd. 17,6 Mio. EUR). Per 31.12.2016 werden Forderungen über rd. 73,9 Mio. EUR (Vj: rd. 78,9 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,9 Mio. EUR)

ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

in Mio. EUR	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2016	2015	2016	2015
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	3,0	3,8	4,7	1,6
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/ Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	24,0	26,8	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,9	0,5	2,0	1,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	2,2	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	4,0	2,0	0,0	0,0

In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen, Geschäftsführern und Aufsichtsräten sowie denen nahestehende Personen bzw. Unternehmen des ÖBB-Infrastruktur Konzerns bzw. des Mutterunternehmens. Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und so lange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Im August 2015 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz, welche die Zuschüsse ab 2015 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Holding AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen hatten somit auch für das Jahr 2016 Gültigkeit.

Der Rahmenplan 2017 bis 2022 wurde von der Republik Österreich am 12.10.2016 genehmigt und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 13.12.2016 genehmigt.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplans ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2014 bis 2019 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2014 bis 2019 (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017 und 2018 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brennerbasistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Die Höhe des Zuschusses wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- und Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfangs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMVIT und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2016 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2014 bis 2019 ein Zuschuss in Höhe von rd. 767,6 Mio. EUR (Vj: rd. 678,2 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurde rd. 514,3 Mio. EUR (Vj: rd. 501,0 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 173,0 Mio. EUR (Vj: rd. 112,5 Mio. EUR) geleistet, die der Gesellschaft nach Abzug der vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen, vom Bund in Höhe von rd. 73,7 Mio. EUR (Vj: rd. 106,5 Mio. EUR) refundiert wurden.

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz leistet der Bund über Ersuchen der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und so lange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte. Der Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Das BMVIT hat gemäß § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in Allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden und sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität und der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung über Kennzahlen bewertet.

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen oder abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2016 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.068,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.850,4 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 767,6 Mio. EUR (Vj: rd. 678,2 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 76,0 Mio. EUR (Vj: rd. 43,7 Mio. EUR) auf rd. 691,6 Mio. EUR (Vj: rd. 634,5 Mio. EUR) reduziert und ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Zuschuss für die Betriebsführung und Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.300,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.172,2 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in Summe um rd. 130,1 Mio. EUR reduziert und ist in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Der im Geschäftsjahr 2015 in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesene Betrag in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR wurde realisiert und wird in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 62,0 Mio. EUR (Vj: rd. 53,6 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung und Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.109,8 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 1.099,5 EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 76,0 Mio. EUR (Vj: rd. 43,7 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 129,1 Mio. EUR (Vj: rd. 20,6 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten, der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss von rd. 62,0 Mio. EUR (Vj: rd. 53,6 Mio. EUR) als Kostenbeitrag ausgewiesen. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2016 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2016
§ 42 (1) Betriebsführung	786,6	-211,7	574,9
§ 42 (2) Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung	514,3	20,6	534,9
Umsatzerlöse	1.300,9	-191,1	1.109,8
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	767,6	-76,0	691,6
Sonstige betriebliche Erträge	767,6	-76,0	691,6
Summe	2.068,5	-267,1	1.801,4

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Zuschussvertrag 2014 bis 2019	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2015
§ 42 (1) Betriebsführung	671,2	74,1	597,1
§ 42 (2) Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung	501,0	-1,4	502,4
Umsatzerlöse	1.172,2	72,7	1.099,5
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	678,2	43,7	634,5
Sonstige betriebliche Erträge	678,2	43,7	634,5
Summe	1.850,4	116,4	1.734,0

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen des Konzerns wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (idR Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen in Höhe von rd. 34,9 Mio. EUR (Vj: rd. 50,8 Mio. EUR) bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 23,3 Mio. EUR (Vj: rd. 13,2 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 7,6 Mio. EUR) und offene Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 62,5 Mio. EUR (Vj: rd. 39,0 Mio. EUR) gewährt. Bei

den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei (Vj: drei) Mitgliedern. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.123 TEUR (Vj: rd. 1.251 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 17 TEUR (Vj: rd. 18 TEUR). Die Urlaubsrückstellungen fielen um rd. 23 TEUR von rd. 128 TEUR auf rd. 105 TEUR. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2016 rd. 266 TEUR (Vj: rd. 432 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 41 TEUR (Vj: rd. 41 TEUR) an. Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 70 TEUR erhöht (Vj: rd. 56 TEUR verringert).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrates vereinbart werden.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände der Mutterunternehmen und Geschäftsführer von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Top-Führungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des Gesamtkonzerns, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamtkonzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstands bereits eingerechnet.

Bei den Vorständen der ÖBB-Infrastruktur AG handelt es sich um Mitarbeiter, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karezierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche des Vorstands im Falle der Beendigung der Funktion oder des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern den Mitgliedern des Aufsichtsrats die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen Rechnungslegung zu ersetzen und den Kapitalvertretern des Aufsichtsrats eine Vergütung zuzuerkennen.

Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 9 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhält die doppelte Basisvergütung, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Infrastruktur AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Für die Tätigkeit in einem weiteren Aufsichtsrat im ÖBB-Konzern erhält das Mitglied weitere 50% der oben angeführten Werte. Bei Kumulation von mehreren Funktionen darf eine Höchstgrenze von 27 TEUR (zuzüglich Sitzungsgeldern) nicht überschritten werden. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, Belegschaftsvertreter oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 37 TEUR (Vj: rd. 35 TEUR).

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungssträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 318,6 Mio. EUR, Vj: rd. 310,9 Mio. EUR), die ÖBB-Produktion GmbH AG (Gesamterträge über rd. 159,6 Mio. EUR, Vj: rd. 185,6 Mio. EUR) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 167,9 Mio. EUR, Vj: rd. 170,7 Mio. EUR). Diese Erträge resultieren aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

Gesamterträge	2016	2015
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	3.098,1	2.987,2
Deutschland	28,6	37,7
Übrige Märkte	28,1	26,5
Gesamt	3.154,8	3.051,4

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein in Höhe von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 15,5 Mio. EUR) im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein betragen rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechsellkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 119,6 Mio. EUR (Vj: rd. 217,6 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 20,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR). Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 62,0 Mio. EUR (Vj: rd. 53,6 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen in beiden Berichtsjahren hauptsächlich die bilanzielle Erfassung und die Ausbuchung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen sowie Umgliederungen von Verwertungsobjekten in die Vorräte, bei denen sich im Geschäftsjahr die Nutzung geändert hat.

35. Konzernunternehmen

Angaben über die zum 31.12.2016 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie über sonstige Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sowie Veränderungen im Geschäftsjahr 2016:

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz,	Konsolidierungsart
Löschung nach Liquidation		
100% Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H. in Liquidation	A-1020 Wien	V0

Nachfolgend befindet sich eine Aufstellung jener Konzernunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält, oder die 2016 neu

gegründet wurden. Der Geschäftsgegenstand der Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis i) beschrieben. Sollte eine Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, bezieht sich die Angabe auf das Vorjahr, ansonsten betrifft sie beide Jahre.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz,	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V c)
↳ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	VO f)
↳ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO f)
↳ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V d)
↳ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V e)
↳ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V e)
↳ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	VO d)
↳ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. (Neugründung Juni 2016)	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG (Neugründung Juni 2016)	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V a)
↳ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% Gauermannngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	VO h)
↳ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V g)
↳ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V g)
↳ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V c)
↳ 50% Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E c)
↳ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E c)
↳ 25% (Vj: 28,54%) Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	EO d)
↳ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0 k.A.
↳ stille Einlage „Am Hafen“ Garagenerrichtungs- und Betriebs GmbH & Co KG	A-6900 Bregenz	0 k.A.
↳ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0 k.A.

Abkürzungen:

- V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
- VO verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
- E beteiligtes Unternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
- EO beteiligtes Unternehmen, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
- 0 sonstiges beteiligtes Unternehmen
- k.A. keine Angaben
- i.L. in Liquidation

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften
- c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur, sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur
- d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung
- e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen
- f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur
- g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Fahrzeugen, Geräten und Schienenfahrzeugen
- h) berufliche Aus- und Weiterbildung
- i) Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Konzernunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2016	31.12.2015	2016	2015
ÖBB-Infrastruktur-Konzern				
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	138	138	0	-2
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	207	-2	-3
Netz- und Streckenentwicklung GmbH	421	421	0	28
Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	-3	-2	-1	-1
Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	-3	-2	-1	-1
Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	12.556	12.656	101	-131
Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	-3	-2	-1	-1
ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	71	70	1	0
Breitspur Planungsgesellschaft mbH	4.438	5.402	-2.464	-1.016
Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H. in Liquidation	k.A.	423	k.A.	-7
ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	33	Neu 2016	-2	Neu 2016
ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG	99	Neu 2016	-1	Neu 2016

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2016 am 04.04.2017 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Für zwei CBL-Transaktionen wurde im Dezember 2016 die vorzeitige Beendigungsoption ausgeübt. Die Transaktionen wurden daher im Jänner 2017 beendet.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird die notwendige Finanzierung im Jahr 2017 vor allem über Darlehen der Republik Österreich im Volumen von bis zu 1,65 Mrd. EUR in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt aufnehmen. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Vor dem Hintergrund der günstigeren Zinskonditionen der Republik Österreich am Kapitalmarkt wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Entscheidung einer langfristigen Finanzierung über Darlehen der Republik getroffen. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Für die im Geschäftsjahr 2016 gegründete Gesellschaft ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG wurden im Jänner 2017 für den operativen Terminalbetrieb die erforderlichen Assets durch eine Sacheinlage in Höhe von rd. 5,7 Mio. EUR an die Gesellschaft übertragen. Zusätzlich wurde noch ein Gesellschafterzuschuss seitens der ÖBB-Infrastruktur AG von rd. 7,3 Mio. EUR geleistet.

Die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltungs GmbH & Co KG und die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigen, ein Unternehmen zu gründen, welches das bisher von der WienCont Containerterminal GmbH betriebene Containerterminal im Hafen Wien-Freudenau und das neu errichtete Containerterminal Wien-Inzersdorf betreiben und damit verbundene Dienstleistungen erbringen wird. Das Unternehmen wird von der ÖBB-Infrastruktur AG und der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung GmbH & Co KG gemeinsam kontrolliert werden. Das Zusammenschlussvorhaben betrifft Containerumschlagsdienstleistungen und damit verbundene Dienstleistungen. Die entsprechende Zusammenschlussanmeldung wurde bei der Bundeswettbewerbsbehörde eingereicht. Seitens Bundeskartellamt und Bundeswettbewerbsbehörde wurde die Prüfung des Zusammenschlusses in einem Verfahren vor dem Kartellgericht beantragt.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	bis 04.07.2016
Mag. Silvia Angelo	ab 16.01.2017
DI Franz Bauer	
KR Ing. Franz Seiser	

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Christian Kern	bis 17.05.2016	Vorsitzender
Mag. Brigitte Ederer	ab 14.09.2016	Vorsitzende
Mag. Josef Halbmayr, MBA		1. Stellvertreter der Vorsitzenden
DI Herbert Kasser		2. Stellvertreter der Vorsitzenden

Dr. Tanja Wielgoß	
Lic.iur. Philippe Gauderon	
Mag. Silvia Angelo	bis 29.11.2016
DI Marion Medlitsch	ab 10.03.2017

Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter
Gottfried Winkler	bis 31.12.2016	Belegschaftsvertreter
Gerhard Schneider	ab 16.01.2017	Belegschaftsvertreter

Wien, am 04.04.2017

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo
Ressort Finanzen, Markt, Service

DI Franz Bauer
Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung

KR Ing. Franz Seiser
Ressort Betrieb und Systeme

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2016, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2016 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ▶ Angemessenheit Nutzungsdauern als Grundlage für Abschreibungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten des Anlagevermögens
- ▶ Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen
- ▶ Erfassung und Bewertung der aktivierten Eigenleistungen im Zusammenhang mit Investitionsprojekten
- ▶ Cross-Border-Leasingtransaktionen

Angemessenheit Nutzungsdauern als Grundlage für Abschreibungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens

Sachverhalt und Verweis auf weitergehende Informationen

Die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte des Anlagevermögens betragen zum 31.12.2016 rd. 21,2 Mrd. EUR. Bezogen auf die Bilanzsumme des Konzerns entspricht das einem Anteil von knapp 94%. Die daraus resultierenden aufwandswirksamen Abschreibungen belaufen sich im Jahr 2016 mit rd. 725,7 Mio. EUR. Die Höhe der Abschreibungen wird primär durch Annahmen zu den Nutzungsdauern der Anlagen beeinflusst. Im Jahr 2016 kam es aufgrund einer Neubeurteilung zu einer Verkürzung der Nutzungsdauer bei Tunnelanlagen in offener Bauweise, die zu einer Erhöhung der Position Abschreibungen um rd. 4,4 Mio. EUR geführt hat. Die Festlegung der Nutzungsdauern, aber auch die jährliche Beurteilung der Angemessenheit sind mit Schätzungsunsicherheiten behaftet. Für den Abschluss besteht das Risiko, dass in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund zu kurzer oder zu langer Nutzungsdauern eine unzutreffende Abschreibungshöhe ausgewiesen wird. Daraus können sich wiederum Auswirkungen auf die Höhe der Buchwerte der langfristigen Vermögenswerte und damit auch auf das Eigenkapital des Konzerns ergeben.

Die Angaben zu den herangezogenen Nutzungsdauern sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ enthalten. In diesem Abschnitt werden auch unter dem Unterpunkt „Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen – b. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ entsprechende Sensitivitäten dargestellt.

Prüferisches Vorgehen

Im Zuge der Prüfung haben wir uns mit dem Prozess der Festlegung der Nutzungsdauern und deren jährlicher Überprüfung auseinandergesetzt. Darauf aufbauend haben wir bei wesentlichen Anlagengruppen die Dokumentation der Nutzungsdauerermittlung kritisch hinterfragt und unter Berücksichtigung historischer Erfahrungswerte, Zustandsbeschreibungen der bestehenden Anlagen sowie technischer Neuerungen mit den zuständigen Sachbearbeitern bzw. technischen Experten des Konzerns erörtert. Dies gilt insbesondere bei den von der Änderung der Nutzungsdauer im Jahr 2016 betroffenen Tunnelanlagen in offener Bauweise. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern haben wir darüber hinaus durch länderübergreifenden Vergleich mit Branchenwerten anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen plausibilisiert. Die von der Gesellschaft vorgenommenen Sensitivitätsberechnungen wurden von uns nachvollzogen.

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen

Sachverhalt und Verweis auf weitergehende Informationen

Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt der Konzern signifikante Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Periodenergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen. Das Risiko für den Abschluss besteht somit in einer unzutreffenden bilanziellen Beurteilung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen sowie der damit verbundenen Auswirkung auf das Jahresergebnis.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich in den Erläuterungen unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen“. Die im Geschäftsjahr aktivierten Investitionsmaßnahmen sind unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 14. Sachanlagen“ ersichtlich.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die relevanten Prozesse und internen Kontrollen zur bilanziellen Kategorisierung von Bau- und Sanierungsprojekten erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Davon betroffen sind insbesondere interne Kontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System in Übereinstimmung mit den internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungsgrundsätze“) sowie nachgelagerte Kontrollen durch die Anlagenbuchhaltung. Darauf aufbauend haben wir weitere Prüfungshandlungen festgelegt.

Diese Prüfungshandlungen haben wir auf eine ausgewählte Stichprobe von Projekten (sowohl Investitions- als auch Instandhaltungsaufträge) angewendet. Die Auswahl erfolgte neben einer Zufallsauswahl zusätzlich nach risikoorientierten Kriterien unter Berücksichtigung von Projektgröße, Projektbezeichnung und Projektdauer. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projekthinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in der Stichprobe enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

Sachverhalt und Verweis auf weitergehende Informationen

Prüferisches Vorgehen

Für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Planung und Errichtung von Anlagen wurden im Geschäftsjahr 2016 Eigenleistungen in Höhe von rd. 300,3 Mio. EUR aktiviert. Der überwiegende Teil der aktivierten Eigenleistungen betrifft dabei Personalkosten. Die Mitarbeiter erfassen ihre mit Leistungsstunden auf Aufträgen, welche monatlich mit Kostensätzen bewertet in das SAP-System übernommen werden. Die Eigenleistungen werden unterjährig mit Plankostensätzen bewertet. Zum Jahresende erfolgt eine Nachkalkulation auf Basis der Ist-Kosten und der tatsächlichen Produktivstunden der Mitarbeiter. Die Ermittlung der Kostensätze basiert überwiegend auf automatisiert übernommenen Daten; einzelne Berechnungsvorgänge beinhalten aber auch manuelle Schritte. Für den Abschluss besteht das Risiko, dass aufgrund unvollständiger oder fehlerhafter Leistungserfassungen bzw. Leistungsbewertungen die aktivierten Eigenleistungen und die damit verbundenen Bilanzposten des Anlagevermögens wesentlich falsch dargestellt werden.

Informationen zu den im Geschäftsjahr aktivierten Eigenleistungen finden sich in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 5. Andere aktivierte Eigenleistungen“.

Wir haben im Zuge der Prüfung ein Verständnis über die für die Erfassung und Bewertung der Eigenleistungen im Zusammenhang mit Investitionsprojekten erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Dies betrifft vor allem interne Kontrollen im Zusammenhang mit der Erfassung der Leistungen. Darüber hinaus haben wir die Ermittlung der Kostensätze rechnerisch überprüft und die darin Eingang findenden Basisdaten (im Wesentlichen verschiedene Kostenarten, Leistungs- und Anwesenheitsstunden) auf ihre Plausibilität hin gewürdigt. Dabei haben wir auch die Unterscheidung zwischen aktivierungsfähigen und nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen und deren Behandlung in den Berechnungsmodellen nachvollzogen. Wesentliche Abweichungen zwischen den Planansätzen und den Ist-Werten im Zuge der Nachkalkulation haben wir mit den jeweiligen Geschäftsbereichscontrollern bzw. mit den für die Kostenrechnung verantwortlichen Sachbearbeitern besprochen.

Cross-Border-Leasingtransaktionen

Sachverhalt und Verweis auf weitergehende Informationen

Der bilanziellen Behandlung von Cross-Border-Leasing-Transaktionen ist bereits grundsätzlich eine hohe Komplexität inhärent. Diese Komplexität und das damit verbundene Fehlerrisiko erhöht sich im Falle von Vertragsmodifikationen (beispielsweise dem Austausch von Tilgungsträgern oder der Beibringung zusätzlicher Sicherheiten) sowie anlässlich der Beendigung von Transaktionen, wenn zuvor die Grundstruktur modifiziert werden musste. Vertragspartner sämtlicher Cross-Border-Leasing-Transaktionen im Außenverhältnis ist die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, während aufgrund von Sublease-Vereinbarungen mit Ausnahme von einer Transaktion die wirtschaftlichen Auswirkungen an andere Gesellschaft des Konzerns der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft weitergereicht werden. Im Geschäftsjahr 2016 wurden zwei Cross-Border-Leasing-Transaktionen vorzeitig beendet, wobei bei einer Transaktion die anlässlich einer Restrukturierung aufgenommenen Fremdfinanzierungen ebenso wie der damals ausgetauschte Tilgungsträger weiterlaufen. Für den Abschluss besteht das Risiko, dass die Nettowirkung der damit verbundenen Aufwendungen und Erträge (Gewinne- und Verluste aus der Auflösung der Transaktion einerseits und Zinsen, Fremdwährungseffekte der weiterlaufenden Finanzinstrumente andererseits) nicht vollständig bzw. unrichtig an die wirtschaftlich betroffene Schwestergesellschaft weiterverrechnet werden und somit das Ergebnis der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft belastet wird.

Angaben zur bilanziellen Darstellung der Cross-Border-Leasing-Transaktionen finden sich in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „E. Sonstige Angaben, 30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge“.

Prüferisches Vorgehen

Im Zuge der Prüfung der Bilanzierung der Cross-Border-Leasing-Transaktionen haben vorwiegend einzelfallbezogene Prüfungshandlungen eingesetzt. Diese betreffen u.a. die Einsichtnahme und Würdigung vertraglicher Vereinbarungen, die Durchsicht von Buchungsunterlagen, Besprechungsprotokollen und externen Bestätigungen sowie die Erörterung spezifischer Sachverhalte mit den in die Gestionierung federführend eingebundenen Experten der Abteilung Corporate Finance der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft sowie beigezogenen Beratern der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft. In Bezug auf die anlässlich der Beendigung von zwei Cross-Border-Leasing-Transaktionen vorgenommenen Weiterverrechnungen an Schwesterunternehmen des Konzerns haben wir die zugrunde gelegten Sachverhalte und Berechnungen nachvollzogen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder diese Informationen sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Gerhard Posautz.

Wien, am 4. April 2017

BDO Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Gerhard Posautz	Mag. Peter Bartos
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

*) Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien
Tel: +43 1 93000-0
E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at
oebb.at/infrastruktur

Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit FIRE.sys) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infra.oebb.at/gb2016

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation & Marketing
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.
Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.

